

# Aviation Commerciale - 8ème partie

Ami(e) Internaute,

Ce vingtième diaporama est le huitième d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne le travail aérien et les aéronefs d'entreprises. Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos et des documents dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr)

<http://www.aviation-algerie.com>

# Le travail aérien

L'avion et l'hélicoptère sont utilisés comme outils à des fins industrielles, agricoles, scientifiques et autres : relevés de plans, photographies, études géographiques, épandages agricoles, surveillance de lignes électriques, traitements sanitaires, transports de personnes et de matériel, treuillage et beaucoup d'autres possibilités découvertes au fur et à mesure des besoins.

Pour le travail agricole et sanitaire, les aéronefs sont équipés d'un réservoir et d'un diffuseur qui permet, par effet aérodynamique dans des venturis, d'épandre 100 à 150 Kg de produit en quelques minutes sur 3 à 30 hectares. L'hélicoptères a l'avantage d'une meilleure diffusion, mais pour un coût plus élevé.

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

Largement répandu aux Etats-Unis après la guerre, l'utilisation de l'avion et de l'hélicoptère pour l'épandage est rapidement appliquée en Algérie avec des premières démonstrations en 1948 à Bougie et à Rouïba, sous l'impulsion de Jean Lamy, président de la Confédération générale de l'Agriculture, qui crée la Société algérienne de travaux aériens (SALTA).

En 1949, démonstration à L'Arba par un Bell 47 D de Montpellier Méditerranée, sous l'égide de la SALTA



En 1949, traitement par un Bell 47 équipé de rampes, de la SALTA (qui sera absorbée par Gyrafrique)



# TAM

Travaux Aériens du Midi

La TAM, créée à Carcassonne en 1948 par Robert Ménard avec des Piper, a une tout de suite une grande activité en Algérie et devient les Travaux aériens du Midi et de l'Afrique du Nord.

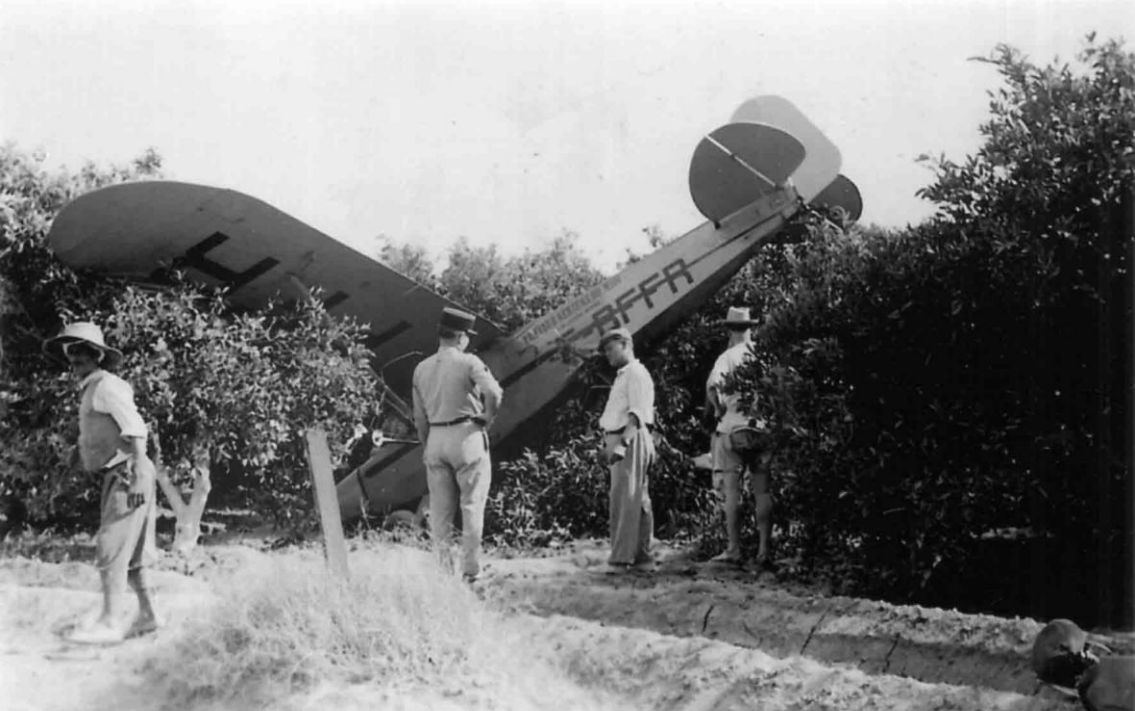


Piper de la TAM en épandage, le diffuseur est sur le côté gauche de l'avion (Henri Gantès)



Le travail aérien agricole vu par Henri Gantès, pilote de la TAM





A Perrégaux en août 1952, un Piper PA-11 de la TAM dans les orangers (Jean Mercier)





# SNATA

Société Nord-Africaine de  
Travaux Aériens

La SNATA est créée par Robert Boscher à Bône en 1954 pour le traitement agricole et les liaisons.

Pour les traitements agricoles la SNATA utilise, des Auster AOP V et un Piper PA-11.

Les avions de la SNATA traitent le coton, la vigne et les arbres fruitiers et travaillent également pour la démoustication

Le Piper PA-11 de la SNATA équipé de rampes (Jean-Claude Janvier)

Auster de la SNATA dans la région de Bône, sur du coton (Roland Richer de Forges)



A Redjas en 1954, traitement des récoltes en Piper PA-11 avec rampes, piloté par Edmond Ballin, de la Coopérative Agricole dirigée par Maurice Faure (Didier Faure)



A Sétif en 1960, un Piper PA-18 d'Agricolavia immatriculé au Maroc, équipé de rampes de traitement (Bernard Chenel)





# GYRAFRIQUE

Gyrafrique, filiale de Gyrafrance, est créée début 1954 par Maurice Masson-Regnault, pilote de chasse de la première guerre.

Les quatre Bell 47 G2 initiaux permettent rapidement de découvrir toutes les possibilités de l'hélicoptère civil. Aux travaux agricoles s'ajoutent toutes les tâches possibles. Le pilote André Voirin, ancien d'Indochine, participe aux sauvetages après le séisme d'Orléansville en septembre 1954 et il effectue l'évacuation, d'Arris à Batna, de Janine Monnerot blessée dans l'attentat de Tighanimine le 1<sup>er</sup> novembre 1954.

Avec la découverte du pétrole et l'immense chantier de la mise en valeur de l'Algérie, l'appel à la polyvalence de l'hélicoptère devient incessant et l'armée même a recours à Gyrafrique pour des évacuations sanitaires. La flotte ne cesse d'augmenter, aux Bell 47 G2 s'ajoutent des Bell 47 J, des *Alouette II* et un Sikorsky S.58 pour atteindre un total de 36 hélicoptères et constituer la plus importante flotte d'Eurafrique et la cinquième au monde. 12 400 heures de vol sont effectuées en 1961.

Merci pour son assistance à André Morel, pilote de Gyrafrique, qui a écrit *Dans le ciel du désert* (Editions Causse) et *Carnet de route* (les Editions de l'Officine).

En 1955, recherche géologique dans le Grand Erg. Ce Bell 47 G2 a été le premier à se poser sur le Mont-Blanc, le 6 juin 1955, avec le pilote Jean Moine





Bell 47 G2 à Timgad (André Morel)

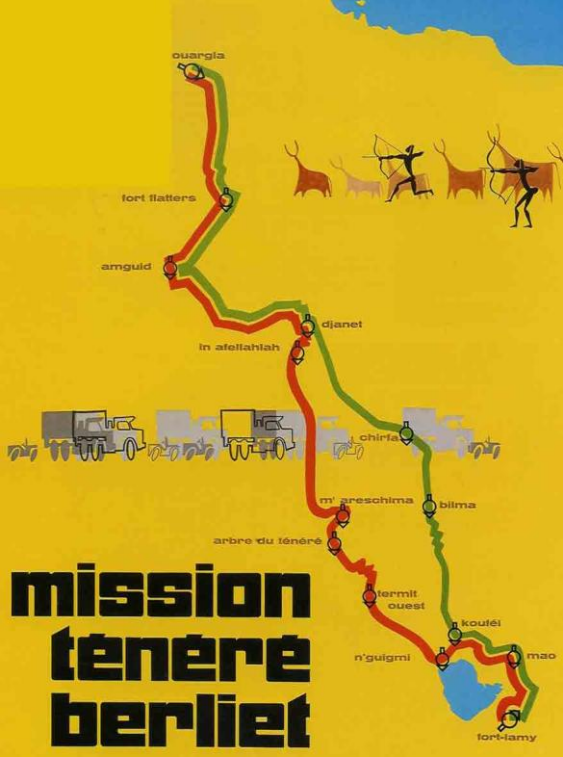
Bell 47 G2 équipé de rampes de traitement, dans une oasis enneigée (André Morel)





A Batna en 1960, le commando de l'Air Michel Van Rapenbusch et un Bell G2 devant des H-34 (Michel Van Rapenbusch)





Mission Berliet 1959 accompagnée par un Bell piloté par André Voirin et le Père Noël 1958

Monument à Jean Pelletier, pilote mort accidentellement en janvier 1961 (André Morel)



A Djemila (André Morel)

En 1959, Bell 47 G2 à Michelet (André Morel)



En 1959, deux Bell 47 G2 de Gyrafrique et de l'ALAT sur un quai de Tizirt (André Morel)





En 1959, Bell 47 J à Tizirt (André Morel)



En 1959, Bell 47 J à Aougini-Gegrane, en Kabylie (André Morel)



Evacuation d'un blessé en Kabylie par un Bell 47J (André Morel)



Le seul Sikorsky S.58 de Gyrafrique, à Batna en 1961 (Jean-René Coquet)





En 1956 à Oujda, le Bristol *Freighter* de Gyrafrique utilisé pour transporter les hélicoptères et les pièces (André Calay)



L'avion anglais Percival EP9 *Prospector*, très pratique pour transporter les pales d'hélicoptères dans son fuselage aux formes particulières. Détruit en mars 1961 à Barika après une panne de moteur, sans mal pour son pilote Roland Richer de Forges (André Siramy, André Morel et Roland Richer de Forges)



Le pilote André Morel en 1959 (André Morel)



Bell 47 G2 dans le Grand Erg Oriental en 1960 (André Morel)

Dépannage d'un Berliet Gazelle au Sahara (André Morel)





Ravitaillement d'une équipe de pétroliers topographes (André Morel)

Bell 47 G2 à côté d'un laboratoire itinérant d'enregistrement de tirs sismiques (André Morel)







# Aviation d'entreprises

La multiplication des entreprises liées à la recherche et à l'exploitation pétrolière et minière et à tous les chantiers très importants déclenchés par la mise en valeur de l'Algérie amène un grand besoin de transports urgents de personnes, de matériel et de pièces et d'évacuations sanitaires.

Les entreprises affrètent les avions et les hélicoptères des compagnies locales et font également souvent appel aux aéro-clubs qui, sur tout le territoire, disposent d'un parc important d'avions de voyages.

Les entreprises les plus importantes ont un besoin permanent de transports et l'immobilisation des avions et des hélicoptères sur des chantiers lointains pose un problème de disponibilité qui est facilement réglé par l'achat d'un aéronef adapté aux nécessités.

L'apparition sur le marché, à la fin des années cinquante, du Jodel *Mousquetaire*, avion français parfaitement adapté aux besoins, et d'avions américains modernes, monomoteurs ou bimoteurs (Cessna, Beechcraft, Piper), permet l'acquisition de matériel performant et rentable.

Ces avions sont quelques fois pilotés par les cadres de l'entreprise, mais le plus souvent par des pilotes professionnels.

En 1955, déchargement du  
*Charles-Le-Borgne* d'un Bell G2  
destiné aux Mines du Zaccar



A Négrine en 1956, le Ryan *Navion* de la Compagnie des phosphates du Kouif derrière une automitrailleuse AM-8 du 1<sup>er</sup> REC. Cet avion appartiendra ensuite aux Pâtes Lavie (Roland Richer de Forges)





A Souk-Ahras en 1957, le Super Aero 45 de la Compagnie des phosphates du Kouif (André Courant)



A Oujda en 1957, le Beechcraft *Twin-Bonanza* de la Société du Djebel-Onck (André Callay)



Le Piper *Tri-Pacer* de la Cellunaf, piloté par Pierre Gassiot, à Blida en 1958 (Pierre Gassiot)

A Mostaganem en 1958, Alain Algudo et le Boisavia *Mercurey* de l'Entreprise Algudo (Alain Algudo)







En 1958, devant la tour de contrôle provisoire du nouvel aérodrome de Chérégas, le Fairchild 24 de l'Entreprise Georges Tramalloni (Marcel Vervoort)



Le Jodel *Mousquetaire* de la Sté Marchand et Botella à Orléansville en 1959 (Daniel Hartmann)



A Sétif en 1960, le Jodel *Mousquetaire* de la Société Ayme et Juillan (Bernard Chenel)



Le Cessna 180 *Skywagon* de la Société des Lièges des Hamendas à Djidjelli, vu à El-Milia en mai 1960 (Jean Reymond)

A Tizi-Ouzou en 1961, le Beechcraft *Bonanza* de la Société Campenon-Bernard (Gérard Wittemer)





A Adrar en 1961, le Beechcraft *Twin-Bonanza* de la Société Norafor en route pour Edjelé  
(Jean Delacroix)



A Bône en 1962, le Ryan *Navion* des Pâtes Lavie et  
le Beechcraft *Bonanza* des Travaux Souterrains  
(Pierre Lapeyre) Dernière diapositive