

C'est la faute aux oiseaux



Daniel Robert-Bancharelle

Mise en page par Pierre Jarrige

Souvenirs

Je ne me souviens pas de mon premier vol, pour moi, j'ai toujours volé avec mon Père !... Ce que je sais, au soir de ma vie, c'est que j'ai vraiment été un privilégié ! Pourquoi ? Pour avoir côtoyé des gens habités par, et je reprends « Leurs Mots »... les « Choses de l'Air », les « Plus lourds que l'Air », les « Machines Volantes », les « Champs d'Aviations », les « Bouchons Gras », les « Hélices calées », les « P.T.U. et les P.T.S. ».

Privilégié...

Pour avoir côtoyé les Brevets « A » et « B » Planeur, les « Quinze Pas et Courez ! », les brevets de « Transport Public », les brevets Supérieurs « Radio et Navigateur », les brevets de Pilote « Tous Types d'Avions Multimoteurs à Hélices » !

Pour avoir, enfant, partagé la vie de ces vélivoles lancés au sandow dans les Béni-Chougrane au Djebel-Kallel ! Quelque chose unique et totalement hors du temps.

Pour avoir côtoyé le commandant de bord du Laté 631... et le Révérend Père Harmel, Père Blanc ancien de la France Libre !...

Mais comment transmettre tant de passion vécue par des Meneurs d'hommes, tant d'énergie, tant de rêves de jeunes de ce temps-là, tant d'imagination au service d'idées concrétisées avec... des bouts de ficelles ! des palans à Mains d'hommes pour remonter les planeurs « vachés » en bas de la pente, des treuils pourris, bricolés avec de vieux camions et un gars de corvée avec une grosse masse pour couper le câble si « ça ne se décroche pas ! »... combien d'anecdotes invraisemblables...

« Les plus de 60 de finesse » du « Diana 2 » n'ont rien à voir avec les « presque 10... » du « IIA » ! Et l'A 320 Neo et le Ju 52 ont un point commun... ils sont plus lourd que l'air...

Alors, ce que j'ai retrouvé dans nos Papiers de Famille, ces quelques lignes écrites par un Homme qui n'a vécu que pour ELLE... l'AVIATION, j'ai pensé que cela pouvait vous être confié !

Les deux dernières actions de cet homme, mon Père, furent d'abord, la création de « L'Escadrille du Demi-Siècle » dont l'Objectif était de rassembler les titulaires du « Pilote Privé Avion » TOUJOURS en état de Validité. Il s'attela ensuite à la résurrection du Pétrel, un hydravion ULM Biplan, véritable petit bijou biplace construit dans les chantiers Vaneck en Morbihan, sur les plan d'un jeune et talentueux ingénieur des Ponts, croisé en Corse.

La Passion ne le quittera jamais !

Le 14 décembre 1991, il décolla en alerte pour son dernier vol vers les « Mondes Parallèles » alors que nous discussions des premiers moteurs diesels pour avion... dernier dossier en suspend !

Je vous confie bien volontiers ce modeste témoignage qui appartient à cette Grande Dame... l'AVIATION. Petit clin d'œil d'un « Vieux » persuadé que la passion existe toujours dans l'âme de la jeune génération. Cette jeune et brillante génération lira ces quelques lignes avec, j'en suis certain, un petit sourire affectueux... au fond du cœur.

Christian Robert-Bancharelle, fils de Daniel Robert-Bancharelle

Sommaire

Souvenirs par Christian Robert-Bancharelle

Préambule	1
Une vie bien remplie	3
Le Morane 35	4
Eugène Jamme, le HM-8... et ses petits.....	10
Le J-5 F-PAAV <i>Jeanne d'Arc</i>	16
<i>Ça n'existe pas ? Eh bien, vous allez voir !</i>	18
Une plaisanterie technico-administrative	22
Naissance d'un <i>Phalène-Hispano</i>	24
Une escale imprévue	26
Vol à voile au Djebel-Kallel	30
Album photo	44

« *En souvenir d'une passion commune pour les choses de l'air et de tous les sacrifices que l'on y a consentis* »

Daniel Robert-Bancharelle

Les photos de ce document sont de : Cécile Alberge, Guy Andreoletti, Odette Camou, Charles Durandeu, Jean Jamme, Reginald Jouhaud, Gilbert Leverone, Jean Mercier, André Noël, Christian Puech, Christian Ravel, Jean Rideau, Christian Robert-Bancharelle et Daniel Robert-Bancharelle,



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Décembre 2019


ISBN 979-10-97541-15-6

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

LICENCE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



Signature du Titulaire

La licence de PILOTE D'AVIONS DE TOURISME en date du 22 janvier 1932 N° 630 a été délivrée à M. Robert, Daniel qui est autorisé, par la présente licence, à piloter les types d'appareils indiqués à la page 7.

La validité de la présente licence est indiquée aux pages 4 et 6.

A Paris, le 22 janvier 1932
 Le Directeur de l'Aéronautique Civile,
H. de K. mil

LICENCE - 2
630

ÉTAT CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : <u>Robert</u>	Taille _____
Prénoms : <u>Daniel</u>	Cheveux _____
Nationalité : <u>française</u>	Front _____
Lieu de naissance : <u>Forquès des Sept Vies</u>	Sourcils _____
<u>Marne et Loire</u>	Yeux _____
Date de naissance : <u>13 janvier 1919</u>	Nez _____
Domicile : <u>à Mascara</u>	Bouche _____
<u>(Algérie)</u>	Barbe _____
	Menton _____
	Visage _____
	Teint _____
	Signes particuliers : _____

REGISTRE A

LIVRET INDIVIDUEL (1) N° 00397



Le présent Livret a été délivré le 7 Mars 1938 à M. Daniel Robert Bancharelle de nationalité française, né à Geraulde département Marne et Loire le 18 Janvier 1914 domicilié à Mascara cas Base Casnel département Oran inscrit sous le n° 00397 du registre d'inscription du personnel (2) a. de commandement ou de conduite d'aéronefs.

machines et instruments (3) nécessaires à la conduite de l'appareil.

A Paris, le 18 Mars 1938
 Le Directeur de l'Aéronautique civile,
J. Bancharelle

P. 30

BREVETS ET DIPLÔMES DÉTENUS PAR LE TITULAIRE DU PRÉSENT LIVRET.

BREVETS	Description	N°	Date	Date
	de pilote d'aéroplane de transport public	N° 182 P	Date	<u>23.10.36</u>
	de pilote moniteur de tourisme	N°	Date	
	de pilote de gyroplane	1 ^{er} degré N°	Date	
		2 ^e degré N°	Date	
		1 ^{re} classe N°	Date	
		2 ^e classe N°	Date	
		3 ^e classe N°	Date	
	de navigateur aérien	Élémentaire N° 299 P	Date	<u>16.10.36</u>
		Supérieur N°	Date	
	d'opérateur radiotélégraphiste	1 ^{re} classe N°	Date	
		2 ^e classe N°	Date	
		3 ^e classe N°	Date	
	d'opérateur radiotéléphoniste	N°	Date	
	de mécanicien d'aéroplane de transport public	N°	Date	
	Capitaine	N°	Date	
	Lieutenant	N°	Date	
	Pilote de ligne	N°	Date	
	Pilote d'essai et de réception	N°	Date	
	Pilote instructeur	N°	Date	
	Pilote d'avion particulier et de travail aérien	N°	Date	
	Navigateur supérieur	N°	Date	
	Officier radiotélégraphiste	N°	Date	
	Radiotélégraphiste	N°	Date	
	Premier mécanicien	N°	Date	
	Mécanicien	N°	Date	

DIPLÔMES

NOTA. — Le livret individuel comporte 40 pages qui doivent être cotées et paraphées par le Directeur de l'Aéronautique civile ou par son délégué.

Préambule

Qui es-tu toi qui vole vers le bout de ta route ? Je suis un vieil enfant, comme sont les plus heureux d'entre mes frères les hommes.

J'ai toujours ressenti l'aviation comme une vocation, comme une passion envahissante, absolument inextinguible.

Tout ce qui vole me passionne depuis que j'ai pris conscience d'exister : Le vol lourd d'une oie domestique au ras du sol, le vol ramé ou plané des oiseaux très divers, des coléoptères ou des archiptères. Un grand-père paternel très savant me dira, dès mes origines, le nom exact de tout ce qui nous entoure.

Une maladie commence généralement par l'irruption dans l'organisme d'un microbe ou d'un virus, véhiculé d'une quelconque manière, puis se développant en terrain favorable. Le processus me paraît être du même genre au départ d'une grande passion.

Mes microbes à moi furent deux Américains véhiculés par un avion Caudron G.3.

J'avais alors quatre ans, la *Grande Guerre* approchait de son terme. Le G.3 venait de l'aérodrome d'Angers-Avrillé, il y serait retourné sans me concerner en rien si son Rhône rotatif n'avait soudain cessé ses rotations.

De toutes mes petites jambes j'ai couru à perdre haleine, au bas du parc de *La Genaudière* l'avion jaune était posé dans un chaume. Enfin, j'en voyais un autrement que dans le miroitement du soleil ! Hamilton et Chatterton étaient bardés de cuir, les grandes lunettes de vol relevées sur le front bien pris dans un serre-tête, hilares tous les deux ! Sans en avoir conscience je découvrais les joies de la fameuse *panne de château*.

Au château, ils sont restés une bonne semaine.

Mes nouveaux amis m'avaient juré qu'ils me feraient voler dès qu'on aurait remplacé ce *fichu moulin*. Ils auraient tenu parole j'en demeure aujourd'hui encore absolument certain. Mais, en fonçant une fois de plus vers l'avion avec mon petit vélo, j'ai loupé un virage et je me suis cassé une jambe. Certes, je me suis rompu bien des os depuis lors mais jamais avec un pareil regret. Le plâtre, la chaise longue, la déconfiture intégrale.

Ils sont descendus plus bas que les marronniers pour passer en virage serré devant ma fenêtre, bras levés dans le vent : *Dieu les bénisse !* Du coup, j'avais le microbe une fois pour toutes... et ma jambe était quasiment guérie. Longtemps, ils m'ont envoyé d'Amérique des boîtes de chocolats à *Christmas* pour se faire pardonner de m'avoir laissé tomber.

Depuis ce temps lointain je n'ai jamais cessé de roder autour des champs d'aviation, des terrains d'aviation, des aérodromes, des ports aériens ou des aéroports et cela continue toujours aujourd'hui, bien entendu.

À dix-sept ans, ayant beaucoup lu sur le sujet, je savais tous des avions depuis Clément Ader, les frères Orville et Wilbur Wright... et même, bien avant avec Léonard de Vinci et tous les autres. Je savais tout des moteurs, des hélices... et même des motoréacteurs : nuit et jour je pilotais dans ma tête !

Je suivais les merveilleuses tentatives de Costes et Le Brix, de Marcel Doret, de Costes et Bellonte et de tant d'autres. J'ai passé bien des nuits blanches à l'écoute difficile du *Poste militaire de la tour Eiffel* dans l'attente anxieuse de leurs nouvelles. En ces années-là, l'aviation française était très performante mais les *coups durs* ne nous épargnaient pas, je ressentis la destruction du

premier trimoteur Couzinet, avec Drouhin aux commandes, comme un drame effroyable et j'en fus malade.

En 1931, l'aviation n'avait pas très bonne réputation dans *les familles*, les *aviateurs* y étaient considérés comme des casse-cou, des rigolos, voir des fous. Dans ce temps-là j'habitais en province, une belle province française aujourd'hui érigée en état souverain et conduite vers son destin par mes anciens compatriotes d'outre-méditerranée. J'habitais très exactement à Mascara, dans le département d'Oran, en Algérie.

En vous le racontant, je pense à tous ceux qui volèrent avant que le fasse moi même, à tous ceux qui le font aujourd'hui comme je continue à le faire, à tous ceux qui le feront ensuite et jusque-là fin des temps.

Aujourd'hui encore, ma mémoire visuelle me restitue ces premières images de la mer et du sol vus d'avion, cette mer et ce sol qui basculent autour de l'appareil et m'obligent à tourner la tête en tous sens pour ne pas perdre une miette de l'extraordinaire spectacle. Je crois que le chef-pilote Villette s'est *fait plaisir* ce jour là mais je suis certain que mon propre plaisir était bien plus grand que le sien.

Après l'atterrissage nous avons continué à parler d'avions et c'est dans sa voiture que j'ai regagné Oran. Je me gardais bien de souffler mot à ma famille de ma passionnante expérience, car je n'avais rien à espérer de bon des réactions que pourraient produire ce genre de confiance.

Pourtant, de son côté et pour d'autres raisons que les miennes, ma famille s'intéressait aussi à l'aérodrome d'Oran-la-Sénia et faisait preuve d'autant de discrétion que moi même sur ce sujet brûlant.

Chacun sait qu'il fait chaud l'été en Algérie, mon habitude était donc de passer l'été à l'Île aux moines, dans l'admirable golfe du Morbihan. La Bretagne est mon pays par toute ma famille paternelle, comme l'Algérie est mon pays par toute ma famille maternelle.

Au seuil de l'été 1931, mes parents étaient excédés par mes irréductibles velléités aéronautiques qui, paraît-il, nuisaient grandement à la bonne marche de mes études. Ils pensèrent me délivrer de ce handicap en me faisant embaucher comme apprenti-mécanicien sur l'aérodrome d'Oran-La Sénia où il fait si bon sous les tôles ondulées des hangars en juillet, août et septembre.

Le premier résultat fut qu'ayant rapidement adopté le *bouchon gras* que j'étais, les mécanos d'aviation m'apprirent la maintenance des appareils, ils m'apprirent surtout à respecter et à aimer un métier qu'ils honorent... et à les aimer eux même, par dessus le marché !

Le second résultat fut que, m'ayant eux aussi adopté, les pilotes se débrouillèrent pour que je puisse voler avec l'un d'entre eux, le chef-pilote Albert Monville. J'entrais ainsi dans une fraternité alors très vivante dont je ne sortirai qu'en quittant ce bas monde.

Il faut songer que c'est seulement vingt-quatre ans plus tôt qu'Henri Farman avait bouclé le premier *kilomètre en circuit fermé* et ainsi établi un record du monde.

Voilà le moment de ma vie où commencent ces historiettes que je vais vous raconter. Je vais vous les raconter à l'occasion du cinquantième anniversaire de mon premier brevet de pilote d'avion, voici en effet un demi-siècle que je vole aux commandes d'avions très variés qui, pour moi, sont tous des *avions de plaisance*.

Une vie bien remplie

13 janvier 1914 : naissance à la Genaudière en pays Angevin.

2 septembre 1931 : il est lâché sur le Morane-Saulnier 35 F-AIJG de l'Aéro-club d'Oranie, breveté pilote à 18 ans le 22 janvier 1932, il commence sa carrière aéronautique comme moniteur du Club aéronautique de l'Oranie en novembre en remplacement d'Albert Monville.

14 mai 1932 : il convoie le Caudron *Luciole* F-ALUT *Mektoub*, de Fernand Durandeu, premier avion basé à Mascara.

Juillet 1932 : il devient chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem.

Février 1933 : il devient chef-pilote du Club aéronautique de l'Oranie, le 26 mars, il ramène de métropole un Caudron *Luciole* après un voyage mouvementé et une panne moteur avec changement d'hélice entre Valence et Alicante.

13 octobre 1933 : il arrive à Mascara avec son avion personnel, le Caudron *Phalène* F-AMMS. Il débute de la prospection véli-vole au Djebel-Khallel et il devient chef-pilote de l'Aéro-club de Mascara.

4 mai 1934 : accompagné de Pierre Lebloaz et Eugène Comard, il décolle pour le tour de la Méditerranée. 4 360 km en 25 heures de vol avec le Caudron *Phalène* F-AMMS.

3 mai 1935 : départ pour le service militaire. Il reviendra avec les brevets de pilote militaire, pilote de transport public et navigateur.

Septembre 1939 : il est appelé au convoi d'avions réquisitionnés ou sortant des parcs. Puis, de nouveau moniteur, il forme des dizaines d'élèves à Lartigue et au GIC de La Sénia. Il dirige ensuite le Centre de vol à voile du Djebel-Kallel. Il organise les premiers camps de vacances aéronautiques et il institue des cours camouflés au profit des militaires libérés et des futurs mobilisables. En 1943, remobilisé, il est moniteur à l'Escadron d'entraînement de Marrakech.

22 février 1946 : lors du congrès de la Fédération aéronautique nord-africaine (FAéNA) il en devient le secrétaire général adjoint et, en avril 1946, après avoir passé plus de quatre années sous les drapeaux, en trois périodes, il relance l'activité de l'Aéro-club de Mascara qu'il préside et il relance le Centre du Djebel-Kallel.

1^{er} janvier 1948 : il crée l'Aérocoordination interclub qui rassemble les aéro-clubs de Mascara, Saïda, Tiaret, Géryville et Kenadza pour faciliter l'utilisation commune des avions et des moniteurs.

16 mars 1959 : Il devient directeur de la Fédération nationale aéronautique (FNA). Parmi ses nombreuses activités : Les combats pour les vols à sécurité Intégral - La Signalisation sur les aérodromes pour les vols VFR en Algérie - La *Girouette Constantin*, sorte de pilote automatique mécanico-aérodynamique sur Jodel - Les *Stations Air-Route* et la CESAR, Compagnie d'Étude des Station Air Route, montées avec le pétrolier BP - De nombreux articles réguliers publiés dans le journal *Les Ailes* et le travail avec le Service des Bases Aériennes, des vols de record avec le Scintex *Rubis*.

Puis le départ dramatique de Mascara. La descente aux enfers comme beaucoup de Rapatriés d'Algérie, puis la résurrection en Bretagne avec les ULM. Le drame de son accident de voiture ou son ami et responsable financier de toutes ses actions, Émile Bénadi, a trouvé la mort et ou *la nuit est tombée* sur beaucoup de choses.

Daniel Robert-Bancharelle décède le 14 décembre 1991 à l'Île-aux-Moines. Il a été nommé chevalier de la Légion d'Honneur en 1971 et commandeur de l'Ordre du Mérite en 1985.

Daniel Robert-Bancharelle

Soixante ans de pilotage

28 juillet 1931. Sur l'aérodrome d'Oran-La Sénia, en Algérie, un tout jeune homme prend les commandes d'un vieux zinc : un Morane-Saulnier 35. Soixante ans plus tard, Daniel Robert-Bancharelle continue à piloter pour son plaisir, il avoue, tout sourire : « Je suis beaucoup plus à mon aise en l'air que sur terre. »

Sept mille heures de vol ! En soixante ans, Daniel Robert-Bancharelle a sillonné le ciel entre « l'Écosse, Constantinople, l'Atlantique et le Moyen-Orient. » Il s'est posé depuis plusieurs années dans la région, partageant son temps entre Vannes et l'Île-aux-Moines. L'aérodrome de Meucon est devenu son port d'attache. « J'y suis venu pour la première fois en 1932, se souvient-il, alors que j'amenais un avion en Afrique du Nord, en provenance de Paris. » Il a fait un « petit détour » par Meucon pour venir voir la femme de sa vie.

L'Afrique du Nord, Daniel Robert-Bancharelle la connaît bien. Né en Anjou, il a vécu quarante ans en Algérie où il exploitait des domaines. Il fut instructeur bénévole, président de clubs et vice-président de la Fédération aéronautique algérienne qui regroupait quarante-sept aéroclubs. Après l'indépendance, en 1963, alors qu'il était à Paris, des représentants du FLN lui ont demandé conseil pour créer l'Aéroclub algérien.

Une grande famille

En remerciement, ils le nommèrent vice-président. Fonction qu'il exerça pendant trois ans. Il était en même temps vice-président de l'Aéroclub de France. Il l'est encore aujourd'hui. « L'aviation est une grande famille, précise Daniel Robert-Bancharelle. La camaraderie et la fraternité y sont extraordinaires. »

Ainsi, dans les années trente, il s'est baladé dans toute l'Europe sans papiers en règle !

Après avoir quitté l'Algérie, Daniel Robert-Bancharelle s'est installé dans la région parisienne. Il a créé les stations Air-auto : des aérodromes communs aux voitures et aux avions. L'aviateur fut PDG de la compagnie César jusqu'à sa retraite. « J'avais tous les titres pour être pilote professionnel, mais j'ai toujours volé bénévolement. »

Une passion qui l'a conduit à créer dernièrement l'Amicale nationale des pilotes du demi-siècle. Elle réunit les aviateurs brevetés depuis plus de cinquante ans. Et qui volent toujours. Il y a quarante-six inscrits. L'avion dont il garde le meilleur souvenir ? « Un Dewoitine 521. » Un monoplace de combat qu'il a utilisé dans l'armée de l'Air pendant son service militaire. « En l'air, on voit l'œuvre des hommes, mais pas les hommes, ils disparaissent. On passe son temps à rêver... », dit-il avant de monter à bord d'un Pétrel pour survoler le golfe. « L'un des plus beaux paysages au monde ». Il sait de quoi il parle.



Daniel Robert-Bancharelle (sept mille heures de vol), devant un Pétrel, un ULM amphibie.

1^{er} AOUT 1991

Le Morane 35

Le 28 juillet 1931, en début de matinée, l'avion Morane-Saulnier MS 35 immatriculé F-AIJG est sorti de son hangar sur l'aérodrome d'Oran-la Sénia. Cet avion mérite quelque attention car il est l'un des derniers représentants d'une aviation en fin de disparition.

La particularité la plus remarquable de cet avion est son moteur : un *rotatif* Clerget-Blin de 130 ch tournant à faible régime et entraînant une hélice bois de grand pas et de grand diamètre.

Les longues pales de cette hélice impliquent un train d'atterrissage élevant l'avant de l'avion très au dessus du sol de telle sorte que la position de l'appareil à l'arrêt est très cabrée.

Avec ces moteurs rotatifs, le vilebrequin est fixé et fait corps avec l'avion. Le carter et les cylindres disposés en étoile tournent autour du vilebrequin entraînant l'hélice qui est solidaire du carter. Ces moteurs ne comportent pas de carburateur, mais un système Tampier qui est commandé par deux manettes à la disposition du pilote : une manette commande l'admission d'essence et l'autre manette commande l'admission d'air. C'est en jouant de ces deux manettes qu'on trouve la carburation convenable et, par conséquent, le meilleur régime possible du moteur.

Ces moteurs sont lubrifiés à l'huile de ricin, ils en consomment une grande quantité, moins en la brûlant qu'en la projetant de tous les cotés. C'est surtout pour cette raison qu'un capot annulaire entoure ces moteurs sur les trois quarts de leur pourtour de telle sorte que l'huile est évacuée par le quart non capoté correspondant au dessous de la carlingue de l'avion.

Il n'est pas possible d'obtenir un très bon ralenti de ce type de moteur. Dans ces conditions, pour effectuer les manœuvres d'atterrissage qui impliquent le plus bas régime moteur possible, nous devons procéder de la manière suivante : Nous recherchions une position des manettes donnant le plus bas régime accepté par le moteur sans caler l'hélice puis, à l'aide d'un bouton de contact situé au sommet du manche, nous coupions puis rétablissions alternativement l'allumage durant toutes les manœuvres d'atterrissage et jusqu'à l'arrêt complet de l'avion. À ce petit jeu bien des maladroits calaient leur hélice en fin de roulement et tout le monde au sol se tenaient prêts à courir la relancer car, bien entendu, toute espèce quelconque de démarreur était absente sur ces moteurs.

Il est hors de question de voler à bord de ces avions sans revêtir une bonne combinaison de toile ou de cuir et sans se coiffer d'un serre-tête ou d'un casque portant de grosses lunettes, le tout est vite copieusement imbibé d'huile de ricin dont l'odeur familière nous devient agréable.

Nous disposons encore de parachutes, mais nous ne les prenons qu'en voltige et de moins en moins souvent.

Ce 31 juillet 1931, convenablement équipé, je prends place aux commandes du F-AIJG en poste arrière et le chef-pilote Monville s'installe en poste avant. Nous sommes, l'un et l'autre, bien *brêlés* dans nos bretelles, nos cuissards et nos ceintures.

Charles Castex, un ancien mécano de l'Aéropostale, se met en devoir de *brasser l'hélice* après nous avoir demandé si les contacts sont bien coupés, c'est qu'il en reçu des coups d'hélice, le pauvre vieux ! et il en recevra encore. Moi aussi, d'ailleurs.

Contact sur 1, Charles Castex recule pour prendre son élan, il bondit, attrape à deux mains la pale horizontale de la grande hélice et cavale en la tirant de l'autre coté de l'avion ou nos regards le retrouvent. Le moteur est en route, ça fume et ça vibre de partout, le vent relatif se déchaîne.

Pour la première fois, je vais essayer de piloter autrement que dans ma tête ! J'ai alors exactement dix-sept ans et demi.



▲ ▼ *Le Morane 35 de la Compagnie aérienne français (CAF) à La Sénia, semblable au F-AIJG utilisé par Pierre Monville pour l'école de pilotage de l'Aéro-club d'Oranie. La profusion des cordes à piano assure la rigidité de l'ensemble*



Le Morane 35 est un monoplane *parasol* à aile sans aucune flèche. Une *cabane* en tubes d'acier supporte deux demi ailes qui s'y articulent. Le poste de pilotage avant, qui est celui du moniteur, est situé sous la *cabane*. Au-dessus de l'aile, un pylône supporte des fils d'acier, les *cordes à piano* qui rejoignent les deux demi ailes en plusieurs points de leur extradors pour les soutenir au sol et pour encaisser les efforts en vol inversé. D'autres *cordes à piano* partent de ces mêmes points, mais à l'intrados des demi ailes, et vont se fixer au bas de la carlingue, celles-ci encaissent les efforts en vol normal. Toutes ces *cordes à piano* sont munies de tendeurs au moyen desquelles leur tension est subtilement réglée par les mécanos, il n'empêche qu'elles vibrent sans arrêt dès la mise en route du moteur.

Point fixe : je sens sous les doigts de ma main gauche les deux manettes air-essence qui répètent les mouvements différentiels que leur imprime mon moniteur. Dans ce temps-là le *plein gaz* s'obtient par déplacement des manettes vers l'arrière et il en sera ainsi en France jusqu'après la guerre 39-45.

Le moteur monte en régime avec un bruit très caractéristique, sans aucun rapport avec celui des moteurs non rotatifs qu'ils soient en étoile ou autrement. Retenu par les cales, l'avion s'ébroue sur ses longues pattes d'échassier. Manche au ventre, l'empennage frétille de façon spectaculaire. Sélection des magnétos, c'est jugé bon. Le régime du moteur est réduit à fond.

Charles Castex attrape les cordes des cales avec une prudence de vieux renard. Sur cet avion le plan de rotation de l'hélice passe très près des roues, un coup d'hélice en cours de mise en route ça peut se digérer mais un coup d'une hélice en route pardonne plus rarement.

L'avion roule en cahotant sur ses amortisseurs à sandows, dirigé à coups de moteur soufflant la gouverne de contrôle de l'axe de lacet car les freins sont inconnus sur ce matériel. Cahin-caha il va se placer face au vent d'ouest, faible ce matin là.

Décollage : à gauche du *rond*.

Atterrissage : à droite du *rond*.

Le *rond* est un cercle qui matérialise le centre du terrain d'aviation omnidirectionnel. Il porte souvent inscription du nom de la ville la plus proche. La direction du vent, donnée par la *biroute* et par le T, engendre une ligne imaginaire passant par le centre du *rond* et divisant le terrain en deux parties : l'une réservée aux décollages, l'autre réservée aux atterrissages.

Les deux manettes à fond en arrière, le régime monte. Les manettes jouent pour trouver le bon mélange qui permet d'obtenir le régime maximum. Ce régime est trouvé à *l'oreille*, le compte-tours ne servant qu'à figurer après achèvement de la manœuvre de décollage. Tant que l'avion n'est pas *queue haute* sa position très cabrée oblige à pencher la tête hors de l'avion pour regarder devant, le long de la carlingue et, dans cette position, les rares instruments de bord sont bien oubliés.

J'accompagne le manche qui va *au tableau* et le palonnier poussé presque à fond de course pour *compenser le couple*, et du couple il y en a !

L'avion lève rapidement la queue, se hissant sur ses pattes d'échassier. L'accélération est excellente grâce au bon réglage de la grande hélice et la vitesse de décollage est très rapidement atteinte. Un généreux pallier au ras du sol suit le décollage pour acquisition du confortable excédent de vitesse constituant la seule défense au cas où surviendrait la *panne au décollage* qui n'est pas du tout rarissime. La pente de montée est très bonne car le profil creux du Morane 35 est bien adapté aux basses vitesses et aux grands angles. Nous atteignons rapidement l'altitude de 800 mètres recherchée ce jour là pour ce premier vol d'initiation.

Ses mains posées sur sont par-brises, mon moniteur me laisse tenter de tenir *le cap* et la *ligne de vol*, puis il effectue des virages à droite et à gauche. Le couple est si puissant que l'action sur les commandes doit être très différente dans un cas et dans l'autre. J'essaie à mon tour de virer en maintenant correctement le capot moteur sur l'horizon.

Puis je sens les manettes glisser vers l'avant, le régime moteur diminue pendant que la manche vient lentement vers l'arrière, je comprends parfaitement qu'il s'agit de faire connaissance avec cette fameuse *perte de vitesse* qui, près du sol, s'est assurée la plus détestable réputation en tuant beaucoup de mes prédécesseurs. Manche au ventre, la grande hélice tourne si lentement qu'on peut compter ses tours. Soudain l'avion vibre de partout et plonge brutalement droit devant lui en un piqué proche de la verticale tandis que le sifflement des cordes à piano passe du grave discret à l'aigu intense. Par une longue *ressource* l'avion est ramené en ligne de vol puis il reprend de l'altitude. La même manœuvre recommence mais, cette fois-ci, alors que le sifflement des cordes à piano est au grave discret, je sens le manche passer à gauche en arrière tandis que le palonnier s'enfonce sous l'action du pied droit de mon moniteur, les commandes sont *croisées*. Au lieu de plonger droit devant lui, l'avion bascule sur l'aile droite et tourne rapidement autour de son axe de roulis pendant que le sifflement remonte à l'aigu intense. Je comprends très bien : nous sommes *en vrille*. Le palonnier revient au milieu, le manche aussi mais il est poussé en avant, l'autorotation cesse immédiatement. Une ressource suit puis, à nouveau, une reprise d'altitude. À nouveau mains sur son pare-brise, mon moniteur me fait signe d'essayer à mon tour. Tant bien que mal, plus mal que bien, je m'exécute : décrochage symétrique, piqué, ressource, reprise d'altitude, décrochage dissymétrique, autorotation, sortie de vrille, piqué, ressource, reprise d'altitude, les mains de mon moniteur n'ont pas quitté son pare-brise. Son évidente et parfaite tranquillité me remplit d'admiration stupéfaite, quelle déconcentration ! Moi, je transpire et lui rigole doucement ! Il a quelques longueurs d'avance et je n'imagine pas pouvoir les remonter.

Et maintenant, pour faire bonne mesure, le voilà qui s'amuse : moteur réduit il fait des *tonneaux déclenchés* en descente, des piqués suivis de chandelles avec, au bout, *renversement* ou *retournement*, le sol se rapproche très vite. Virage à gauche, *glissade*... et il roule sur la roue gauche, le bout de l'aile au ras du sol. J'ai parfaitement compris... que j'ai tout à comprendre !

Mon moniteur me dit que les décrochages *ça peut aller* mais qu'il faut *sortir dans l'axe*, qu'on peut sortir à 180° pile ou à 90° pile mais toujours selon l'axe que tout ce qui n'est pas *dans l'axe* n'est que cafouillage, hérésie et pure foutaise... et que, justement, c'est mon niveau actuel. Il me dit aussi que je *visualise* bien, que j'ai *une bonne main* et que je *sens bien l'avion*, paroles mystérieuses pour moi mais qui l'amènent cependant à conclure que *ça devrait aller* et qu'il ne devrait pas y avoir *trop de problèmes*. Il n'y en aura pas trop, en effet, mais bien assez selon mon goût et je serai finalement breveté pilote à la mi-septembre après des vols chaque jours plus passionnants.

Un fâcheux matin, persuadé que Monville n'est pas sur le terrain, je me livre à une lamentable *corrida* qui, dans mon esprit, était de la voltige, en plus, je ne vole pas bien haut. Pas plus tôt posé j'ai sur le dos un Monville inconnu, hors de lui, enrager :

– *Si vous vous prenez pour Fronval ou quelque chose comme ça, perdez vos illusions et en vitesse, n'importe quel abruti ferait mieux que vous, l'aviation n'a pas besoin de clowns de votre espèce, jamais vous ne ferez un pilote, fichez-moi le camp, je ne veux plus voir un débile pareil dans mes avions, etc.*

Brûlé dans l'avion, crevant de honte, je ne peux même pas déboucler mon harnais, les mécanos, pris de pitié, s'affairent à placer la béquille sur le BO et à rentrer l'avion dans son hangar avec moi dedans. Je file par la petite porte du fond du hangar, sans demander mon reste.

Je revois Monville le lendemain, il a compris que je ne me prends pas *pour Fronval* et que ma ridicule démonstration exprime simplement une envie trop longtemps contenue de faire de la *maniabilité* et de la *voltige*. Commence alors une période enthousiasmante de perfectionnement au pilotage et de vraie voltige aérienne sur les Morane F-AIJG et F-AIGA qui ont des voilures, et donc des réactions, très différentes. À l'issue de cette période, je deviens moniteur-adjoint au chef-pilote Monville et jamais plus aucune divergence ne se produira entre nous.

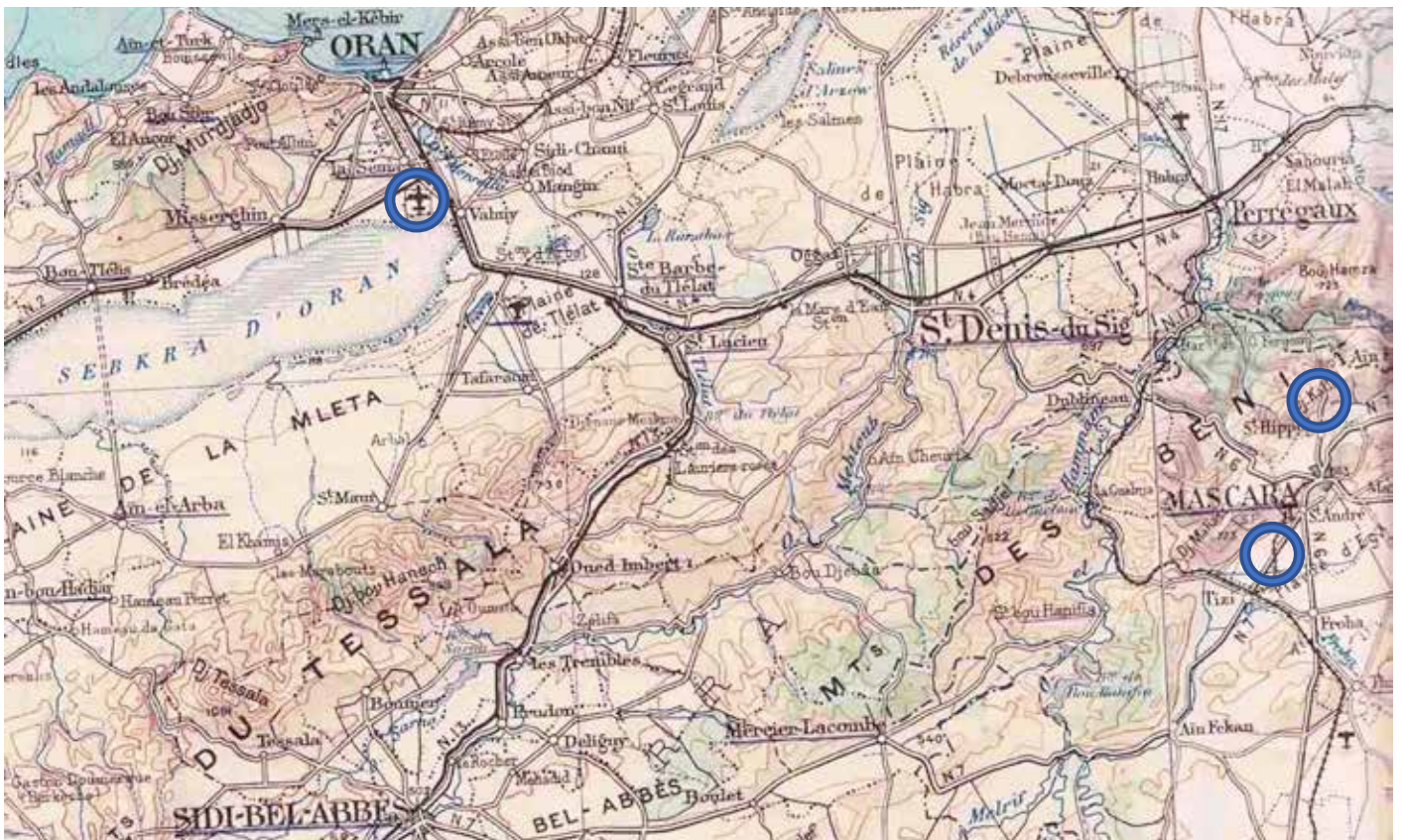
Les avions, bien sur, ce sont des machines, mais assurément ce ne sont pas des machines comme les autres. C'est aussi le cas des bateaux à voiles. Au hangar un avion est lamentable : les commandes sont molles, les gouvernes pendouillent, les aiguilles sont figées. Dès la mise en route, tout commence à s'animer : les aiguilles bougent et parlent leurs langages, le vent relatif commence d'exister.

On roule comme marche un albatros, misérablement. Et puis on met la gomme et le miracle se produit... L'avion se rue droit devant lui, le vent relatif devient relatif ouragan, les commandes durcies sont vivantes dans la main, tout l'avion devient vivant et le pilote ne sait pas si l'avion le prolonge ou s'il prolonge l'avion, la vitesse libère de la pesanteur et ouvre les portes du ciel. Lorsque je passe mon brevet de pilote ces portes n'ont pas de nom, elles ont un nom aujourd'hui, V1, V2, comptent maintenant mes camarades en franchissant les portes précédentes, celle qui débouchent sur le ciel. Dès que les roues quittent le sol la balourdise fait place à une extraordinaire agilité, l'avion est entré dans son élément : le vent relatif.

On peut s'amuser à jouer avec les mots, on peut s'amuser à jouer au misanthrope et dire :

– *Il en est des rêves comme des gens : Peu de gens gagnent à être connus, peu de rêves gagnent à être vécus.*

Raison de plus pour vivre le plus ancien des rêves de l'homme : voler comme font les oiseaux. C'est un rêve qui gagne à être vécu. Raison de plus pour connaître des gens qui gagnent à être connus : les gens de l'aviation, les gens de la *famille aéronautique* : les pilotes, les mécanos...



Du nord au sud : les aérodromes d'Oran-La Sénia, Djebel-Kallel et Mascara-Saint André



Granville le 13 juin 1932

Arrachart

Vive les Aviateurs!

Arrachart : type chatant puisque c'est un aviateur... c'est un capitaine aviateur... qui a accompli un raid magnifique Paris - Combrailles - Paris - avec Delmoite à bord d'un Breguet XIX

Il a bien voulu, de passage à Granville me mettre un autographe sur ce carnet qui a par là même beaucoup plus de valeur qu'auparavant. Peu lui a plu, heureuse d'avoir pu lui parler, lui servir la menthe et avoir sa signature...

Eugène Jamme, le HM-8... et ses petits

Attiré par la soufflerie électrique, le feu de la forge ronfle en projetant d'étranges lueurs sur le visage du forgeron et sur ceux de ses aides. Lentement le gros essieu tordu passe du rouge sombre à l'incandescence. Rapidement saisi par la pince des aides il vient choir sur l'enclume ou commence le puissant martelage qui va lui rendre sa forme primitive. Maniant son lourd marteau à tour de bras, il n'y va pas de main morte, mon vieil ami Eugène Jamme.

Eugène Jamme est maître forgeron et maître charron de son état. Ce n'est pas un forgeron ordinaire. Portant grosse moustache noire, à la gauloise il est plus royaliste que le roi lui même, il chante souvent la *Royale* d'une voix de stentor et fait trembler les vitres faute de faire trembler la république qui, bonne fille, ne lui en tient pas rigueur. C'est un homme simple et bon qui consacre ses loisirs à secourir plus malheureux que lui... et à construire des petits avions ! Certes, je suis son client et lui confie de nombreux travaux, mais se sont ses activités aéronautiques qui ont établi entre nous la complicité habituelle en ce genre d'affaire.

J'exerce alors les fonctions de moniteur bénévole au Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbès, le fameux CABA, sous l'autorité du chef-pilote Monville.

Un beau jour, je vois arriver sur le terrain d'aviation Eugène Jamme qui me raconte avoir lu avec délices *Le Sport de l'Air*, d'Henri Mignet. Bien entendu, j'ai lu moi aussi ce merveilleux *Bouquin* selon lequel tout homme normalement constitué, capable de clouer une caisse, peut aussi bien construire un avion : c'est la vérité même ! Certes, ce n'est pas la voie qui conduit aux matériels mis en œuvre par l'aviation de transport ou par l'aviation militaire, mais c'est une excellente voie pour accéder à une petite aviation passionnante et à la portée de toutes les bourses.

Mon brave ami a lu donc le fameux *Bouquin* mais il ne s'en est pas tenu là ! Avec l'enthousiasme qui le caractérise, il s'est procuré du contre-plaqué, de la toile, de la colle et des clous d'où il a fait surgir un petit avion du type HM-8. Bien entendu HM n'est autre qu'Henri Mignet.

Le frère d'Eugène Jamme, Marcel, ancien mécano d'Arrachard, a *gonflé* un moteur de 500 cm³ Terrot entraînant une hélice au moyen d'une chaîne jouant le rôle complémentaire de *réducteur*, et tout est paré pour les essais en vol. Son propos a pour objet de m'amener à persuader Monville de mener à bien ces essais, ce que j'entreprends avec un plein succès.

Quelques jours plus tard, Monville me raconte qu'il a caracolé à travers champs aux commandes du HM-8 sans jamais pouvoir décoller d'un pouce, que ce truc idiot ne vaut pas un clou et que ça suffit comme ça !

Du coup, Eugène Jamme désolé m'appelle en consultation et je caracole à mon tour à travers champs avec le petit avion, bien entendu, ce que Monville n'a pu faire je ne le puis davantage mais je ne baisse pas les bras pour autant. Mon opinion est que, plus lourd que prévu, le petit avion est trop chargé au cheval. Un avion prototype plus lourd que prévu n'est pas chose rare, mais on ne peut le faire vraiment *maigrir*... qu'en en construisant un nouveau. Comme mon ami n'est ni milliardaire ni tellement libre de son temps je ne peux lui dire :

– *On efface tout et on recommence !*

Je déclare donc doctement qu'il faut augmenter la *puissance installée*. Sur le moteur de 500 cm³ on a tiré toutes les ficelles : Augmentation du taux de compression, retard à l'admission, avance à l'allumage, carburant *spécial*, tout y est passé. L'hélice est bien adaptée, il n'y a plus un cheval à gratter. Il faut remplacer ce moteur par un autre de cylindrée supérieure. Ce verdict tombé, je m'en vais dignement à mes occupations.



Eugène Jamme, pilote et constructeur amateur, assassiné au couteau par le FLN le 2 janvier 1962 devant le local du Secours Catholique à Mascara. Le FLN a visé, sur le lieu de son apostolat, un homme de cœur entièrement dévoué au service des plus pauvres de toutes confessions. Plus de 5 000 personnes suivirent son enterrement

Deux mois passent vite et je vois revenir Eugène Jamme qui m'annonce avoir monté un nouveau moteur et que les essais peuvent reprendre. Monville, sollicité, ne veut rien entendre, il m'explique aimablement que si je tiens essentiellement à abréger mes jours, il est bien trop respectueux de la liberté de chacun pour tenter d'y faire obstacle. Qu'il a connu un bon nombre d'avion mal foutus issus des réflexions d'ingénieurs réputés distingués et que, à fortiori, dans le cas présent il est urgent de ne rien faire... prudence et circonspection !

La sagesse étant fort heureusement intransmissible, je décide de soutenir Eugène Jamme dans son entreprise et il en sera ainsi durant de nombreuses années. Ma surprise n'est pas mince lorsque je découvre le HM-8 équipé d'un superbe Anzani trois cylindre en Y inversé, muni d'une hélice à bouts carrés, monté sur le petit avion au moyen d'un bâti en cornières de fer soudées, le tout soigneusement capoté d'aluminium bouchonné du plus gracieux effet. Pour obtenir une garde de l'hélice acceptable, un train d'atterrissage en tube d'acier a été monté et équipé d'amortisseurs à sandows. Me considérant comme partiellement responsable de cette évolution il me faut aller au bout de cette affaire et je suis d'ailleurs convaincu que cela devrait marcher. Dès la mise en route du moteur, le torrent de vent relatif me confirme que la situation est complètement changée par rapport à celle des précédentes tentatives de décollage. Cales retirées, pleine admission, me voilà en route pour ce qui devrait être une ligne droite, queue haute. Mais le petit avion bondit littéralement en avant et la vitesse augmente en un clin d'œil, l'avion *embarque* terriblement à gauche et je contre au pied, une méchante bosse arrive et, hop, me voilà en l'air, bien vite au delà de la zone d'atterrissage, au dessus de vignes tendues de fil de fer.

Bon, ça vole après tout et c'est justement ce qu'on veut. Faisons un peu le point. Contrôle autour de l'axe de tangage : la profondeur répond bien. Contrôle autour de l'axe de roulis : les ailerons ne répondent pas. La carlingue est très étroite, le débattement latéral du manche est très faible, de plus, ce faible débattement est fâcheusement *compensé* par le jeu dans les câbles reliant les commandes aux gouvernes que je ne peux donc pas faire bouger d'un pouce. Mais l'air est calme et l'avion vole naturellement stable en latéral. Contrôle autour de l'axe de lacet : situation simple et claire, le palonnier est poussé à droite au maximum de sa course et l'avion file bien droit sur son cap. Dans ces conditions, il est impossible de virer à droite mais il devrait être possible de virer à gauche en retirant un peu du pied droit. Je *retire* donc un peu du pied droit et le petit avion vire à gauche en s'inclinant gracieusement de ce même côté sous l'heureux effet du roulis induit. En somme, tout va bien et un large tour de piste me ramène dans l'axe d'atterrissage. Approche de précaution au moteur, posé trois points, sans histoire.

Il y a finalement beaucoup de monde sur ce terrain de fortune : casquettes, chapeaux, chéchias et bérets voltigent de tous côtés sous le vent de l'enthousiasme.

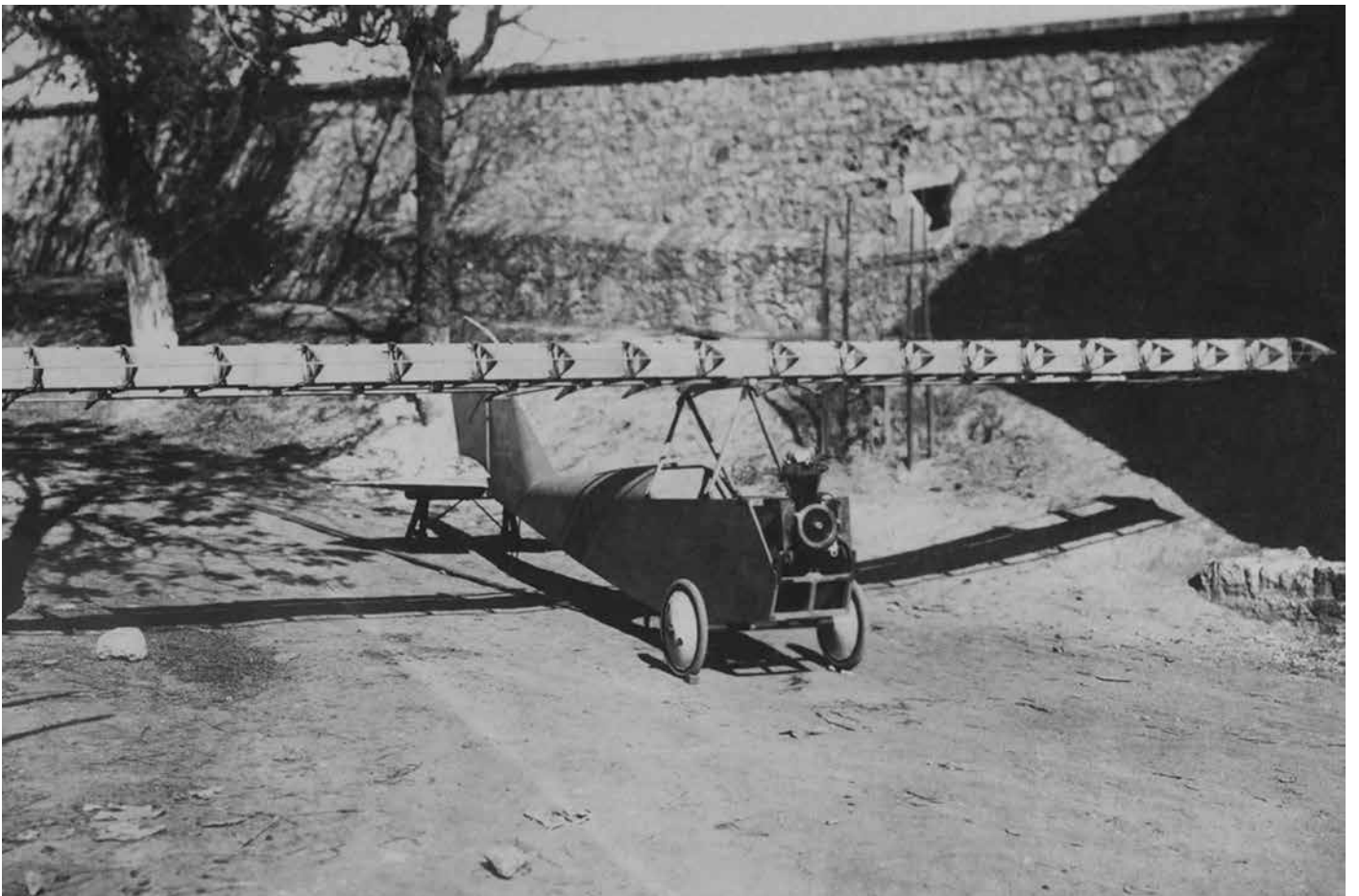
C'est formidable ! l'avion vole ! on se croirait revenu au temps pas si lointain des premiers vols, c'est assez extraordinaire ! *On vous complète le plein et vous faites le tour de la ville, il faut que tout le monde voit voler l'avion.* Ça, c'est un peu fort de café ! pour ce programme là je ne suis pas chaud du tout. La ville de Mascara, la *Mère des Soldats* est à flanc de coteau, sur les deux tiers de son pourtour il n'y a aucune possibilité de tenter un atterrissage heureux. Sur le tiers restant on peut espérer se défendre, avec un peu de chance on peut même regagner la plaine en jouant sur les effondrements de terrain.

J'ai constaté que ce petit avion vole à environ 100 kilomètre à l'heure ce qui veut dire que les deux mauvais tiers du pourtour représentent de longues minutes, aucune espérance de pouvoir rejoindre convenablement la planète en cas d'impératif catégorique comme il ;en arrive parfois. Décidément, cette entreprise ne me dit rien qui vaille. Mais l'enthousiasme est tel, ces gens sont



▲ *L'atelier de charronnage Jamme à Mascara en 1905*

▼ *Le HM-8 (J-1) devant les remparts, rue Maréchal-Joffre à Mascara*



si manifestement heureux, que je peux bien envisager de serrer les fesses pendant quelques minutes pour leur offrir le périlleux spectacle demandé avec tant d'ardeur, après tout, ça peut très bien se passer.

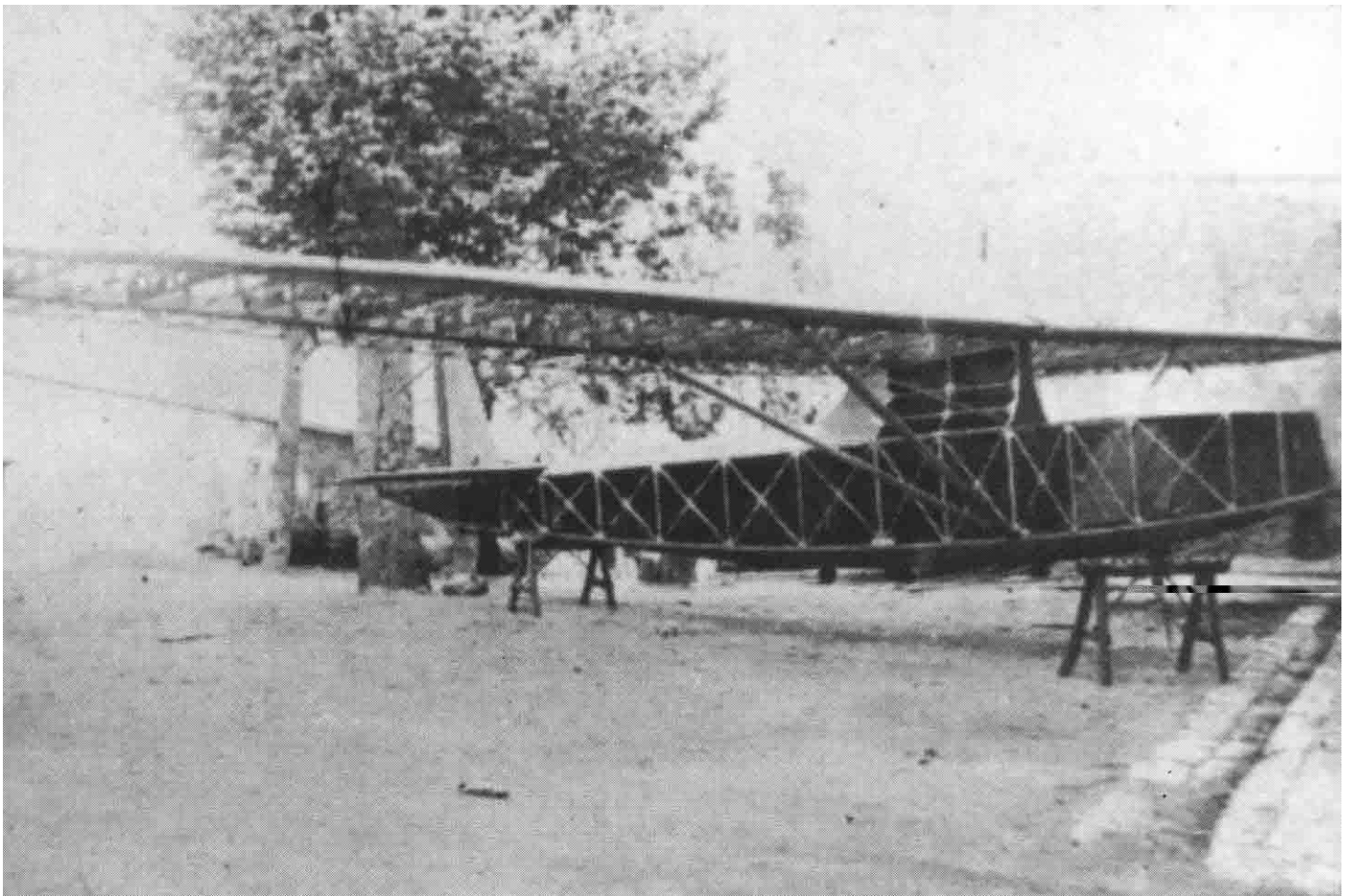
Plein complété, moteur remis en route, je décolle, volontairement cette fois, et commence à grimper avec la ville à 90° sur ma droite. Bien entendu, je me retrouve dans la situation précédente : pied à fond à droite et l'avion tenant le cap. La solution s'impose dans sa simplicité : je fais un prudent changement de direction de 270° par la gauche et voici la ville devant moi, légèrement sur ma gauche, bien entendu. Bêtement plus je prends de l'altitude... et moins je me sens à l'aise : un mauvais pressentiment, que je reconnais bien, commence à me compliquer sérieusement l'existence. Je persiste cependant et longe les remparts de la ville sur un premier tiers environ de leur pourtour. Mais soudain, je n'y tiens plus, quelques choses se déclenche dans ma tête et je vire carrément à gauche pour revenir sur mes pas, pour arrêter cette ânerie qui me pèse décidément trop. Et, pas plus tôt le virage entamé, le moteur s'arrête. Il ne vibre pas, il ne *tousse* pas, il ne se produit pas l'un de ces mille signes précurseurs des embêtements de ce genre : il s'arrête, brusquement, tout bêtement, sans *prévenir*. Je constate immédiatement que ça va nettement mieux en ce qui concerne le contrôle autour de l'axe de lacet : le couple moteur disparu, l'avion répond bien au pied. Par contre, ça se gâte nettement en ce qui concerne le contrôle de l'axe de tangage : l'avion s'engage en piqué assez prononcé et se stabilise fâcheusement sur cette forte pente sans que je puisse le redresser. Plus tard on me dira que l'axe de traction de l'hélice était positif de quelques degrés, c'est la disparition brutale de la traction selon cet angle qui cause le comportement présent si peu compatible avec la bonne marche de mon affaire.

Les perspectives, pour moi, sont d'un grand dépouillement. Droit devant, face au capot de l'avion, se présentent les chenaux du vaste toit de l'EPS des jeunes filles avec, au-dessus, la belle pente des tuiles roses, de part et d'autre, s'élèvent des immeubles. Mais je sais que, derrière le toit de tuile, il y a les remparts de la ville puis le champ d'oliviers de mes amis Mercier. Je ne puis envisager d'émouvoir exagérément les demoiselles ou, pire encore, de leur faire courir un risque non négligeable. Il faut tout tenter pour sauter le toit... tout en connaissant parfaitement la suite réservée à ce genre de manœuvre. Je rends la main pour amener le capot de l'avion à mi hauteur de la belle façade blanche, j'augmente ainsi la pente de descente et obtient un *badin bien joufflu*, puis je tire sec et, hop, je saute. C'est passé de justesse, mais enfin, c'est passé ! Bien entendu, ça décroche maintenant de partout, plus une gouverne ne répond, les oliviers et la terre rouge montent à toute vitesse et je percute la planète dans un énorme bruit de fin du monde.

Dieu sait comment, je me retrouve debout à dix mètres d'un tas de choses éparpillées qui furent un petit avion, sans serre-tête, sans lunettes, la combinaison de vol en charpie, couvert de poussière rouge, comme roué de coups, mais sans la moindre égratignure ! Le phénomène semble encore plus bizarre en constatant que les tubes d'acier composant le train d'atterrissage sont passés à travers la carlingue, à hauteur du siège pilote, comme font les sabres du prestidigitateur qui enferme la dame dans une malle après l'avoir ficelée tel un saucisson. Il faut croire que j'avais déjà entrepris mon petit vol plané individuel car, sans cela, il est bien clair que j'y avais droit.

Depuis la plaine on a suivi cette fâcheuse aventure et tout le monde remonte bien vite tandis que la ville sort des remparts y compris les agents, les pompiers, les gendarmes, monsieur le maire, monsieur le sous-préfet, et, à tout hasard, Monsieur le curé ! Ce fut finalement une fâcheuse rigolade et mes amis Mercier ne me tinrent pas rigueur pour quelques oliviers ébranchés.

Bien entendu, fort de l'expérience acquise, Eugène Jamme met immédiatement en chantier un nouveau petit aéroplane pendant que je retourne à mes occupations ordinaires.



▲ *Le planeur AVIA 32E en construction*

▼ *Le Jamme J-4 en vol, avec le moteur Anzani*



Le J-5 F-PAAV *Jeanne d'Arc*

J, pour Jamme, 5, parce qu'il y a trois appareils construits entre le HM-8 et le F-PAAV. F-PAAV, parce que cet appareil passe avec un plein succès les épreuves nécessaires à l'obtention du CNRA qui lui est délivré sous le n° 263662. CNRA veut dire : Certificat de navigation restreinte aéronautique, valable uniquement pour le survol du territoire français.

Cet avion est un biplace en tandem, équipé d'un moteur anglais Pobjoy de 2, 832 litres de cylindrée, en étoile de sept cylindres, développant 75 ch et muni d'un réducteur.

Une laborieuse évolution a fait se modifier les empennages sur le n°2, puis la carlingue et l'aile sur le n°3, puis globalement, tout a été chamboulé sur le n°4.

Cette évolution, agréablement émaillée de multiples pannes en campagne, s'accompagnant d'un défilé de moteurs aussi variés que surprenants.

Du premier petit aéroplane HM-8 il doit bien rester un mètre-carré de contreplaqué quelque part dans la carlingue à titre de souvenir et c'est probablement ce mètre-carré là qui permet de parler d'une évolution à partir du HM-8 d'origine.

On est passé du monoplace étriqué à une sorte de vague possibilité de loger quelque part un passager, les vols en biplace demeurant cependant rares et hasardeux.

Mais, sur la planche à dessin, s'étale le super peaufinage de la *formule* : un superbe biplace en tandem qui, lui, va enfin prétendre atteindre au sommet qu'est le CNRA.

Malheureusement, le moteur et son bâti figurent sous forme d'un point d'interrogation, non pas tellement à cause de la perplexité sur le choix d'un type de moteur, mais surtout parce que mon bon ami Eugène Jamme se demande comment diable il va pouvoir s'offrir cette source d'énergie qui doit être, cette fois, sérieuse et indiscutable.

Fort heureusement, le Bon Dieu des constructeurs amateurs ne cesse de faire des miracles en leur faveur, avec patience, il m'a conservé la vie, il va maintenant nous faire don d'un moteur !

En cette époque, les Anglais sont intelligents, il semble que l'intelligence des peuples soit cyclique, comme la pluie et le beau temps... et quelques autres choses sur quoi on a peu de prise. Toujours est-il qu'ils savent faire d'excellents petits avions et des petits moteurs non moins excellents.

L'une de ces petites machines, qui m'a souvent donné bien de la joie, est le monoplace Comper *Swift* équipé d'un moteur Pobjoy. Justement, un de mes amis de Sidi-Bel-Abbès vient d'en acheter un qu'il a ramené de Grande-Bretagne et j'espère bien qu'il va m'inviter à l'essayer. Il nous invite à une représentation en vol et je suis bien assuré d'avoir une bonne part de ce gâteau, comme à l'accoutumé.

Nous sommes tous autour du petit avion dont l'heureux propriétaire nous vante les mérites : vitesse de croisière élevée, rayon d'action important, maniabilité excellente, bonne visibilité, faculté de décoller très court.

Pour bien illustrer ce dernier point de son propos, il nous montre un camion bâché malencontreusement stationné sur le terrain à une centaine de mètre de nous et nous dit tranquillement qu'il n'aurait aucune difficulté à décoller dans l'axe de ce camion et à passer par dessus ! Exclamations générales, ricanements divers :

– *C'est tout de même un avion et pas un ballon ! Passer trois mètres à moins de cent mètres, et par vent nul, ça n'existe pas.*

À suivre...



▲ ▼ *Le Jamme J-5, avec le moteur Pobjoy*



Ça n'existe pas ? Eh bien, vous allez voir !

... Suite :

Mon pauvre ami trouve aussi bête que lui pour lancer son moteur à l'hélice, ce que j'ai tout de même refusé de faire, il s'aligne froidement face au camion et il met la gomme.

Le tout petit avion obéit à son tortionnaire et fonce rageusement sur le camion, brusquement il se cabre, l'hélice passe, le train d'atterrissage passe... c'est presque vrai ce qu'il a dit ! Mais hélas, la béquille touche durement, l'avion bascule en avant et percute le sol vingt mètres après le camion. Du tout petit avion, qui n'a jamais été si petit, mon ami s'extirpe, parfaitement indemne. Si l'avion et l'hélice sont quasiment pulvérisés, le moteur paraît intact et il se confirme qu'il l'est en effet. Eugène Jamme est là, il enlève l'épave pour une bouchée de pain ! Et c'est ainsi que le point d'interrogation qui figurait le moteur sur la planche à dessin fut remplacé par un excellent moteur à réducteur développant 75 ch et entraînant une hélice lente d'un excellent rendement.

Dès lors, les *modifs* du J-4 sont menées rondement et le J-5, baptisé *Jeanne d'Arc*, apparaît bientôt dans toute sa splendeur. Il est de lignes agréables, peint en alu et bleu de France, il porte, bien entendu, les armes fleurdelisées de Jeanne.

Cet avion se révèle être une très bonne machine : Renversement et boucles enchaînées ne posent aucun problème, un peu mou aux ailerons il permet cependant de tourner un tonneau assez correctement. Il subit les épreuves nécessaires et obtient le CNRA.

Nous faisons un tas de choses avec cet avion : Des atterrissages à contre pente en montagne, du vol de nuit, du remorquage de planeurs et je ne sais quoi encore.

En août 1939, l'armée de l'Air fit appel à ma bien modeste collaboration dans une *Campagne contre l'Allemagne* puis me rendis ma liberté en 1940 parce que la stratégie napoléonienne, sans doute mal appliquée, n'a pas donné cette fois les bons résultats escomptés.

Les commentateurs ne font pas défaut dès qu'il s'agit d'analyser les structures de la gigantesque gifle reçu de l'Allemagne ou les combinaisons subtiles qui nous permettront de contribuer à ce qu'elle soit retournée avec usure à son auteur. Je dirai simplement ici qu'elle engendre une situation toute nouvelle et pleine d'inconvénients. Ces inconvénients vont de la gravité la plus effroyable à la quasi insignifiance, mais assurément, cette situation ne présente que des inconvénients et aucune espèce d'avantage. Il n'y a donc pas lieu de s'y complaire.

Ceux qui ne savent pas ce que voler veut dire classeront dans les inconvénients quasi insignifiants les germaniques limitations s'appliquant aux activités aéronautiques des Gaulois. Ma classification étant toute différente, mon problème est de ne tenir aucun compte de ces limitations... et de m'arranger pour ne pas me faire coincer. Le J-5 F-PAAV est retiré en vitesse des circuits contrôlables et les traces de son existence administrative sont effacées aussi soigneusement que possible, le petit avion disparaît dans la nature, bien camouflé par des meules de pailles.

Dès lors, c'est l'affaire de clair de lune, d'un peu d'essence et de beaucoup d'alcool de provenances variées. Avec un peu d'essence pour les mises en route, beaucoup d'alcool et un excellent mécano, on peut faire tourner un 75 ch Pobjoy à peu près à son régime, c'est prouvé !

Dès que la pleine lune approche, on y voit presque comme en plein jour et les gens conservent cependant l'habitude de dormir puisque, théoriquement, *il fait nuit*.

Pour être heureux, il suffit donc de mettre en route, de décoller et de vivre sa vie de pilote pendant que les autres mènent leur vie de terriens.



AN 13621



Bureau Veritas
12. Bd Baudin
Alger.

7 AVR. 1939

ALGERIE

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de solliciter
de votre bienveillance la
délivrance du certificat de
navigabilité C. N. R. A. de mon
appareil gamme type J. 5.
nom Jeanne D'Arc.

Je vous prie d'agréer monsieur
mes salutations distinguées

E. Jamme

Mascara le 18 Mars 1939.

Vu par nous Maire

pour la légalisation de la signature

de Monsieur E. Jamme

apposée ci-dessus

MASCARA, le 31 Mars 1939

LE MAIRE

Adjoint Délégué



[Signature]



Un avion de bois et de toile qui passe sa vie dehors, exposé à l'alternance de la pluie et du soleil, donne rapidement des marques évidentes de vieillissement accéléré. A cette époque-là, j'héberge l'excellent pilote Louis Demouveaux qui disparaîtra plus tard aux commandes du grand hydravion hexamoteur Laté 631 entre le lac Léré et la côte Atlantique de l'Afrique.

Loulou surveille de près le vieillissement en cours : Le longeron ne bouge pas, mais l'entoilage est cuit, à mon avis tu peux encore y aller, mais vas y molo. Au début, je ne reviens jamais me poser à l'endroit d'où je suis parti et mon *échelon roulant* me récupère en un autre point convenu. Mais rien ne se produisant, une fâcheuse décontraction me conduit à regagner tout simplement mon point de départ... et ce n'est pas une bonne idée !

Une belle nuit, je viens de me poser parce que la lune baisse sur l'horizon et je déguste des sardines frites avec mon *échelon roulant*, soudain nous entrevoyons des ombres qui se déplacent rapidement et se couchent au sol, tout cela s'accompagne de claquement des culasses qu'on verrouille.

Du coup, nous nous couchons aussi... dans la plus extrême perplexité !

Des Allemands ? ça n'existe pas ici, les plus proches sont à mille kilomètres.

Des Italiens ? ça existe à petite dose mais, à cette heure ci ils roupillent assurément, comme tout le monde.

Alors ? des Français ? très probable. Mais quels Français ?

Des casques brillent sous le peu de lune encore efficace et en fin de compte, nous optons tout simplement pour les gendarmes, or les gendarmes sont du coin et on les connaît.

Toujours à plat ventre de part et d'autre, la conversation s'engage et, très vite, l'atmosphère se détend, tout le monde se retrouve autour du feu, des sardines grillées et du bon vin de Mascara.

Un avion de 75 ch ça ne fait pas grand bruit en l'air mais ce n'est tout de même pas une chouette au vol ouaté et puis le silence de la nuit met en relief tout bruit inhabituel.

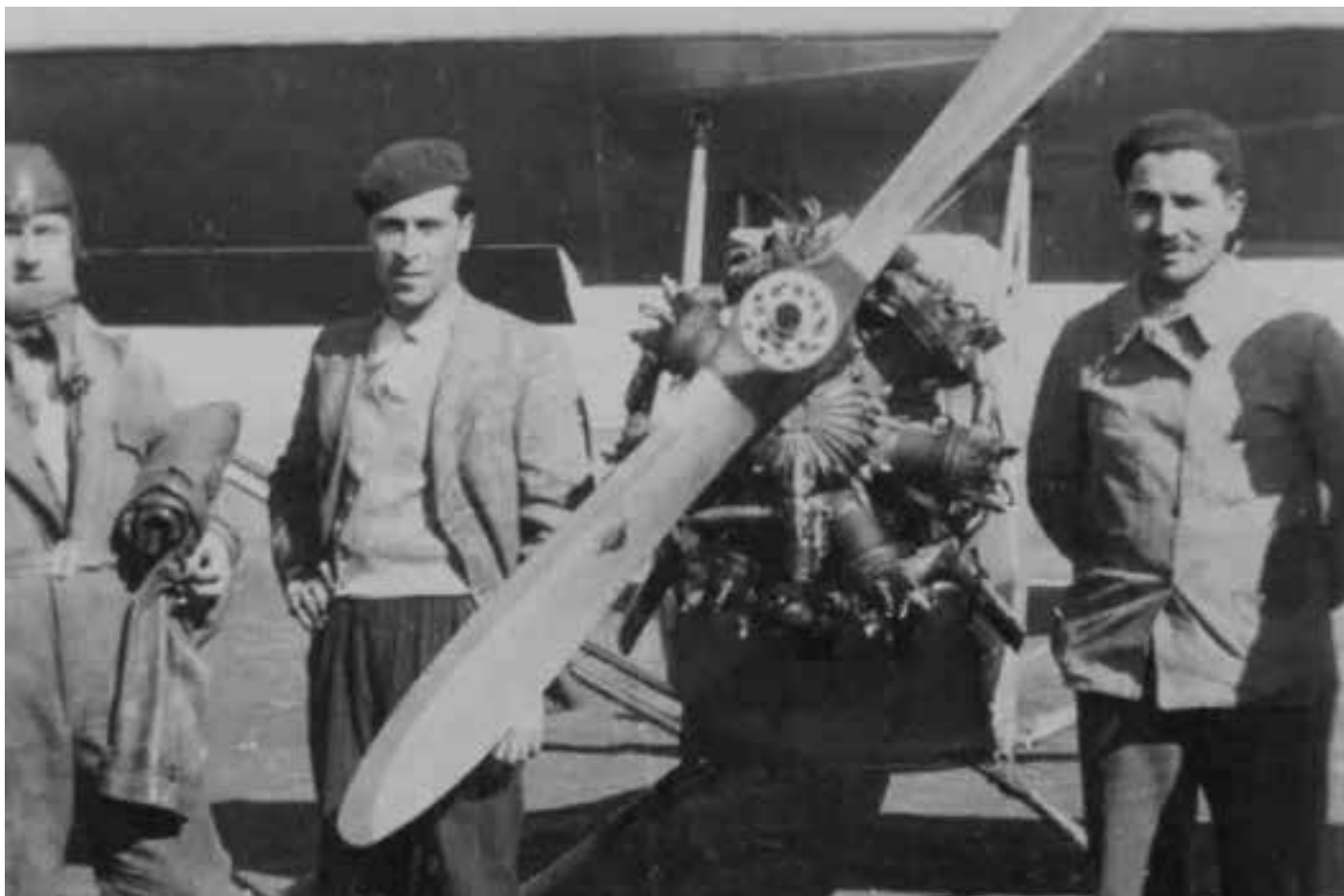
C'est ainsi qu'à chaque lune de dévoués citoyens harcèlent les gendarmes à longueur de nuit pour signaler leur survol par des mystérieux avions ne pouvant se livrer qu'aux plus louches activités. Ils grimpent et font mille galipettes puis plongent au ras du sol pour filer on ne sait où pour déposer certainement on ne sait quoi ou on ne sait qui.

A force de n'en plus dormir pendant plusieurs jours chaque mois, les gendarmes sont bel et bien excédés et furieux. Leur idée première est, bien entendu, de faire *un rapport* qui peut me causer mille désagréments supplémentaires. Leur idée seconde est d'étendre à cette activité bien particulière la sympathique complicité qui nous unit au service de bonnes causes.

Dès lors, ces vols au clair de lune se poursuivront sans encombre jusqu'au beau jour du débarquement des Américains. À partir de ce jour, six litres de bon vin procureront très régulièrement vingt litres de bonne essence.

Le système de réchauffage et les subtils clapets qui permettent de faire tourner le moteur à l'alcool sont prestement démontés. Les gicleurs d'origine reprennent leur place et le carburateur récupère ainsi son honnête configuration britannique d'ordinaire petite usine à gaz d'essence.

On vole au grand jour, à nouveau. Mais malgré la très compétente vigilance de Louis Demouveaux l'insidieux vieillissement fait son œuvre... et la catastrophe n'est pas loin. Ce sera la fin du Jamme J-5 F-PAAV que je raconterai un jour prochain.



▲ À gauche du moteur Pobjoy : Daniel Robert-Bancharelle et Émile Duffranc

▼ Le CNRA délivré au J-5, un des premiers CNRA attribués

AÉRODYNE		
1. Marques de nationalité et d'immatriculation :	F-PAAV	
2. Classement de l'aéronef (catégorie, subdivision) :	CNRA	3. Port d'attache :
4. Constructeur :	<i>Eugène Jamme</i>	
5. Type :	<i>Jamme J.5</i>	6. N° de Série :
PROPRIÉTAIRE		
7. Nom et prénom :	<i>Monsieur Eugène Jamme</i>	
8. Adresse :	<i>21, rue Maréchal Joffre, Mascara (Algérie)</i>	
9. Nationalité :	<i>française</i>	A <i>Paris</i> le 2 AOUT 1939
10. Le Directeur de l'Aéronautique Civile		
L'Institut de l'Aéronautique		

Une plaisanterie technico-administrative

Le 26 septembre 1933, je me présente à l'aérodrome de Paris-Guyancourt pour prendre livraison du Caudron *Phalène* F-AMMS. Mon excellent ami Raymond Delmotte, chef-pilote de la maison Caudron, me montre ce bel avion rouge-alu et noir qui a de l'allure avec ses roues soigneusement carénées, son hélice métallique et son prestigieux moteur Hispano-Suiza. L'appareil paraît être en effet disponible conformément aux termes de la lettre adressée à l'Aéro-club de Mascara par la Société Anonyme des Avions Caudron.

En fait, Delmotte me semble assez embarrassé et pas du tout pressé de faire mettre l'avion en piste. Il finit par m'avouer qu'un petit détail reste à régler mais que c'est l'affaire d'un instant. Il suffit que nous allions à Issy-les-Moulineaux et que soit mesurée la *garde de l'hélice*, rien ensuite ne s'opposera plus à ce que je signe la prise en charge mettent l'avion à ma libre disposition.

Si tôt dit, sitôt fait, l'avion étant toujours sous la responsabilité de Caudron, Delmotte le pilote jusqu'à Issy-les-Moulineaux. Ce court vol me permet cependant de noter une excellente pente de montée, une vitesse de croisière voisine de 180 km/h, toutes choses convenables pour un avion de ce type. Dès l'atterrissage à Issy-les-Moulineaux l'avion est poussé dans le hall de l'usine Caudron où les *blouses blanches* l'attendent pour mesurer la *garde de l'hélice* sous la haute autorité de deux ingénieurs du Service technique aéronautique (STAé).

Qu'est donc que la *garde de l'hélice* ? dans le cas de mon hélice à deux pales, si je la place verticalement, c'est tout bêtement la distance séparant du sol l'extrémité de la pale basse. À première vue, on ne voit pas pourquoi une telle mesure serait difficile à prendre. Eh bien, en la matière, tout dépend de l'épaisseur du brouillard et de la vitesse du vent, comme on va le voir.

Bien entendu, il faut d'abord mettre l'avion en *ligne de vol*. Pas une *ligne de vol* à peu près, plus ou moins *pifométrique*, non il fallait définir très exactement la *ligne de vol idéale*, scientifique et calculée. Cela n'a l'air de rien, mais c'est toute une affaire !

On commence par soulever la queue de l'avion et on la pose sur un tréteau dont la hauteur est choisie pour obtenir la ligne de vol *pifométrique*. Ensuite on joue du niveau à bulle, de la règle et du fil à plomb à la recherche de la *ligne idéale*, scientifique et calculée qu'on tâche de figer au moyen de petites cales habilement glissées sous la queue de l'avion. Après deux bonnes heures de laborieuse agitation les distingués ingénieurs du STAé semblent assez satisfait de la *ligne de vol* obtenue et je pense bêtement qu'ils vont enfin procéder à la mesure de cette fameuse *garde de l'hélice*. Mais alors ils font remarquer que l'avion n'est pas à *pleine charge*, on s'en doutait un peu, mais voilà que ça devient officiel ! Il faut attendre une semaine seulement pour que des petits sacs de grenailles, soigneusement pesés et judicieusement répartis, amènent l'avion aux 1 100 kg de sa pleine charge, dont 110 kg sur sa roulette de queue, le tout contrôlé par trois balances. Bien entendu, il y avait lieu de jouer à nouveau du niveau à bulle, de la règle et du fil à plomb.

En fin de la dixième journée on semblait tout de même approcher du but, mais alors les ingénieurs du STAé s'avisèrent de faire dégonfler les deux pneus parce que, après tout, c'est un cas de figure qui pourrait se produire. Aussi sec, on rajoute du niveau à bulle, de la règle et du fil à plomb. Mais les amortisseurs peuvent se dégonfler puisqu'ils sont oléopneumatiques, on dégonfle donc les messieurs qui en profitent pour cracher leur liquide un peu partout et on remet ça au niveau à bulle, de la règle et du fil à plomb. Un véritable festival de ces instruments passionnants !

Le douzième jour, alors qu'ils sont à quatre pattes sur le sol, prêts à mesurer la garde de l'hélice, les ingénieurs du STAé se relevèrent, la plus extrême perplexité se lisait sur leurs beaux visages

d'intellectuels distingués. Le sol cimenté du hall de l'usine n'était pas absolument plat comme le montrait fort bien la règle posée dessus. Toute mesure précise étant impossible dans de telles conditions, la solution urgente apparaissait clairement : commander un robuste plancher à la menuiserie de l'usine, décharger l'avion, regonfler pneus et amortisseurs, mettre en place, recharger, dégonfler et relancer le concert des instruments à bulle et à fil, nous repartions pour une nouvelle quinzaine sans aucune certitude de jamais capturer cette sorte de *Dahu* qu'est la *garde de l'hélice*. Personne n'ayant jamais vu un aérodrome absolument plan, parcouru à pleine charge par un avion en ligne de vol idéal, scientifique et calculée, avec ses deux amortisseurs et ses deux pneus dégonflés, une évidence s'impose soudain à mon esprit : dans ce hall d'usine il n'y a pas plus d'ingénieurs du STAé que de beurre en branche, il s'agit forcément de deux fous évadés de Sainte-Anne. Comme Osselin, Romégous et, généralement, l'équipe Caudron ne semblent pas partager mon point de vue, je file chez Hispano à Bois-Colombes. J'y suis reçu par mon ami Louis Massuger à qui je vide mon sac avec la fougue peu conformiste de mes 19 ans et je termine en lui assurant que je vais acheter un avion anglais pour échapper aux évadés de Sainte-Anne mesureurs de *garde d'hélice* ! Louis Massuger m'écoute en souriant, avec le calme serin des vieilles troupes : – *Bien sûr, bien sûr tout cela est un peu agaçant, un peu contrariant et un avion anglais ça vole, ça vole tant bien que mal mis enfin ça vole. Je vois bien d'où vient le faux problème de votre garde d'hélice. Je propose que vous alliez tranquillement passer la soirée à Paris et que vous alliez à Guyancourt demain en fin de matinée, je serais bien surpris si votre avion ne vous était pas livré immédiatement.* Un somptueux coupé Hispano me ramena à Paris, un peu soulagé d'une rogne trop longtemps rentrée.

Le treizième jour, en fin de matinée, j'arrive à Guyancourt au moment où mon excellent ami Clément s'y pose aux commandes du F-AMMS. Clément m'explique qu'une note du STAé étant parvenue par porteur à l'usine on a immédiatement arrêté l'opération mesure de la *garde de l'hélice* et il me remet un document précisant que : *L'hélice Levasseur 454 ML montée sur l'avion C.289/9 F-AMMS ne pourra en aucun cas être montée sur un autre appareil du même type... Comprenez qui pourra !*

C'est au pied du Sphinx que se terminera cette histoire. Le 16 décembre 1934, je pose le F-AMMS sur l'aérodrome d'Almaza, près du Caire. Je roule dans une sorte de parking au sol recouvert de sable lorsqu'une roue passe sur un fer à béton qui s'y trouve enfoui, une extrémité du fer rond se dresse hors du sable, tel un cobra, et le bout d'une pale de l'hélice Levasseur 454 ML vient s'y déchiqueter sur dix bons centimètres. Fort heureusement, un excellent mécanicien de mes amis, Joseph Olaya (*Pépico*), se trouvait être de passage au Caire ce jour là. *Pépico* alla chercher sa *boîte à clous* et se mit au travail. Sans se frapper le moins du monde, il ampute à la scie la pale endommagée en enlevant dix centimètres de métal déchiqueté, puis il se livre à la même opération sur la pale indemne. Après quoi il joue de la râpe, de la lime, de la toile-émeri, puis de légers abrasifs pour reconstituer impeccablement les extrémités des deux pales. Après achèvement du travail, l'intervention de *Pépico* est indécélable : l'hélice est comme *sortant d'usine* !

Mise en route du moteur. Point fixe : 1 900 t/m comme toujours. Décollage, montée : rien de changé. Pallier pleins gaz : 2 000 t/m comme d'habitude. Vitesse indiquée inchangée et aucune vibration perceptible. Cette hélice amputée de vingt centimètres poursuivra sa carrière sans jamais faire parler d'elle. Un jour, j'expose cette affaire chez Levasseur et on me répond : – *Après tout, on ne sait pas très bien ce qui se passe en bout de pale sur cette hélice là et que sans doute, dans ce cas particulier, les vingt centimètres enlevés ne servaient absolument à rien !* En les enlevant *Pépico* avait sérieusement amélioré la *garde de l'hélice*.

Naissance d'un *Phalène-Hispano*

Le 16 janvier 1933, l'Aéro-club de Mascara passe commande à la Société anonyme des avions Caudron, 52 et 72 rue Guynemer à Issy-les-Moulineaux, d'un avion C.289/9 *Phalène*.

Cet appareil est produit sous le numéro de série 6816/4 et reçoit le certificat de navigation 03240, il est immatriculé F-AMMS.

Il s'agit d'un monoplan à aile haute, quadriplace, dont les caractéristiques sont les suivantes :

Envergure : 11,620 - Longueur : 8,362 m - Hauteur : 2,796 m

Surface portante : 23 m² - Charge au m² : 47,41kg - Charge au cheval : 7,34 kg

Poids à vide : 616 kg - Poids carburant : 187 kg - Poids lubrifiant : 12 kg - Poids pilote : 80 kg

Chargement autorisé : 205 kg - Poids maximum autorisé : 1 100 kg - Passagers autorisés : 3

Contenance des réservoirs : 260 litres - Contenance du réservoir d'huile : 12 litres

Atterrisseur : Amortisseurs Messier, deux roues de 550 x 175, une roulette de queue

Charge sur roulette de queue : 110 kg - Freins Messier - Manche au plafond

Moteur : Hispano-Suiza type 5 Q (5 cylindres en étoile) - Puissance : 150 ch

Hélice Merville 472 (bois) ou hélice Levasseur 454 ML (métal)

Démarrateur : Auto-vireur Viet avec magnéto de départ

L'équipement : Thermomètre et manomètre d'huile, thermomètre extérieur, manomètre d'essence, compte tours, anémomètre Badin, variomètre, altimètre, chronomètre, contrôleur de vol (bille-aiguille-clinomètre), compas Morel, commande de réglage du radiateur d'huile.

Le prix d'achat de cet avion est de 121 280 francs, réglé de la façon suivante :

Prime d'achat accordé par l'état à l'aéro-club : 57 200 fr

Remise gracieuse consentie par René Caudron à son client : 11 845 fr

Versement à la commande : 15 000 fr, versement à la livraison : 10 000 fr et trois versements à 60 jours d'intervalle : deux de 9 078 fr, un de 9 079 fr, un de 27 235 fr

Commandé le 16 janvier 1933, l'avion est livré à Guyancourt 8 octobre 1933

Cet avion sera revendu le 11 avril 1935 au prix de 35 000 fr payable 17 500 fr comptant et deux versements de chacun de 8 750 fr à fin juin et fin août de la même année.

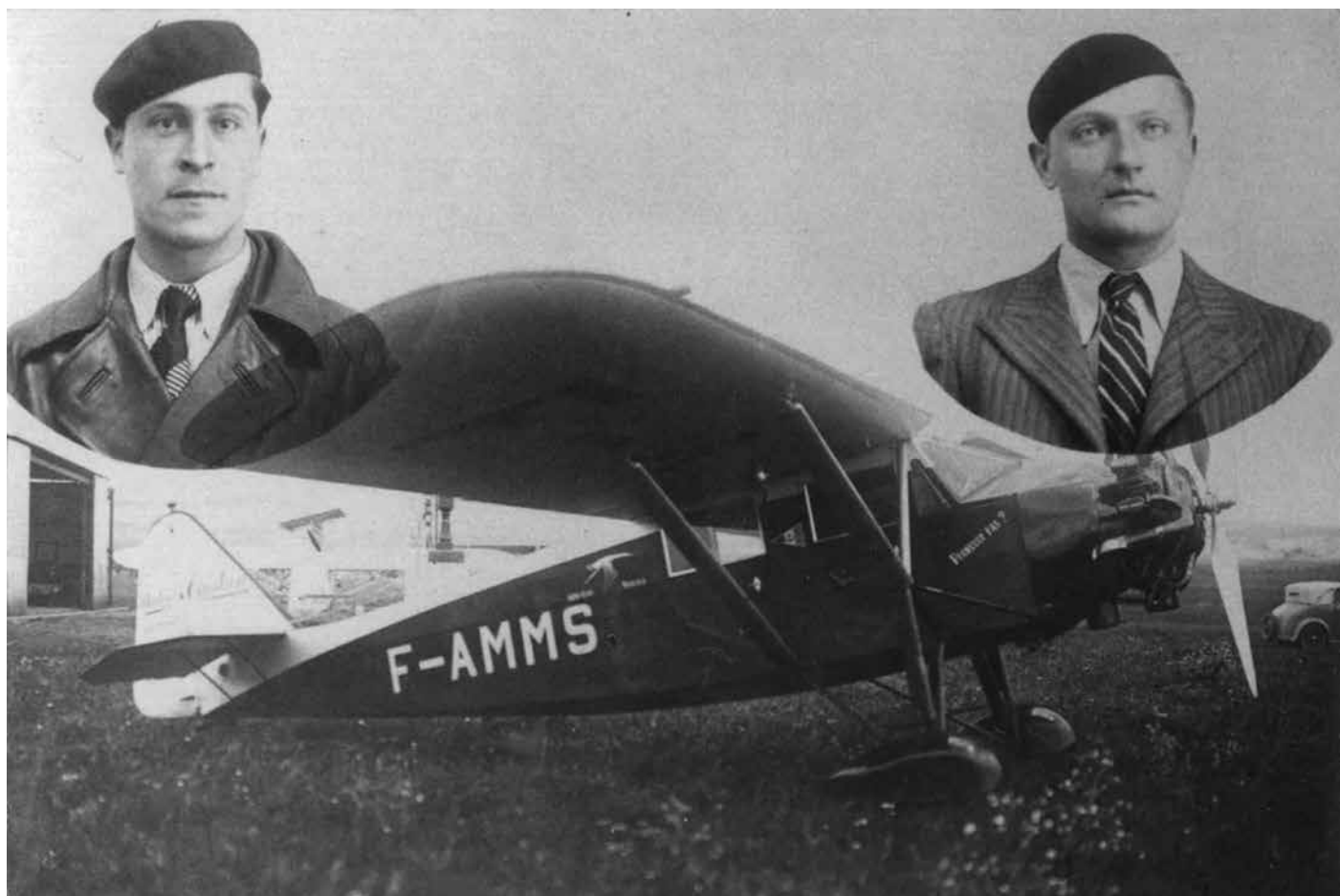
Ces quelques indications peuvent paraître fastidieuses aux non initiés aux choses de l'aéronautique, mais elles intéressent ceux qui pratiquent aujourd'hui ce qu'on appelle l'aviation générale.

À l'intention de ces derniers j'ajouterai qu'en 1933 le prix du litre d'essence aviation est de 2,15 fr et celui du litre d'huile aviation est de 15,00 fr. Une bougie BG coûte 4,50 fr.

Taxe d'atterrissage pour le F-AMMS à Lyon-Bron : 9,00 fr, à Perpignan : 7,20 fr, à Oran : 18,00 fr.

Une nuitée en hôtel moyen coûte 30,00 fr.

On peut se demander aujourd'hui si, en 1933/1934, un quadriplace de tourisme pouvait effectuer normalement des liaisons sur des distances relativement grandes, sans disposer de moyens radios. La réponse est oui, il le pouvait parfaitement. En voici une preuve au hasard parmi beaucoup d'autres : Le 4 août 1934, je pars de Mascara au lever de jour, avec trois passagers, à bord du F-AMMS. Ce même 4 août à 18 h, je me pose tranquillement sur l'aérodrome Caudron à Paris-Guyancourt après avoir franchi la méditerranée entre Oran et le cap Palos et après avoir déjeuné à Perpignan.



▲ *Émile Duffranc, Daniel Robert-Bancharelle et le Caudron Phalène F-AMMS «Pourquoi pas ?». Avec cet avion et Eugène Comard, les trois amis ont fait un tour de la Méditerranée du 4 au 14 mai en 25 heures de vol pour 4 360 km*

▼ *Le 23 juillet 1933, Daniel Robert-Bancharelle, arrive à Mascara avec le Caudron Phalène F-AMGG «Ville de Mascara». Au sol : l'ombre de son oncle Maurice Bancharelle à cheval, venu l'accueillir. Daniel, âgé de 20 ans, totalise 1 000 heures de vol et 15 voyages métropole-Algérie*



Une escale imprévue

Le premier octobre 1934, le F-AMMS quitte l'aérodrome de Budapest-Matyalföld en début d'après-midi et fait route vers Bucarest sous un ciel bas en se frayant laborieusement un passage entre de mauvais grains neigeux.

Le Danube est un fleuve d'une grande majesté que je ne me lasse pas de contempler. Au départ de Bucarest, l'avion longe le fleuve qui coule plein sud dans la plaine de l'Alföld et quitte la Hongrie pour entrer en Yougoslavie, coulant entre les plaines de Baranya et de Batchka il alimente le canal du Roi Pierre qui le relie à la Tisza.

Peu après avoir reçu la Drave, sur la rive droite, le fleuve infléchit sa course vers l'est et vers la Roumanie après avoir baigné Belgrade en recevant la Save.

Dans la région de Bouzias, encore renforcé de la Morava, du Timech et de la Mlava, le Danube prend des proportions qui déconcertent : De l'une des rives du grand fleuve on aperçoit à peine l'autre rive. Le puissant cours d'eau se prépare ainsi à forcer le passage à travers les Alpes de Transylvanie qui tentent de lui barrer la route vers la grande plaine de Valachie et de la mer Noire. Aujourd'hui, les nuages bas accrochent la montagne où le fleuve semble s'engouffrer par une vaste faille. Deux solutions s'offrent à moi :

- Je peux me replier sur Belgrade que je viens de survoler et y attendre une amélioration des conditions météorologiques.

- Je peux aussi calquer ma conduite sur celle du grand fleuve et tenter de passer avec lui.

Cette grande faille qui approche m'intrigue énormément, je descends au ras de l'eau, je franchis la faille et je m'engage avec le fleuve dans le défilé des Portes de Fer.

Durant l'heure qui suit ma décision le pilotage n'est ni très aisé, ni très confortable car le relief tourmenté et le vent violent rendent l'air aussi agité que les eaux du fleuve.

Mais le spectacle valait la peine qu'on prenne un peu de peine.

Une gigantesque masse liquide se rue entre d'immenses falaises en bouillonnant au milieu d'énormes rochers, au fond de ce gouffre, seul un canal latéral permet à la navigation fluviale de franchir ce passage périlleux. De nombreuses épaves montrent assez que se joue à cet endroit, et depuis longtemps, une partie extrêmement difficile.

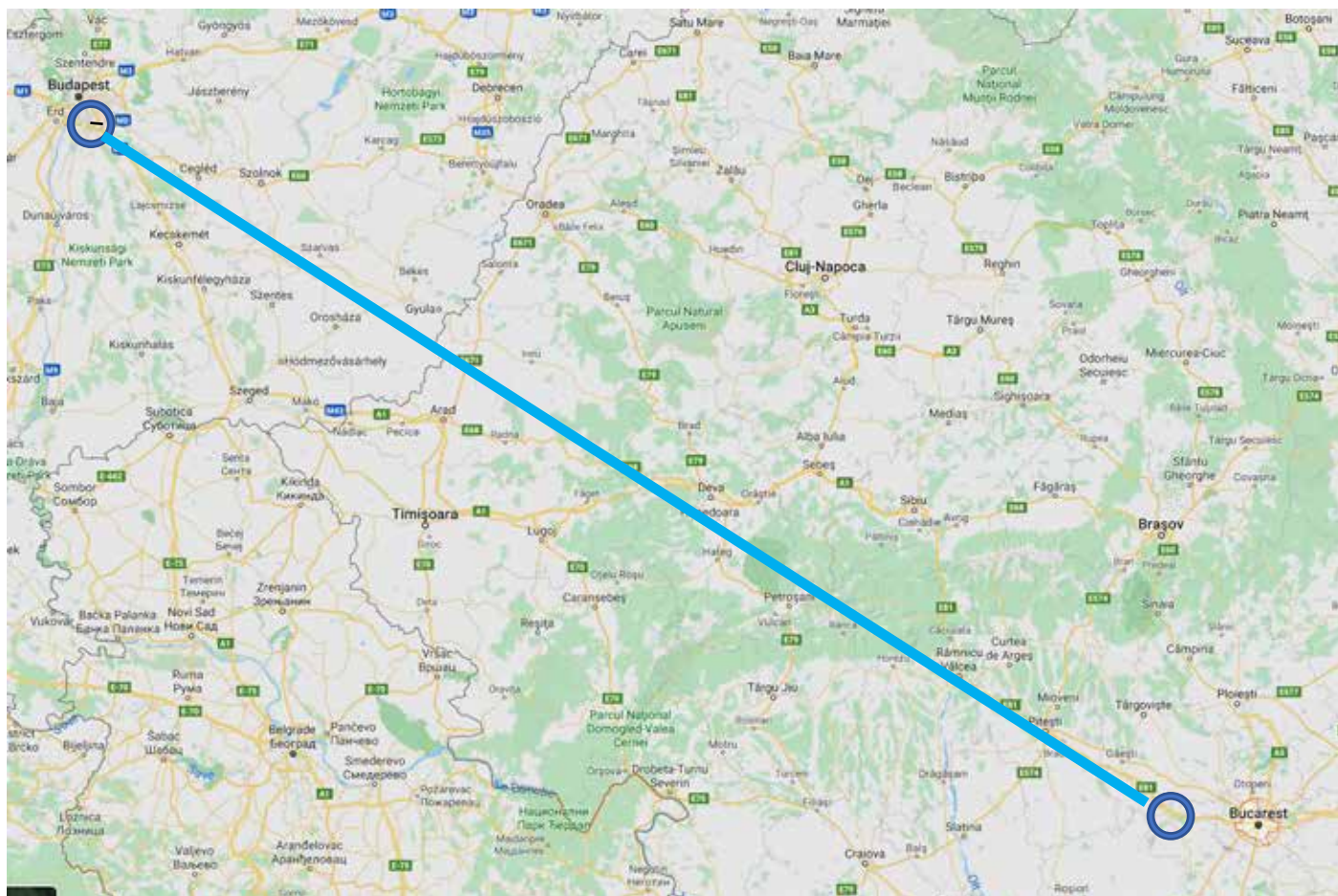
Je n'en fini plus d'aller et de venir, de voler et de revoler en cercles dans les violentes turbulences, pour me repaître de ce prodigieux spectacle.

Enfin, à hauteur de Tournou-Sévérine, je me décide à quitter le grand seigneur que j'accompagne depuis Vienne et j'entre en Roumanie.

Là, tout redevient facile, car la plaine de Valachie s'étend devant moi jusqu'à Bucarest, je peux donc me stabiliser sur mon cap et faire tranquillement mes comptes.

Essence : ça va, très à l'aise.

Coucher du soleil : ça va aussi. Ah, attention ! je vole vers l'est, ça va être tangent, très tangent même. Voyons un peu la vitesse sol entre deux points remarquables repérés sur la carte au 200 000^{ème} : mauvais, très mauvais, ça traîne autour de 140 km/h. Décidément, je n'ai aucune chance d'atteindre Bucarest avant le coucher du soleil et, avec un temps pareil, *coucher du soleil* et *tombée de la nuit* ne peuvent que coïncider étroitement. Aucun aérodrome n'est plus près que Bucarest. Cette fois, le *touriste* l'a emporté sur l'*aviateur*. Coincé ! je me suis laissé coincer comme un bleu !



▲ De Bucarest à Miroshi, le vol du Caudron Phalène F-AMMS

Je fonce toujours vers l'est en comptant les rivières qui coupent ma route pour rejoindre le Danube sur sa rive gauche, le grand fleuve est maintenant à une centaine de kilomètres sur ma droite. Première rivière, seconde, troisième, je me situe pile sur ma route et à une centaine de kilomètres de Bucarest.

Le temps s'est dégagé, le pare-brise, sec, est bien propre, et cependant je n'ai rien de mieux qu'environ quatre kilomètres de visibilité horizontale. La nuit approche inexorablement, la visibilité se réduit comme une peau de chagrin.

Le moment est largement venu d'arrêter cette mauvaise affaire. Bien sûr, avec une météo un peu moins moche, je pourrais grimper *aux instruments* et trouver ce halo de lumière qui balise les grandes villes, je l'ai fait plus d'une fois. Mais avec le type de temps d'aujourd'hui ce serait la dernière idiotie à tenter pour couronner une journée déjà assez fertile en la matière.

Rapides, les maigres lumières d'un gros village passent sous l'avion qui bascule immédiatement sur l'aile gauche et vire sec pour s'y accrocher. Les cercles concentriques s'élargissent faisant défiler les haies, les bois, les champs, ils ne sont pas plus grand, les champs dans ce coin-là !

Comme d'habitude, mon regard s'adapte merveilleusement à l'obscurité envahissante. Mis à ma place, un Hindou penserait avoir été hulotte au cours de quelques vie antérieures.

Enfin, paraît un grand rectangle, uniformément sombre, dont une trouée entre les arbres facilite l'approche. Par chance, la trouée est face au vent dont j'ai repéré la direction lors du survol du village, en observant les fumées. Ce sera le bon champ, le *champ d'aviation* des premiers jours.

Un passage *vite fait*, au ras du sol, sur un axe soigneusement délimité, pour détecter le petit fossé, la clôture, la herse oubliée, l'un de ces mille riens du tout qui peuvent faire qu'une approche impeccable se termine par un atterrissage parfaitement catastrophique.

L'avion est rapidement ramené dans l'axe de la trouée, face au vent, les gaz sont réduits à fond. *Alea jacta est*, disaient les Romains. *À Dieu vat*, disent les Marins. Les pilotes n'ont pas le temps de dire grand-chose, mais ils n'en pensent pas moins !

Arrondi, pallier, le manche suspendu au plafond vient en butée arrière et l'avion touche *trois points*. Freins, l'avion cahote un peu et s'immobilise. Au sol, il fait complètement nuit. Cette fois encore, c'est gagné.

Je suis accompagné de la plus charmante des passagères, une de mes tantes, qui s'amuse énormément à suivre les aventures aéronautiques de son jeune neveu. Elle est très belle et d'une rare élégance quelque soient les endroits, souvent impossibles, ou je la convie à faire escale. Elle est d'une humeur toujours également gaie, même dans la pire adversité, et nous nous entendons merveilleusement bien.

Tout est mouillé dans ce champs où l'herbe est assez haute. Je m'affaire autour de l'avion, en jouant de la lampe de poche, pour assurer la sécurité au sol : éclisses bloquant toutes les gouvernes, piquets divergents enfoncés au marteau à l'aplomb des points d'amarrages, cordes de bon coton bien tendues, housses moteur bien fixées, cales aux roues. En une petite demi-heure l'opération parking est achevée.

J'explique à ma passagère qu'un petit bois doit se trouver devant nous, que derrière ce petit bois j'ai repéré un chemin conduisant au village estimé à deux kilomètres. Comme la lampe de poche n'éclaire guère plus de trois mètres, la promenade peut demander un peu de temps et les bagages sont laissés dans l'avion bien fermé.

Nous avançons au pifomètre vers le petit bois lorsque soudain, des lumières zigzaguent entre les arbres et progressent dans notre direction : Elles semblent hautes au dessus du sol. Nous entendons alors une galopade effrénée et nous sommes bientôt entourés de nombreux cavaliers la torche ou le fusil au poing.

Habillés de peaux de mouton et portant d'étranges coiffures de fourrure, ces messieurs n'ont pas l'air commode du tout, ils parlent d'abondance et semblent nous invectiver en une langue incompréhensible que, par simple déduction, je suppose être du roumain courant et populaire.

À vrai dire je suis assez perplexe sur la conduite à tenir lorsqu'une idée quasi géniale me traverse l'esprit.

Pointant le doigt vers l'avion invisible, je répète d'une voix forte :

– *CIDNA, France !*

CIDNA n'est pas exactement un mot magique, France non plus, d'ailleurs, mais l'un et l'autre pouvaient en tenir lieu dans le cas particulier (la CIDNA, Compagnie internationale de navigation aérienne, est une compagnie desservant l'Europe Centrale. Elle sera une des composantes d'Air France)

Sans doute un seul des deux eut-il suffi si je n'avais pas un peu douté, mais tout le monde sait que Moïse lui même a frappé le rocher deux fois... alors !

L'effet est immédiat : sautant de leurs chevaux et hurlant *Vive la France !* pas du tout en roumain, ils me donnent des bourrades et des tapes dans le dos tout en s'extasiant devant ma jolie tante qui fait en souriant sa présentation haute couture champêtre à la lumière des torches. Ravissant !

Et l'instituteur arrive. Lui roule en carrosse, revêtu d'une redingote et coiffé d'un chapeau melon du meilleur effet. Il parle le français de Monsieur Arouet, bien mieux que je puis faire, mais en le truffant d'une extraordinaire collection d'imparfait du subjonctif.

De cette façon magistrale il nous expose que nous sommes au lieu-dit Miroshi, que notre arrivée tombe à pic car il y a deux noces qui s'ébattent au village. Que c'est la seconde fois qu'on voit à Miroshi un avion de la CIDNA, on se souvient au village d'un autre avion posé au même endroit quelques années plus tôt. Que des cavaliers en arme vont *bivouaquer* près de l'avion pour en assurer la garde.

J'explique aux cavaliers, par instituteur interposé, que les feux de bivouac et l'essence contenue dans les ailes de l'avion éprouvent comme une sympathie réciproque à ne pas encourager et nous partons en carriole vers le village où nous sommes tôt rendus.

En notre honneur, les deux noces se réunissent en une seule vaste fête et les deux orchestres n'en forment plus qu'un. Ces orchestres sont surtout composés de violons dont les musiciens jouent, et fort bien, en les tenant appuyés sur le ventre !

Les jeunes filles et les jeunes femmes sont chaussées de petites bottes de cuir brodé et portent une incroyable quantité de jupons sous leurs jupes brodées et sur brodées, j'en ai compté plusieurs dizaines sur une seule d'entre elles. La matière de ces jupons très fins ressemble au pongé de soie utilisé par les aéromodélistes pour le revêtement de leurs appareils. Lorsqu'elles se tiennent tranquilles, ces jupons serrés à la taille leur font des hanches rebondies et lorsqu'elles dansent en tournoyant, tous ces jupons volent autour d'elles découvrant de bonnes cuisses de solides campagnardes gentilles et gaies.

Dans le courant de la nuit, les inévitables gendarmes arrivèrent avec leurs képis et leurs fusils pour enquêter sur l'atterrissage assez louche d'un avion mystérieux. Ils sont tellement bombardés de CIDNA-France qu'ils abandonnent képis et fusils pour se mettre à danser, comme tout le monde.

Au petit matin il faut tout de même dormir un peu, ma tante va se reposer chez le maire du pays et moi chez l'instituteur. J'ai droit à un grand lit sommé d'un énorme édredon rouge, j'ai droit aussi à une immense armoire à glace qui me renvoie l'image d'un étrange citoyen français portant une chemise lui tombant jusqu'aux pieds, brodée et sur brodée de toutes les couleurs autour du cou, aux manches et dans le bas. Ça n'empêche pas de dormir, mais j'aurais aussi bien fait de ne pas laisser mon pyjama dans l'avion.

En fin de matinée, je donne le baptême de l'air aux mariés de la veille et au conseil municipal. Tout le monde est ravi mais l'essence s'épuise et je suis un peu lassé de ces moustaches à la Vercingétorix qui m'embrassent sur la bouche selon la coutume de l'endroit.

Quarante cinq minutes de vol nous conduisent à Bucarest où le balisage était resté allumé toute la nuit à notre intention.

Vol à voile au Djebel-Kallel

– *Quinze pas et courir !*

– *Un deux... quatorze, quinze ! Courez ! Larguez !*

Le planeur repose sur une bande de rouleaux transporteurs face au vent. Un équipier de bout d'aile tient le planeur en équilibre sur son patin d'atterrissage.

Du crochet fixé à l'avant de la carlingue partent en V deux brins de fort sandow terminés par de fortes cordes à nœuds : chaque brin et son cordage mesure environ vingt mètres.

À l'arrière du planeur est fixé un anneau permettant le passage d'un cordage dont une extrémité est fixée à un piquet d'acier profondément enfoncée dans le sol, le cordage fait retour au piquet pour un *tour mort* après lequel son extrémité libre est solidement tenue en main par un équipier assis au sol.

À chaque brin du V s'attelle un groupe de quinze à vingt équipiers.

Quand le moniteur commande : – *Quinze pas et courir*, les équipiers de traction avancent en comptant leur pas à voix forte pour que les tractions des deux groupes soient sensiblement équivalentes.

Aux abords du quinzième pas, les équipiers de traction sont au bout de leur possibilité d'effort et piétinent sur place. Si on cherche à les faire tirer d'avantage ou si on les oblige à tenir la position ils sont ramenés cul par dessus tête vers le planeur ou bien libèrent les cordes de traction que les sandows envoient *caresser* le pilote et le planeur, cela arrive de temps à autre.

Le moniteur surveille donc les équipiers de traction et dès qu'ils les jugent au bout de l'effort possible, il commande d'un même souffle : – *Courez !... Larguez !*

– *Courez* s'adresse aux équipiers de traction.

– *Larguez* s'adresse à l'équipier fainéant qui retient le planeur et laisse filer son retour de câble au commandement.

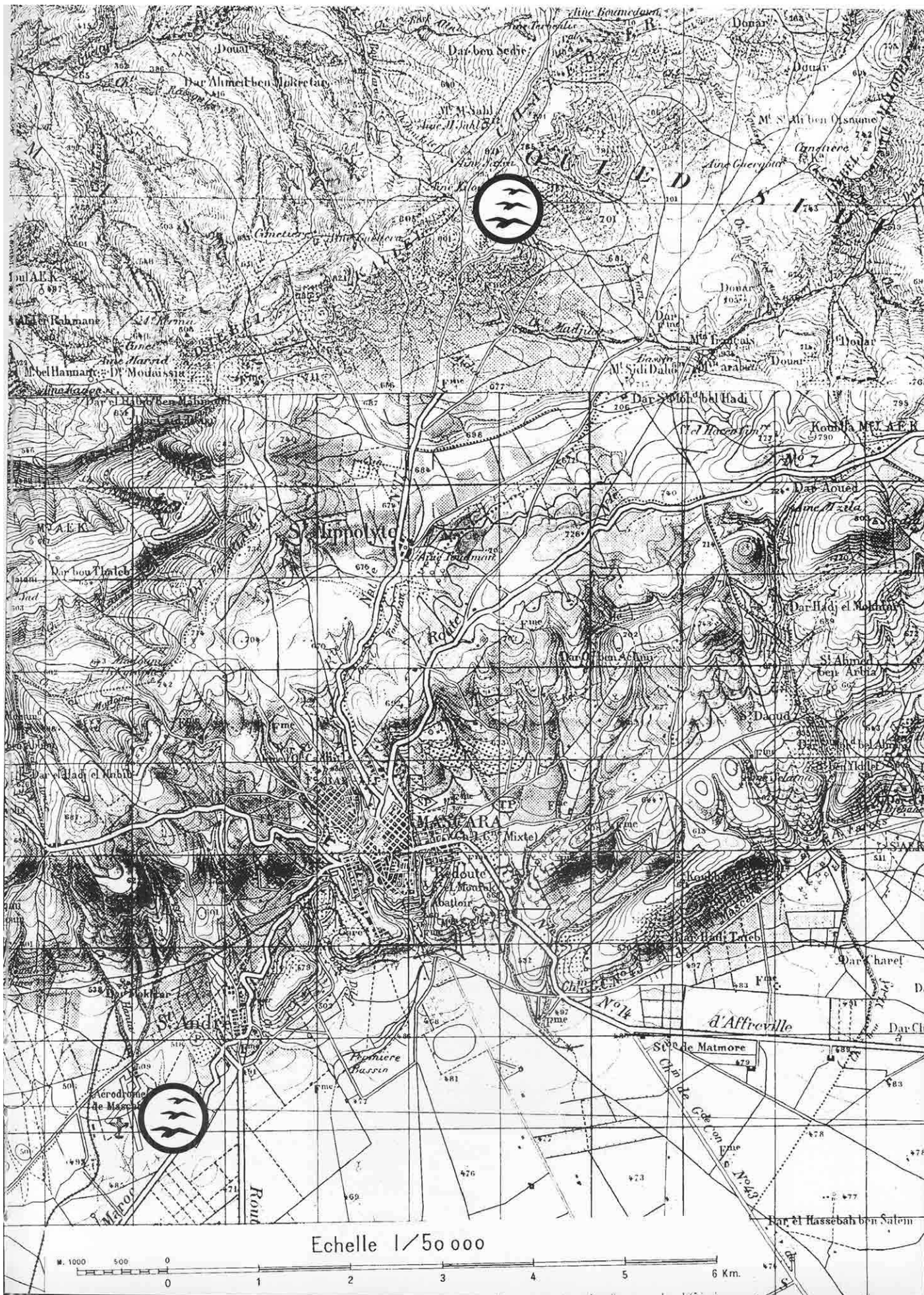
Le planeur *gicle* alors en avant, décolle et vole, aidé un instant encore par les équipiers de traction qui en courant, réalimentent le sandow en énergie. Puis le planeur dépasse les équipiers de traction, le sandow se décroche et le pilote peut alors manœuvrer librement en direction.

Techniquement, le centre de vol à voile de Mascara-Djebel Kallel est d'une utilisation assez acrobatique parce que le terrain d'envol et d'atterrissage est situé au sommet de la *grande pente* qui engendre les courants dynamiques ascendants utilisables pour les vols de durée. Une *petite pente* permet la pré-formation des élèves-pilotes.

On peu dire que, durant de longs mois, ce centre est en quelque sorte un *Bagne-Paradis*.

C'est un *bagne* en ce sens qu'aucune source d'énergie n'est disponible hormis celle que fournissent les bras des stagiaires et le vent. C'est un *paradis* en ce sens qu'on y vit en joyeuse liberté, au sein d'une nature sauvage et grandiose, en pratiquant un *sport aérien* merveilleux... sans bourse délier !

Tout cela commence par une exploration systématique de toutes les montagnes de la région de Mascara. En compagnie de mon épouse, endurante et patiente comme sont les filles de notre Bretagne, nous allons en carriole par les sentiers presque impraticables, mettant pied à terre dans les passages vraiment trop scabreux, puis marchant et escaladant sur de longs kilomètres, accueillis très amicalement dans les douars de nos compatriotes de cette époque, notant les vitesses et les directions du vent, testant la puissance des ascendances en y projetant ce qui nous tombait sous la main ou bien des disques animés d'une rotation.



Les aérodromes de Mascara-Saint André (en bas) et du Djebel-Kallel

Après avoir localisé le meilleur endroit possible, il me faut convaincre la population et les autorités, il me faut leur faire comprendre ce qu'est le *vol à voile* et comment on peut le pratiquer à quelques kilomètres de la ville. Il faut aussi les persuader de l'intérêt de cette activité et les conduire ainsi à soutenir une entreprise somme toute hasardeuse.

Au fond d'un hangar de l'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès je parviens à récupérer le vieux planeur Avia 32E jadis construit par mon ami le charron Eugène James et ses ouvriers, je ramène à Mascara, en son atelier d'origine, le vieux planeur en bien piteux état.

Au moyen de fonds de pots d'une douteuse peinture, Eugène James redonne à l'entoilage des ailes une tension et un aspect acceptables. La toile est *cuite* à la limite de ce qui peut être considéré comme admissible tenant compte du fait qu'il est hors de question de pouvoir s'en procurer pour rentoiler le planeur. Bien poncée, la carlingue de contreplaqué est enduite grâce à l'amitié de notre ami le croque-morts du coin prélevant généreusement sur ses maigres attributions de vernis à cercueils.

Sur la base aérienne d'Oran-la Sénia je repère les carcasses de deux vieux LeO 20, ils ont encore leurs trains d'atterrissage garnis des sandows servant d'amortisseurs, cela permet de bricoler un système capable d'assurer quelques lancers.

Tout cela demande beaucoup de temps et d'efforts car la disparition des automobiles, faute de carburant, transforme tout déplacement important en problème difficile à résoudre, l'action véritable reste à engager.

Arrive enfin ce samedi auquel j'ai essayé de préparer le plus d'amis possible par de multiples conférences.

Traînée par un mulet, une remorque sommaire transporte le vieux planeur Avia 32E aussi près que possible du sommet de la chaîne du djebel Kallel. Des centaines de personnes chargées de leurs pique-niques forment une étrange procession derrière le planeur et sa remorque, les trois charmantes filles de mes excellent amis Campora sont parmi les plus enthousiastes. Une bonne soixantaine de Compagnons de France, parfaitement encadrés, constituent le *fer de lance* de l'opération, les chefs Gavalda, Grenier et Reuillon relancent des chants de marche qui aident la progression de tous.

Parvenue aussi haut que lui permet le sentier, la remorque est abandonnée et on procède au montage du planeur transporté ensuite à bras sur le bon kilomètre qu'il faut gravir pour atteindre le plateau de lancement situé au sommet de la chaîne.

Le mécanisme des ascendances dynamique en ce lieu est le suivant de mars à octobre, à peu près : Du sommet de la chaîne du djebel Kallel, dont l'altitude moyenne est de 900 mètres, une pente inclinée à 45° offre une dénivellation d'environ trois cents mètres. La chaîne se développe sur une longueur de six kilomètres en offrant une succession de pentes et de falaises verticales alternées. Un petit plateau est praticable en un point du sommet de la chaîne. Depuis ce petit plateau, un planeur peut, après décollage, venir se poser au pied de la chaîne. Du pied de la chaîne, un chaos de vallonnement tourmentés descend de 600 mètres vers la plaine de Perrégaux, les marais de la Macta et, au loin, la Méditerranée.

Le matin est toujours calme. Puis, le soleil chauffant le sol de l'arrière pays, les masses d'air commencent à s'y élever en créant un appel qui fait naître progressivement un vent très régulier venant de la mer. Ce vent rencontre la barrière constituée par la chaîne du djebel Kallel orientée perpendiculairement à sa direction, dès lors le mécanisme aérodynamique est en place et il est possible de l'exploiter.



▲ Au Djebel-Kallel, le planeur Avia 32E construit par Eugène Jamme. Eugène Causse et Jean Jamme devant le planeur

▼ Daniel Robert-Bancharelle aux commandes de l'Avia 32E au Djebel-Kallel



Si ce phénomène est d'une grande régularité, il n'en subit pas moins quelques fois les caprices du sirocco qui refoule la brise de mer et rend tout vol impossible. C'est justement ce qui se produit en ce samedi de la première tentative de vol.

Heureusement, le bon vin de Mascara ne manque pas et un pique-nique d'une centaine de personnes tourne vite à la fête, tout le monde rentre en ville tard le soir, très content d'une bonne journée de plein air... et pas du tout convaincu du bien fondé de mon entreprise. Les Compagnons de France organisent un feu de camp et assurent la garde du planeur jusqu'au lendemain.

Ce lendemain arrive et un premier souffle de vent passe sur la pente vers midi, à quatorze heures un vent bien régulier est établi. Jamais de ma vie je n'ai décollé un planeur au sandow et je n'ai jamais non plus pratiqué le vol de pente, jamais de leur vie les Compagnons de France n'ont vu un planeur avant cette fin de semaine. C'est une grande rigolade ou les paris vont bon train :

– *Oui ou non les vieux sandows vont ils péter sous la traction qu'on va leur imposer ?*

– *On ne va pas tarder à le savoir.*

Le planeur est amené face au vent en bordure de la grande pente et je m'y installe, un équipier de bout d'aile tient le planeur en équilibre sur son patin d'atterrissage, deux équipes de quinze équipiers chacune saisissent les cordes à nœuds en bout de sandows prêtes à exercer la traction de lancement, j'ai une totale confiance en mes Compagnons de France qui, pour l'instant, chahutent et se bousculent dans le vent car ils savent faire en rigolant des choses sérieuses et ils les font très bien.

Je lève le bras et les voici soudain attentifs et tendus :

– *Compagnons attention : Quinze pas fermes et courir !*

– *Un, deux... quatorze, quinze. Courez ! larguez !*

Les vieux sandows tiennent, le planeur fonce face au trou et décolle, je passe à un mètre au-dessus des Compagnons qui courent encore en agitant leurs bérets et je passe en avant de la pente sur virage à gauche. Je sens vivre le planeur dans les rafales de vent. Consultés, les instruments confirment : vitesse 50 kilomètres à l'heure et un bon mètre second en montée. Ça marche, c'est gagné ! Je vire à droite sur 180° et je commence à survoler pour la première fois les six kilomètres de la chaîne, à chaque tronçon de cinq cent mètres une équipe de Compagnons entretient une épaisse fumée pour matérialiser l'écoulement du vent sur le profil et aider à bien comprendre le fonctionnement du système aérodynamique dans ses moindres détails.

Par instant, le vent faiblit et il me faut *racler la pente* pour éviter de me *faire lessiver* et d'être obligé de me poser au pied de la pente. Mal réglé, le planeur penche à gauche et le tenir me donne des crampes douloureuses. Des aigles magnifiques font du vol de pente aux côtés de l'Avia 32 E mais volent moins vite que le planeur. Ils semblent être ni impressionnés, ni hostiles. Ils me regardent passer de leur grand œil gris au regard franc et direct. Ce compagnonnage des planeurs et des aigles du Djebel-Kallel deviendra une habitude de chaque jour et il sera courant d'entendre les pilotes interpeller les aigles ou les invectiver pour obtenir le passage sans perdre d'altitude. Aucun incident ne se produira jamais du fait de nos frères les aigles. Bien souvent nous les suivrons très en avant de la pente sur les ascendances thermiques qu'ils détectaient bien mieux que nous.

Après trois heures de vol, je passe sous le vent de la chaîne, dans la zone où j'ai localisé un écoulement laminaire, sans rouleaux ni rabattants, et je vais me poser près de la remorque du planeur où se sont groupés tous les déçus de la veille rameutés par les Compagnons de France, le vol de ce jour est archiconcluant et efface la déconvenue de la veille, tout le monde en convient joyeusement. La procession du retour est plus gaie encore que celle de l'aller.



▲ *Décollage d'un Avia 152A, les deux équipes, de part et d'autre, viennent de courir et de larguer*

▼ *Le départ manqué d'Adamski*



Commence ensuite une action relativement lente parce que nécessairement laborieuse : améliorer les chemins d'accès au plateau du sommet de la chaîne, obtenir que les planeurs élémentaires Avia 151A soient affectés au Centre de vol à voile du Djebel-Kallel, trouver des sandows convenables, obtenir de l'armée des tentes et du matériel de couchage, construire des réfectoires-salles de cours, des douches, des cuisines, au moyen de poteaux téléphoniques plus ou moins subtilisés aux PTT et de bâches plus ou moins subtilisées à des transporteurs.

Et enfin des jeunes commencent à affluer, de la région d'abord, puis du département, puis de toute l'Afrique du Nord.

Je vois encore le jeune Allard qui a un pilon de bois à la place de sa jambe perdue dans un accident. Il vient d'Oran sur sa bicyclette dont la pédale gauche porte une boîte de conserve ronde dans laquelle il appuis son pilon ! cent kilomètres de route dont quarante kilomètres de fortes côtes pour se hisser du niveau de la mer jusqu'à neuf cent mètres ! Arrivé au Centre, il se dépense sans compter et abat la besogne de deux stagiaires de moyenne qualité. Il a droit à une boîte de conserve ronde sur la pédale gauche du palonnier d'un planeur et il vole, comme tout le monde. Ne pouvant disposer d'aucun planeur biplace, nous avons froidement repris la très ancienne formule de formation intégrale sur un planeur monoplace.

Le stagiaire commence à suivre des cours élémentaires de météorologie, d'aérodynamique et il participe à des entretiens sur l'histoire de l'aviation, la construction aéronautique et divers autres sujets, ces cours et ces entretiens sont entrecoupés de séances de *points fixes*.

Le *point fixe* consiste à tenir en équilibre face au vent un planeur dont le patin repose sur un système à cardan placé à la verticale du centre de gravité du planeur en charge.

Lorsque l'élève tient correctement le *point fixe* on commence à lui faire exécuter des *glissades* au sandow à partir du sommet de la petite pente. Ces *glissades* se règlent en faisant varier la traction sur les sandows : le moniteur commande aux équipiers de traction le nombre de pas correspondant à l'effet qu'il recherche... et il compte avec soins les pas que les équipiers exécutent pour déjouer les facéties auxquelles se livrent mes gaillards à chaque occasion.

Suivent les vols en ligne droite jusqu'au bas de la petite pente, l'angle de descente du planeur correspondant à peu près au profil de cette pente.

Dès que des *lignes droites* correctes sont régulièrement obtenues d'un élève, la traction sur les sandows est augmentée et on lui fait exécuter des *changements de direction* à droite et à gauche.

À ce stade de l'instruction je rencontre régulièrement un petit problème très personnel.

Mon fils aîné, Christian, deviendra instructeur de pilotes de ligne au Centre national de Saint-Yan. Mais pour le moment, il passe son temps juché sur mes épaules et à quatre ans d'âge, ce gaillard là pèse un bon poids, il me faut bien le poser à terre de temps à autre pour souffler un peu. Alors ça ne traîne pas.

Avec des ruses de Sioux il déjoue mon attention et il fonce avec ses petites bottes de sept lieues en direction de la *petite pente* pour rejoindre ses copains les moniteurs et les analphabètes du stage en cours. Il est toujours accueilli triomphalement et immédiatement embarqué sur les genoux du misérable impétrant se disposant à bondir, à tout hasard, avec son planeur plus ou moins sous contrôle.

D'une part cette façon de faire met la pagaille là où il y en a bien assez pour mon goût et, d'autre parts, je crains que ces bons à rien finissent par me le cabosser. J'ai, bien entendu, brandi d'extraordinaires apocalypses sur la tête de ces gens là mais je ne suis jamais parvenu à empêcher complètement cette pratique déplorable.



▲ *Le retour vers le haut de la petite pente*

▼ *Retour de dépannage, le planeur est encore démonté*



Patins cassés, poutres cassées, flambage des mats sont monnaie courante sur la *petite pente*. Les planeurs de ce secteur sont indéfiniment rafistolés et renforcé de tous côtés, les patins sont blindés et il est tout à fait hors de question de faire voler ces engins autrement qu'au ras du sol.

Lorsqu'une *casse* digne de ce nom se produit, les stagiaires forment le cercle de la honte autour du maladroit malchanceux qui est armé *Chevalier de la Peau de Tortue*.

L'impétrant met genou à terre, on lui passe autour du cou un collier fait de l'écaille des tortues qui ne manquent pas dans nos montagnes et une épée flamboyante, faite de contreplaqué-alu, lui touche les épaules au milieu de hurlements abominables.

Je vois encore les stagiaires en goguette défiler à la Banque d'Algérie, sous de facétieux prétextes, pour s'assurer de ce que mon excellent ami Maurice Garbès porte bien le collier de l'ordre après un jour de sombre malchance, ils en sont pour leurs frais ! Dignement installé à son poste de caissier principal, Maurice Garbès porte bel et bien son collier de l'Ordre de la Peau de Tortue !

La règle est que le malchanceux conserve son collier, sans jamais l'enlever, jusqu'à la casse suivante qui implique son transfert selon les mêmes rites au nouveau Chevalier de la Peau de Tortue. Les meilleurs planeurs sont réservés au vol dynamique sur la *grande pente*, ils sont l'objet de soins particuliers.

Le premier *lancer* sur la grande pente est le jour J, très attendu de chaque stagiaire, très attendu mais non sans une certaine angoisse qui se transforme parfois en angoisse certaine !

Ce jour J arrive inéluctablement, alors les moniteurs se mettent à pétocher eux aussi, ils pétochent dignement mais ils pétochent tout de même.

Bien sanglé dans un planeur qui a été amené *face au trou*, l'élève commence à ressembler à un pilote, les métamorphoses sont chose bouleversante ! Il a confiance en nous, il a confiance en lui, il a confiance en son planeur, il veut enfin voler vraiment, mais tant qu'il ne l'aura pas fait il ne sera pas certain d'être capable de le faire.

C'est son problème !

Bien souvent, je dois interrompre le chapelet des recommandations superflues que se mettent à débiter les moniteurs comme s'ils voulaient retarder une exécution capitale !

– *Tout est en ordre, la pente porte bien.*

– *Regarde droit devant toi la ligne d'horizon et rien d'autre.*

– *Allez-y vous autres... quinze pas et courir !...*

Et le planeur *gicle* en vertu du principe que nous sommes tous là pour ça. Le planeur est toujours rentré sans histoire parce que la préparation était excellente et que tout ce qui était sérieux était traité avec le sérieux le plus extrême et le plus rigoureux.

Ces planeurs *giclés* sur la *petite pente* à la cadence de cent lancers par jour, cela veut dire de puissants sandows cent fois tendus à bras et des planeurs cent fois remontés à bras depuis le bas de la *petite pente* jusqu'à son sommet.

Et lorsque le gong de la *grande pente* résonne pour signaler un planeur en train de se faire *lessiver*, c'est toujours à bras qu'on se dispose à le remonter du bas de la *grande pente* jusqu'à son sommet. On s'endort sans peine le soir au Djebel-Kallel !

Les orages ne sont pas nos amis, il arrive que des entoilages de planeurs soient complètement déchiquetés par la grêle et même que des nervures soient brisées.

Une fichue nuit, courant d'une tente à l'autre, il me faut réveiller tout le monde, je sens que le front de l'orage va passer sur le Djebel-Kallel.



▲ *Madame Rideau et sa fille, Daniel Robert-Bancharelle et Thomas*

▼ *Le stage féminin, Daniel Robert-Bancharelle à gauche et Louis Demouveaux en uniforme*



Il arrive, en effet, et tous les stagiaires se précipitent, plus ou moins vêtus, pour se pendre aux amarres des planeurs qui arrachent leurs piquets et traînent leurs lests. Ils tiendront ainsi durant une bonne heure sous une pluie torrentielle et ils empêcheront que les planeurs soient emportés par le sévère coup de vent qui les déplacera cependant sur une centaine de mètres.

Tout ce monde là rit et plaisante ! de vrais lions ! Mes les vrais lions ont une faim de loups ! les nourrir n'est pas un mince problème.

J'ai recours à diverses sources de ravitaillement. L'Intendance militaire se laisse piller de légumes secs, patates et pain. Les fermes et les douars des environs fournissent de l'huile d'olives, du lait, du vin, des œufs, des poulets, des lapins, des pintades, et des légumes frais. Nous avons capté une source à mi hauteur de la grande pente et nous parvenons laborieusement à refouler l'eau jusqu'au sommet. Et je passe bien du temps à faire la quête pour payer ce qui ne nous est pas offert.

Parmi les stages qui se succèdent sans aucune interruption, deux sont strictement féminins. Difficile entreprise ! Je ne parviens à m'en tirer que grâce au concours d'Anne-Marie Imbrecq venue spécialement de Paris à l'appel du colonel De Brion qui est le solide pilier de ce Centre de vol à voile qui ne pourrait exister sans lui.

Au cours de l'un de ces stages féminins est perdu le seul pilote tombé au Djebel-Kallel.

Continuant systématiquement l'étude de l'écoulement du vent sur chacun des profils très variés des pentes est des falaises, je vérifie ce jour là ce qui se passe en arrière du point que nous appelons *le gouffre* et qui nous fournit, même par vent faible, un puissant *ascenseur de service*. Je me fais donc grimper par l'ascendance du *gouffre* puis, me ménageant un grand excédent de vitesse, je passe en arrière de la crête ou je m'attends à trouver des rouleaux. Ils y sont bien, en effet, et je me dégage rapidement pour récupérer la calme ascendance de la pente.

Dès mon atterrissage, j'expose aux moniteurs que les phénomènes rencontrés en arrière du *gouffre* sont encore pires que prévu et je leur recommande de renforcer la vigilance en répétant les interdictions formelles de survol en arrière des marques que j'ai fait disposer au sol pour attirer l'attention des pilotes.

Voici déjà quelques semaines, j'ai accueilli au Centre le sergent-chef Momméja détaché à ma demande par l'armée de l'Air. C'est un réserviste, il est libérable et il doit nous quitter dans la soirée. Dès mon exposé terminé et on ne sait pourquoi, mon pauvre ami Momméja s'envole et grimpe à la verticale du *gouffre* pour entreprendre de répéter mon expérience ce qui ne peut rien apprendre de plus à personne. Sans se ménager un excédent de vitesse suffisant, il passe en arrière de la crête et se trouve brutalement désarmé devant la puissance considérable des *rouleaux*.

Les filles hurlent sur la pente, le ciel est vide de planeur.

Le planeur désarticulé est figé dans une dune de sable. La vue du sable donne d'abord de l'espoir. Hélas, de cette dune de sable affleure un rocher, un seul petit rocher. La tête du pilote a porté sur le rocher sans dommage apparent, grâce au casque de vol. Mais son regard est d'une effrayante fixité qui ne présage rien de bon. Pourtant, il vit et c'est immédiatement l'essentiel.

– *Va-t'il mourir ?* me demandent les filles.

– *Je n'en sais rien.*

Avec d'infinies précautions on parvint à l'approcher du chemin ou une ambulance peut venir le prendre.

Depuis longtemps tout le monde a oublié que le docteur Pétronio est un prisonnier de guerre italien. C'est un brillant chirurgien qui dirigeait une clinique à Trieste avant la guerre. C'est un



▲ *Le Djebel-Kallel en août 1942*

▼ *En 1943. En haut : Jean et Raymond Garbès, X, Charles Durandeu, Jean Jeaningros, Guy Andreoletti, Paul Gascon et Gaby Rhulman. En bas : Marc Durandeu, Claude Fournil, Gazzo, Pierre Boudou, Fauchez, X et Fernand Gascon*



charmant homme qui rend ici d'immenses services et se dévoue sans compter. Petronio décèle une fracture des vertèbres au niveau du cervelet et me dit qu'il ne peut pas intervenir à cet endroit, il faut attendre.

Cette attente durera une semaine, une semaine qui sera un long cauchemar.

De jour et de nuit je suis souvent près de lui, ses yeux bleus ne cillent pas, ils demeurent fixes et grand ouverts. Il a des gestes automatiques qui donnent une cruelle impression de conscience, il chasse une mouche posée sur son front ou passe ses doigts dans ses cheveux d'un geste qui lui est familier.

Lorsque je suis seul près de lui, au cœur de la nuit, j'essaie désespérément d'établir un contact, je lui tend la main, je lui parle doucement dans notre jargon de pilotes ou je lui braque brusquement une torche électrique en plein visage, jamais la moindre réaction.

Un matin, sa respiration soudain s'accélère et cesse pour toujours quelques instants plus tard. Le Djebel-Kallel a fait sa première et unique victime.



Christian Robert-Bancharelle et le Stampe F-BDKS «Sergent-chef Momméja», le jour de son brevet, le 29 décembre 1953

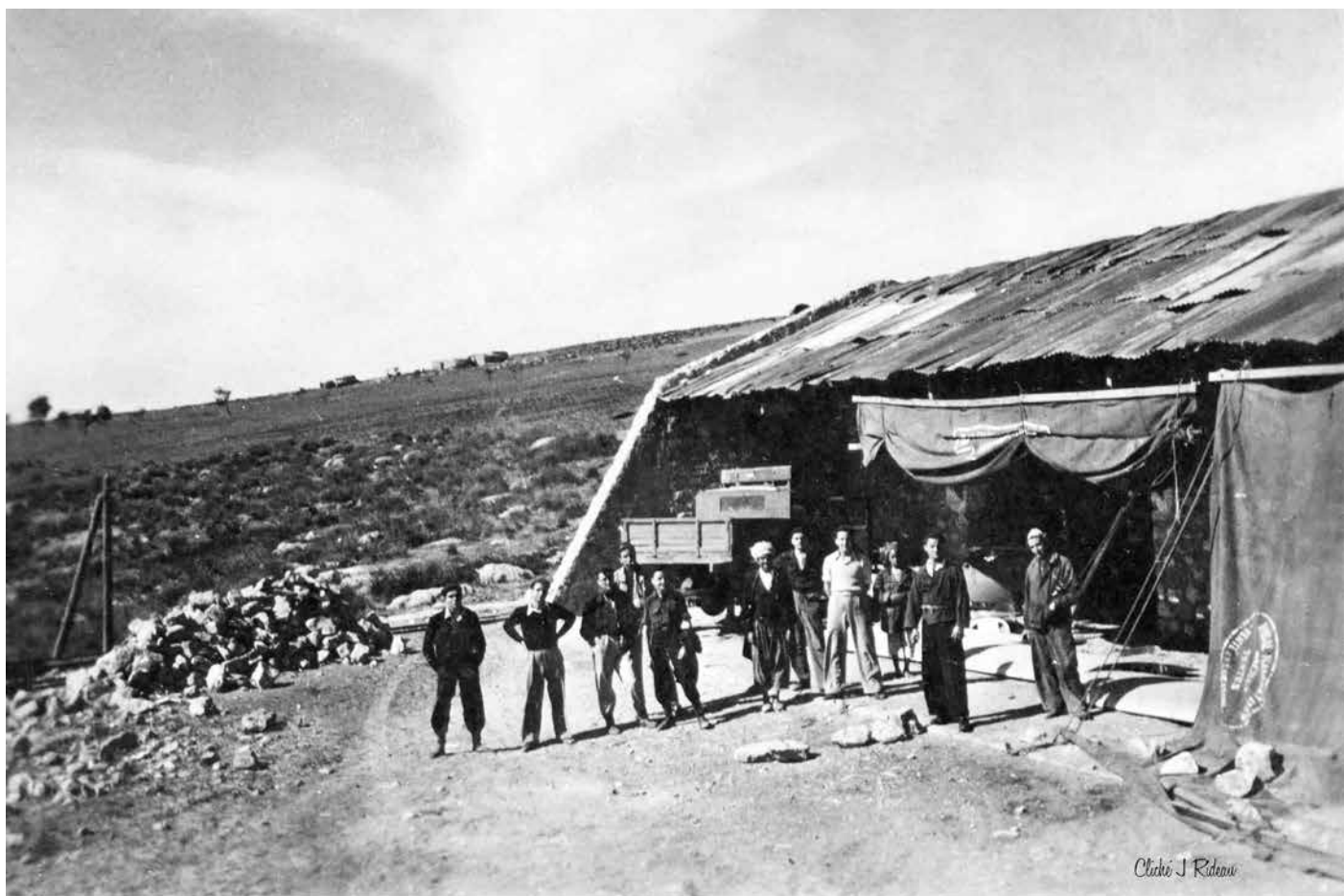
Les facilités sont progressivement revenues avec le débarquement des forces alliées en Afrique du Nord.

On met en piste de grosses voitures transformées en treuils à planeurs, de vieilles Citroën tirent les câbles de treuillage et déplacent les appareils.

Les avions font leur réapparition, un Stampe SV4C portera le nom de «Sergent-Chef Momméja».

Dès lors, le *Bagne-Paradis* a vécu, mais il demeure aujourd'hui encore un souvenir heureux dans la mémoire de tous ceux qui l'ont connu.

Je ne regrette ni le temps qu'il m'a pris, ni le mal qu'il m'a donné, trop de pilotes y ont fait leurs premières armes dans la joie pour que cette joie ne soit pas mienne.

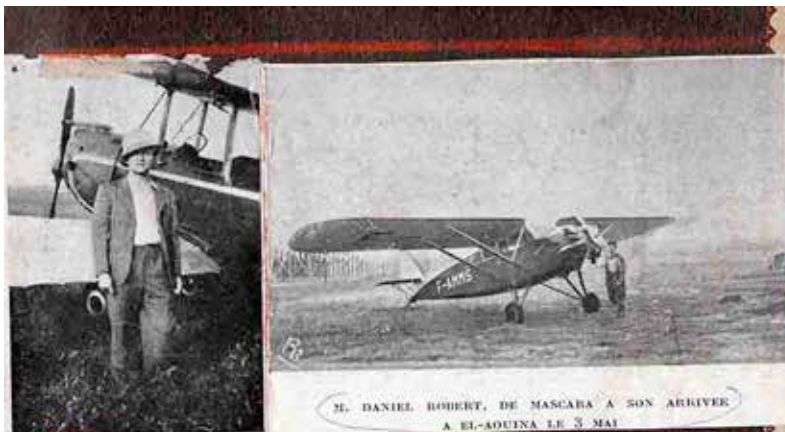


▲ *Le «hangar» en 1946*

▼ *La messe au Djebel-Kallel, avec les Compagnons de France*



Album photo



Le départ de Daniel ROBERT

Le 10 avril, les pilotes et les membres du Comité de l'Aéro-Club de Mascara offrirent un banquet d'adieu à Daniel ROBERT qui quitte son cher Club pour rejoindre son poste sous les drapeaux.

Après un menu aéronautique de choix, arrosé des meilleurs crus de Mascara, M^r Ali Fekar, vice-président de l'Aéro-Club de Mascara, prit la parole. En termes éloquentes il retraça la carrière aéronautique extraordinaire du brillant aviateur qui, à vingt ans, compte près de quinze cents heures de vol, a formé plus de vingt pilotes et effectué plusieurs grands voyages. Il le remercia, au nom de la Ville et de l'Aéro-Club, des grands services rendus par lui à l'aviation Mascaréenne.

La gaieté ne cessa de régner jusqu'à une heure avancée de la nuit. Georges Menais, un des principaux animateurs, fut particulièrement applaudi pour ses nombreux poèmes et chansons.

Nous reproduisons ci-dessous quelques vers de G. Menais, dédiés à D. Robert.

A la manière de Paul DÉROULÈDE

C'était un gamin, aux joues bien pleines,
Et il habitait près de Sidi-Daho,
En Anjou, âgé de trois ans à peine
Il avait rencontré des héros de l'Aisne
Aux torses d'acier, et deux mètres de haut.
C'était un gamin, aux joues bien pleines
Et il habitait près de Sidi-Daho !

Il retint ceci : mission, chasse, Guynemer
Sur son front brillait la male espérance
Méprisant la mort, narguant la souffrance
Il était destiné à vivre dans les airs
De cette grande guerre que gagna la France
Il retint ceci : mission, chasse, Guynemer

Sous un ciel de feu un jour il s'enfuit
Sur les bords de la Sebka appelé La Sénia
Quant Monville le vit un doute l'empara
Était-ce un Poulbot, évadé de Paris
Ou un gars de Belle-Ile qu'une fille avait pris
Sous un ciel de feu un jour il s'enfuit
Sur les bords de la Sebka appelé La Sénia.

Durant quatre années il soutint le siège
Aux rampants casaniers et aux cheveux plats
Narguant l'opinion et tout son cortège
La poitrine au vent se moquant de la neige
Il fit une demeure de son « In Schalah »
Durant quatre années il soutint le siège
Aux rampants casaniers et aux cheveux plats.

Durant quatre années il professa
En dépit de son âge, de sa timidité
Et ceux qui m'écoutent peuvent en témoigner
Ce fut un professeur digne de son aîné
Qu'il fit beaucoup voler sur son « Pourquoi-Pas »
Durant quatre années il professa
En dépit de son âge, de sa timidité

Et maintenant voici la mission terminée
Un bruit se fait jour : La France est aux aguets.
Il lui faut des pilotes naviguants dans la crasse
Sûrs de leur P.S.V., maîtres des zines de chasse
Adieu Mostaganem, Bel-Abbès, Mascara
C'est vers Istres et Etampes que son œil se fixa
Et maintenant voici la mission terminée
Un bruit se fait jour : La France est aux aguets.

Certes, on ne peut savoir ce qu'il adviendra
De tous ces pilotes d'ici ou de là-bas.
Mais si jamais un conflit déchire l'air
Ils seraient tous vaillants comme le fut Guynemer
Et parmi eux notre Daniel se distinguera
Certes, on ne peut savoir ce qu'il adviendra
De tous ces pilotes d'ici ou de là-bas.

• En attendant ce jour que personne n'espère
« Rions, buvons, chantons à la gloire des Ailes
« Rions : parce que le rire est le propre de l'homme
« Buvons : ce vin algérien est bon en somme
« Chantons et crions tous : Vive Daniel »
« Les Ailes l'ont fait grand et il fit grande nos Ailes.

Extrait du journal «Le Pingouin» du Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès



▲ Dans le hangar de l'Aéro-club de Mascara, Maurice Bancharelle à gauche sur le tabouret et Daniel Robert-Bancharelle, son neveu, la main sur la bouteille

▼ Dans le hangar de l'Aéro-club de Mascara, Maurice Bancharelle à gauche en chapeau mou et Daniel Robert-Bancharelle au centre du deuxième rang, en chemise blanche





▲ Dans le hangar de l'Aéro-club de Mascara : Félix Cuq, Paul Jamme, sergent Perez, Eugène Comard, Daniel Robert-Bancharelle et Émile Duffranc

▼ Aéro-club de Mascara : Daniel Robert-Bancharelle 3^{ème} à partir de la gauche, Georges Malé avec le singe, Eugène Jamme avec le béret et Paul Cuq et Paul Jamme à droite





▲ En 1938, Daniel Robert-Bancharelle vient d'arriver à Mascara avec son Caudron Simoun F-ANCG. Il fera, avec cet avion, des missions photographiques pour le compte de l'IGN dans la région de Sétif. André Noël, chef-pilote de l'Aéro-club de Mascara, est devant l'avion

▼ En 1934, Daniel Robert-Bancharelle assis devant le Caudron Phalène F-AMMS



DIRECTION
DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

Centre d'Aviation Militaire

de *St. Omer d'Aviation 3^e Groupe*

Escadrille 6

CARNET D'EMPLOI DU TEMPS

de M ~~Colonel. *Ch...*~~ *Robert.*
Sergent

TRIMESTRE 19

Le présent carnet, contenant *cinquante* ^{*funiculis*} pages, a été
paraphé par nous *Colonel. Racot. C. de St. Omer*
vous le *6* décembre *1931*

CHARLES-LAVAUZELLE ET C^o. — PARIS, LAMOGES, NANCY. — A. 51 — 2383-32


JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS
Année 1936 Mois de		
2	Pilote	C ^{te} Muizon - C ^{te} Porra Potez 540 C ^{te} Lucas - S ^t Forgeron
"	"	C ^{te} Bachoué - S ^t Gabory S ^t Malle
3	"	S ^t Daval - Al Scarizzi S ^t Gaband - S ^t Malle
"	"	(même équipage)
"	"	(même équipage)
4	"	(même équipage)
"	"	(même équipage)
5	"	(même équipage)
6	"	(même équipage)
"	"	(même équipage)
8	"	(même équipage)

DÉTAIL DES SERVICES AÉRIENS	DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MAXIMA
Septembre Rapports: 153,10			
Tours - Briaritz	2,30	1	1000
Briaritz - Cazaux	0,45	1	1000
Cazaux - Briaritz	0,50	1	400
Surveillance frontière	2,10	1	1500
Briaritz - Cazaux	1,30	1	700
Cazaux - Briaritz	0,50	1	800
Surveillance frontière	0,30	1	400
Briaritz - Cazaux	0,45	1	800
Cazaux - Briaritz	2,10	1	800
Briaritz - Cazaux	1,05	1	800
Cazaux - Briaritz	1,00	1	1800
A Reporter:	1545,10		

CHARLES-NAVIGATEUR ET C^o. - PARIS, LIMOGES, NANTES. - A. 51.

BREVET D'APTITUDE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE :



Le brevet **(ÉLÉMENTAIRE)**
Navigateur aérien n° 099 P
 en date du **16 OCT 1936**
 a été délivré à M^r **ROBERT**
 A Paris, le **16 OCT 1936**
 Le Directeur
 de l'Aéronautique Marchande

BREVET D'APTITUDE

ÉTAT CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : ROBERT	Taille : _____
Prénoms : Daniel, François, Pierre	Cheveux _____
Nationalité : française	Front _____
Lieu de naissance : S^t Georges des 7. Voies (Oran)	Sourcils _____
Date de naissance : 13 Janvier 1914	Yeux _____
Domicile : Porte Carnot MASCARA (S^t. Oran)	Nez _____
	Bouche _____
	Barbe _____
	Menton _____
	Visage _____
	Teint _____
	Signes particuliers : _____

Extrait du carnet de vol comme pilote de Potez 540 et brevet de navigateur

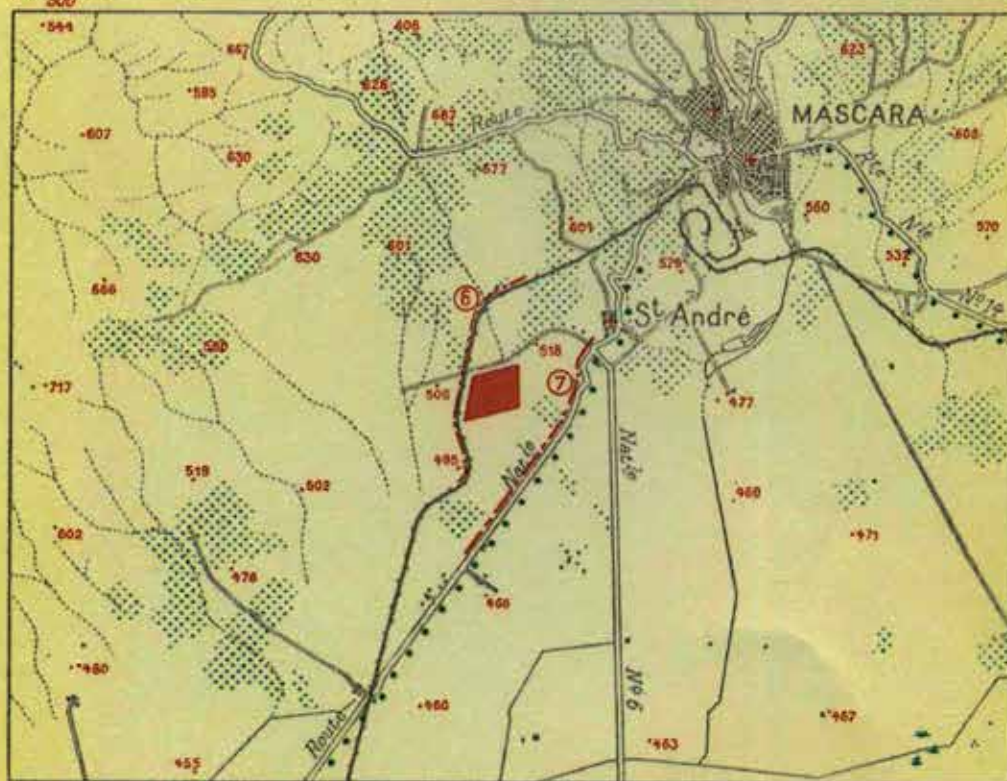
MASCARA - ST ANDRÉ (Oran)

AÉRODROME PUBLIC

N° d'ordre : B
N.E. 3500

Carte à l'échelle du $\frac{1}{100\,000}$

1000 M 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Km

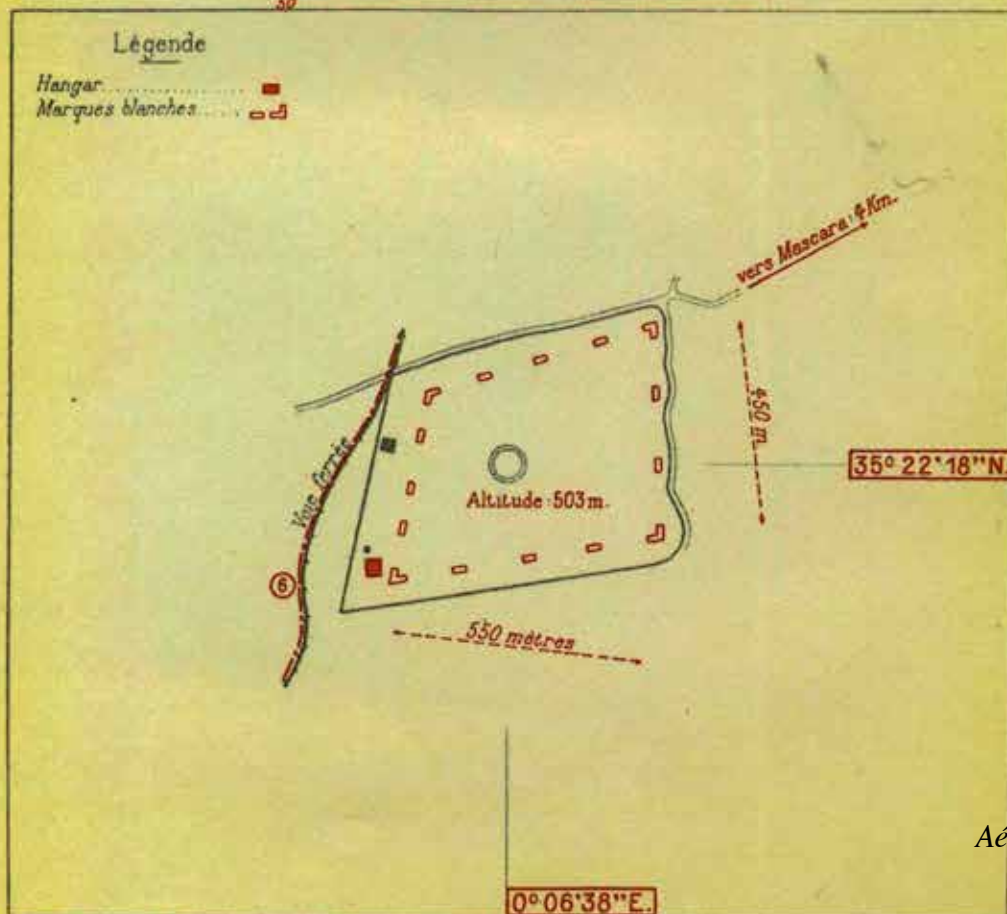


Plan à l'échelle du $\frac{1}{20\,000}$

100 M 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 M.

Légende

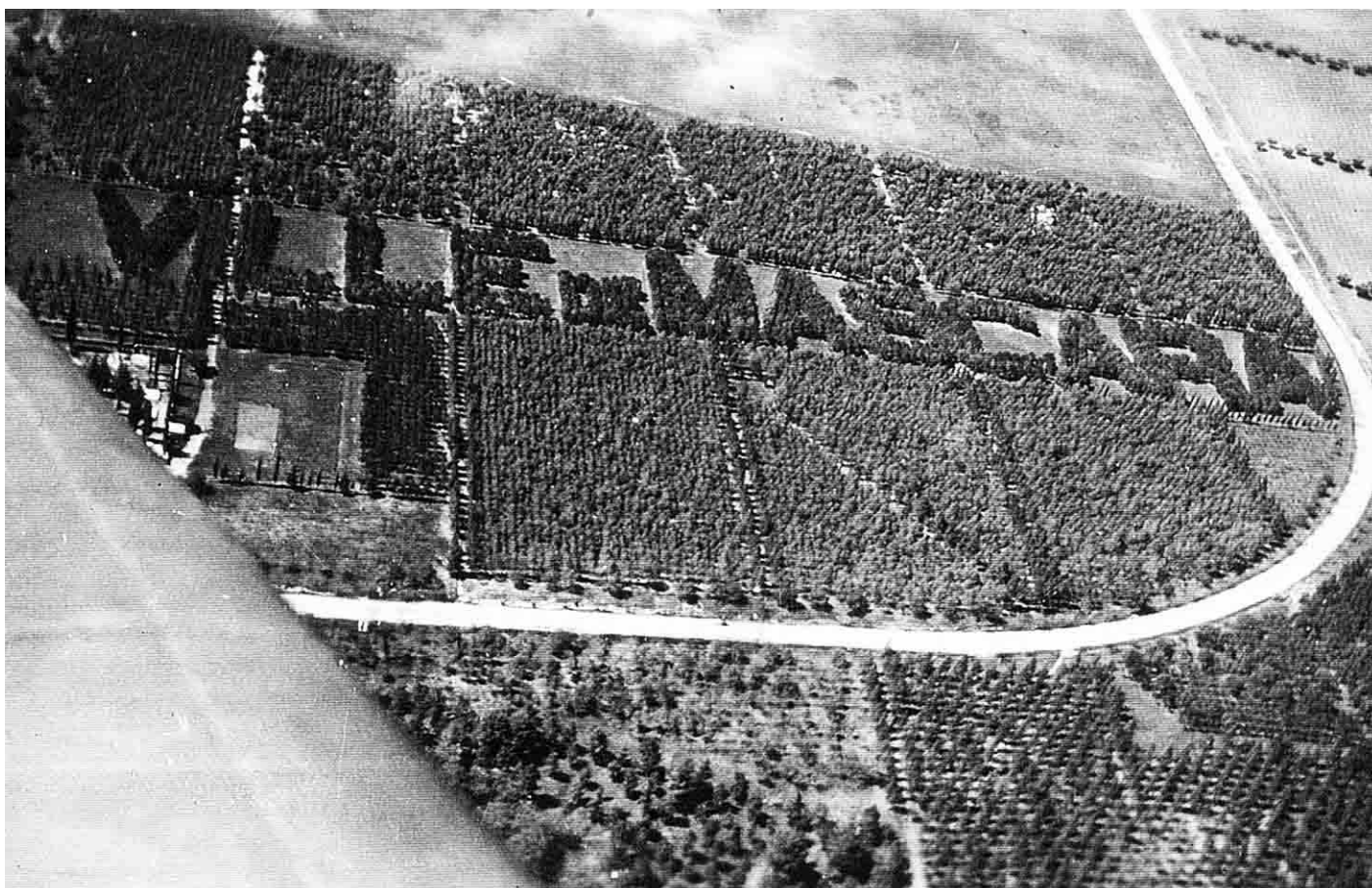
Hangar ■
Marques blanches □



Aérodrome de Mascara en 1935



▲ ▼ *Mascara en 1954*





▲ *Aérodrome de Mascara-Saint André en 1946. Daniel Robert-Bancharelle (costume clair) et Mme et Mr Pompey, préfet d'Oran, pour le baptême de l'Avia 40P «Sergent-chef Morel»*

▼ *Daniel Robert-Bancharelle, aux commandes de l'Avia 40P «Sergent-chef Morel», et son épouse Noelle*





▲ Aérodrôme de Mascara-Saint André en 1948. Baptême du premier stage mixte de vol à voile Légion Etrangère-Chasseurs d'Afrique, devant le C-800 «Jean-Marie Le Brix». Daniel Robert-Bancharelle en civil

▼ 1953, Daniel Robert-Bancharelle, son fils Jean-Marie, et le Jodel 112 F-BGTA de l'Aéro-club d'Algérie



Réunie samedi en assemblée générale La Fédération aéronautique d'Algérie s'est inquiétée de la suppression du terrain d'Allelik, près de Bône

La Fédération Aéronautique Algérienne s'est réunie samedi, en assemblée générale sous la présidence de M. Milhe-Poutingon, président de l'Aéro-Club d'Oranie et de la Fédération, en présence de MM. Robert Blancharelle, directeur de la Fédération nationale aéronautique; Rudel, directeur du S.A. L.S.; le commandant Roeland, représentant le général Challe et le général Martin, et M. Michon, représentant M. Pousse, ingénieur en chef de l'Infrastructure.

Treize aéro-clubs, sur les quarante-deux que compte l'Algérie, étaient effectivement représentés. Au cours de ces assises, les membres des aéro-clubs se sont livrés à un échange de vues sur les questions intéressant l'aviation légère en Algérie, l'infrastructure, le matériel volant, les assurances et l'aide apporté aux clubs, lors des bris d'avions.

Le problème posé, pour les aéro-clubs de l'Est algérien, par la suppression du terrain d'Allelik, près de Bône, a été largement évoqué. Non seulement, en effet, cette mesure arrête totalement l'activité de l'Aéro-Club de Bône, mais elle a pour conséquence la disparition du seul atelier pouvant réparer les avions des aéro-clubs du Constantinois.

La Fédération a, en outre, procédé au renouvellement des membres sortants du bureau. M. Rémi Saint-André (Alger) a été réélu vice-président, ainsi que M. Léopold Albagnac (Bône). Le Dr Note (Sétif) a été élu vice-président pour l'Ouest constantinois. M. René Fabiani (A. A.A.) est nommé secrétaire général et M. Kroeger (Oran), secrétaire général adjoint.

Suite page : 5/C



De gauche à droite : MM. Saint-André, Milhe-Poutingon et Blancharelle
(Photo André Garcia (Rolleiflex))

La Fédération aéronautique algérienne a tenu son congrès

Le Congrès de la Fédération aéronautique algérienne s'est tenu samedi après-midi sous la présidence de M. Milhe-Poutingon. MM. Agésilas, directeur du Service de la formation aéronautique et de l'aviation légère à Paris, et Roger Pellevoizin, président de la Fédération aéronautique de France et d'outre-mer.

M. Prevost fit approuver le rapport moral de l'année 1954 et M. Saint-

André présenta deux rapports sur l'aviation sanitaire et les subventions de fonctionnement. MM. Capreau représentait le président de l'Assemblée algérienne, Bélaïche, le professeur Fourment et le colonel Jamilloux, assistaient à cette manifestation.

Nos lecteurs trouveront mercredi, dans notre « chronique aéronautique », un compte rendu détaillé de notre collaborateur J.-C. Caillou.



M. Robert Bancharelle expose sa conception de l'aviation légère. De gauche à droite : MM. Neveu, Albagnac, Prévost, Milhe-Poutingon, Agésilas, Pellevoizin et le R.P. Arnel



▲ Daniel Robert-Bancharelle (debout) et Pierre Bouillant au Rassemblement de Pau-Idron le 4 août 1955 avec le Percival Proctor III de l'Aéro-club de Mascara

▼ Daniel Robert-Bancharelle et Berthe Lorette, vice-présidente de l'Aéro-club de Mascara, vainqueur du rallye de Deauville et de la Coupe SGF, première pilote professionnel féminin d'Algérie, qualifiée IFR. Fille d'un viticulteur décédé, elle est contrainte de mener de pair aviation et viticulture. Norécrin F-BBEF «Chef-pilote A-P-Monville» de l'Aéro-club de Mascara





▲ *Daniel Robert-Bancharelle, son fils Christian et son épouse Noelle, le 27 avril 1946 devant un Stampe venu faire une démonstration à Mascara*

▼ *Christian Robert-Bancharelle à gauche, en Broussard en 1961, pilote de l'ALAT au GALAT 3 à Chéragas avant de devenir instructeur de pilotes de ligne à Saint-Yan*



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)
- 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)
- 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 Norvigie 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)
- **Bell 47G-2 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)
- **SE 3130 Alouette II 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)
- **Vertol H-21C Workhorse dans l'ALAT** (Emmanuel Bosc, Christian Malcros)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)

