

GYRAFRIQUE-NORD, Casablanca

SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE DU MAROC
38, rue Gallieni — Casablanca

Constitution de société anonyme
« COMPAGNIE GYRAFRIQUE »
FORMATION
(*La Vigie marocaine*, 10 mars 1953)

Société anonyme formée par acte sous seings privés du 23 février 1953 annexé à un acte de déclaration de souscription et de versement reçu le 23 février 1953 par M^e Morvan, notaire à Casablanca, duquel il résulte que les 100 actions de 1.000 francs chacune, émises contre espèces, composant le capital, ont été entièrement souscrites par divers et que les souscripteurs ont versé une somme égale à la totalité du capital des actions par eux souscrites. À cet acte est demeuré annexé l'état prescrit par la loi.

L'assemblée constitutive du 25 février 1953 à :

— reconnu la sincérité de la déclaration de souscription et de versement et approuvé les statuts ;

— nommé comme administrateur unique, pour six ans : M. Maurice Masson-Regnault, administrateur de sociétés, demeurant à Casablanca, 5, avenue de la République ;

— déclaré la société dont les caractéristiques suivent définitivement constituée après avoir nommé comme commissaire aux comptes, pour le premier exercice social, la Société Fiduciaire du Maroc.

CARACTÉRISTIQUES

DÉNOMINATION : « COMPAGNIE GYRAFRIQUE ».

OBJET : l'utilisation de l'hélicoptère dans toutes ses applications : sanitaires, transport de passagers et de fret, protection et défense des végétaux, cultures et produits du sol, transport de poste, recherches minières, surveillance de lignes de transport d'énergie, etc.

SIÈGE SOCIAL : Casablanca, 5, avenue de la République.

DURÉE : 99 ans à compter du 25 février 1953.

CAPITAL : 100.000 francs.

BÉNÉFICES : Les bénéfices sont répartis suivant les dispositions statutaires, après prélèvement de 5 % pour le fonds de réserve légale.

DÉPÔTS LEGAUX : Les dépôts légaux effectués aux greffes des tribunaux de Première instance et de Paix de Casablanca, le 5 mars 1953.

L'administrateur-unique :

Pour extrait et mention.

SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE DU MAROC

L'administrateur-délégué :
Jean LALIEU.

(*Les Ailes*, 10 avril 1954)

À la suite de l'augmentation de capital de la Société algérienne de travaux aériens, qui vient d'être porté de 25 à 50 millions, la compagnie Gyrafrique — dont le président-directeur général est M. Masson-Régnault — s'est assurée la majorité du capital de cette société.

Cette opération va permettre de donner à la S.A.T.A. les moyens matériels — elle doit acquérir dans l'immédiat trois nouveaux hélicoptères — et financiers qui lui étaient nécessaires pour répondre aux besoins d'un carnet d'ordres particulièrement chargé.

Avec les équipages de « Gyrafrique-Nord »
LA PART DE L'HÉLICOPTÈRE DE SAUVETAGE
DANS LE SECOURS AUX SINISTRÉS D'ORLÉANSVILLE
(*Les Ailes*, 9 octobre 1954)

UNE fois de plus, après le drame du Piper-« Cub » qui, il y a plusieurs mois, tomba dans la vase d'un marigot non loin d'Abidjan, l'hélicoptère vient de s'affirmer d'éclatante façon comme l'idéal engin de sauvetage. Et par la même occasion, nous allons déplorer que l'Afrique ne soit pas dotée dans ses centres principaux, d'hélicoptères de secours capables de se porter sans délai dans les lieux les moins accessibles.

Le vendredi 10 septembre, à 13 heures, M. Masson-Regnault, fondateur et animateur de la compagnie algérienne « Gyrafrique-Nord », vouée aux travaux aériens en Afrique du Nord, apprenait par la radio la catastrophe d'Orléansville.

Le lendemain, un des quatre hélicoptères Bell-47, basés à Alger, partait vers les lieux du sinistre.

Les trois autres étaient, malheureusement, en pleine action antipaludique dans l'Oranie et le Constantinois, à 150 km de là, pour le service du Gouvernement général.

Le Bell-47, qui peut ramener quatre blessés à la fois d'une distance de 50 km, emmenait chaque fois un médecin. Il était aux mains d'André-Henri Voirin, pilote militaire de 32 ans, récemment revenu d'Indochine et comptant déjà 650 heures de pratique des hélicoptères.

Durant cinq jours, ce pilote vola de six à sept heures chaque jour, et chacun sait combien l'hélicoptère exige de tension d'esprit, sans relâche, sous la tyrannie du compte-tours avec, tout au plus, vingt-cinq tours de marge, dans un vol en rase-mottes, au milieu des obstacles.

La tâche se compliquait, d'ailleurs, par le fait que l'appareil ne disposait d'aucune civière. Il en existait bien à la Société Bell, mais les appareils de Gyrafrique-Nord ne comportaient pas les cornières indispensables à cet usage.

Il y a là, encore, à notre avis, des initiatives à désirer de la part des Services sanitaires auxquels il incombe de tout prévoir pour organiser un secours rationnel.

Le dimanche, les sauveteurs aériens portaient leur aide vers le douar de Beni-Rached, où périrent 350 de ses 400 habitants. Ce douar se trouvait isolé par une crevasse de quatre mètres de profondeur et d'un mètre cinquante de large, qui rendait impossible l'accès de tout véhicule terrestre, en raison de la menace d'éboulement rendant illusoire l'usage de passerelles. Le Bell-47 fit, là, œuvre précieuse et la photo que nous donnons ci-contre montre ce F-BEXZ repartant avec, à son bord, M. Mitterrand, ministre de l'Intérieur, et le gouverneur général Léonard tenant sur ses genoux un enfant indigène en piteux état.

Ce pauvre enfant, atteint d'une fracture du crâne, put ainsi, en un instant, recevoir à l'ambulance de premier secours d'Orléansville, les soins nécessaires.

Un second hélicoptère de « Gyrafrique-Nord », piloté par Fetiveau, vint ensuite à la rescousse, mais il ne prit qu'une faible part du sauvetage.

André Voirin, qui en assumait la charge écrasante (malgré 40° à l'ombre et une effroyable poussière, obstacle n° 1 de la recherche des blessés), méritait bien les chaleureux remerciements du Gouverneur général Léonard. Dans ces régions montagneuses où l'air surchauffé n'offre aux machines volantes qu'un soutien réduit, un tel effort donnait la mesure du dévouement d'André Voirin, que M. Léonard vient de proposer pour la distinction de chevalier de la Santé publique.

Les mécaniciens, qui ont travaillé jour et nuit dans le sable et la chaleur, doivent également être félicités. Tous se dépensèrent sans compter.

La compagnie. « Gyrafrique-Nord » qui a, de la sorte, mis en relief le rôle considérable des hélicoptères de sauvetage, avait déjà montré son activité du 1^{er} mai au 1^{er} septembre dans les poudrages sanitaires, et la surveillance des fellaghas aux frontières algéro-tunisiennes au cours de 651 heures de vol.

À l'heure où nous écrivons ce texte, l'évacuation des blessés est terminée, mais non le rôle du Bell-47 qui, pour parer aux épidémies éventuelles et au danger des mouches sur des ruines sanglantes, se livre à un poudrage antiseptique dont on apprécie l'opportunité.

Il sied, enfin, de préciser que dans des catastrophes de cette nature où de nombreux morts et blessés jonchent les lieux du sinistre, il y a trois phases de travail : une exploration préalable des ruines, le transport des blessés et la nébulisation antiseptique.

À Orléansville, celle-ci a lieu durant deux heures chaque matin au lever du jour.

En l'occurrence et pour en conclure, nous soulignons l'initiative d'appareils privés qui n'ont pas attendu le déroulement de lentes formalités administratives pour se mettre au service des victimes.

Edmond BLANC.

- LES SINISTRÉS d'Orléansville ont été secourus par des hélicoptères au nombre desquels figurent deux Piasechi HUP-2 de la 23.S, de Karouba, mis à la disposition du Gouvernement général de l'Algérie par l'Aéronautique navale.

Photo :

Le F-BEXZ, ayant à son bord M. Mitterrand, Ministre de l'Intérieur, et le Gouverneur Général Léonard — celui-ci ayant sur les genoux un enfant indigène gravement blessé — décolle en direction de l'ambulance de premier secours installée près d'Orléansville.

POINT DE VUE SUR UNE CONTROVERSE

LA COORDINATION ET LES USAGERS

(*Les Ailes*, 8 octobre 1955)

UNE personnalité bien connue de l'Aviation marchande, M. Masson-Regnault, qui, comme on sait, préside aux destinées de la société algérienne « Gyrafrique-Nord » et accomplit, de ce fait, de fréquents voyages entre Paris et Alger, s'associe aux syndicats des personnels d'Air France pour déplorer l'absence de toute coordination entre les [diverses compagnies](#) exploitant les mêmes lignes vers l'Afrique.

.....

ICI ET LÀ

(*Les Ailes*, 11 février 1956)

• M. MASSON-REGNAULT, président-directeur général de la Compagnie Gyrafrique-Nord, a été nommé conseiller du commerce extérieur. On l'en félicite et l'on s'en réjouit aussi, car la ferme intention du nouveau conseiller est d'attirer l'attention des membres de cette compagnie sur l'intérêt qu'ils devraient porter aux possibilités d'exportation du matériel aéronautique français. M. Masson-Regnault est de ceux qui croient que ce matériel trouverait facilement acquéreur à l'étranger... si l'on voulait se donner la peine de l'y présenter et de l'y défendre. Comme nous sommes d'accord !

UTILISATIONS MULTIPLES
DE L'HÉLICOPTÈRE
EN AFRIQUE DU NORD
(*Vie et bonté (Croix-Rouge)*, 1^{er} juin 1956)

Traitements agricoles,
Recherches minières,
Lutte anti-acridienne

LA Compagnie Gyrafrique-Nord, connue à ses débuts, il y a cinq ans, sous le vocable de Société algérienne de travaux aériens, a été créée par un groupe de pionniers, en grande majorité algériens, appartenant aux milieux agricoles et industriels, qui avaient compris tout l'intérêt que pouvait présenter l'emploi de l'hélicoptère pour l'économie et la sécurité d'un pays aux vastes étendues, au relief varié, aux voies de communication encore précaires.

Les premiers travaux consistèrent en des essais de traitements agricoles, travail essentiellement saisonnier.

Très vite, la Direction de la Santé publique du Gouvernement général de l'Algérie eut l'idée d'utiliser l'hélicoptère comme moyen d'épandage, aussi efficace que rapide, sur les oueds et marais, des produits de destruction des larves du moustique vecteur du paludisme. Les résultats remarquables, obtenus dès la première campagne, incitèrent les médecins paludologues à confier de plus en plus ces traitements aux hélicoptères, si bien qu'au cours des trois derniers étés, 600 à 700 heures de vol ont été consacrées annuellement à la lutte anti-paludique.

Parallèlement, Electricité et Gaz d'Algérie lui confiait des missions de surveillance de ses lignes à haute tension. Deux fois par an, au printemps et à l'automne, ces lignes sont survolées par hélicoptère de Tlemcen à Tebessa.

La meilleure propagande pour l'hélicoptère fut aussi bien sa présence fréquente sur les différents points de l'Algérie que la réussite des missions qui lui étaient confiées.

Le Bureau des Recherches minières de l'Algérie s'y intéressa dès 1952, pour transporter, dans les massifs sahariens, ses géologues chargés de rechercher des indices minéralogiques. Ce fut sans conteste, l'épreuve la plus dure, du point de vue technique, qui fut demandée à l'hélicoptère. Les programmes de maintenance durent être modifiés et adaptés, pour que cette mécanique compliquée et fragile pût résister à son ennemi, le sable impalpable qui arrive à s'infiltrer dans les moindres pièces. Pour la sécurité des équipages, il fallut chercher un matériel radiotéléphonique à la fois léger, résistant et peu encombrant, ayant des portées de 100 à 200 kilomètres, et qui ne soit pas influencé par les phénomènes d'interception des ondes, fréquents au Sahara et encore mal connus. Tous ces obstacles furent surmontés.

Depuis 1952, un millier d'heures de vol ont été consacrées aux recherches minières, de Colomb-Béchar à Tindouf, de Tamanrasset à la frontière soudanaise, ce qui

représente environ 100.000 kilomètres carrés prospectés avec succès. Des essais encourageants ont, de plus, été effectués en 1955 par les Compagnies de recherches de pétrole au Sahara.

De même, des transports d'ingénieurs et de géologues sont souvent demandés par les diverses Administrations pour des reconnaissances, des prospections, des surveillances de travaux en des points d'accès difficile.

L'agriculture ne pouvait se désintéresser de ce moyen nouveau mis à sa disposition. Certains traitements doivent être effectués avec rapidité, souvent sur des terrains rendus inaccessibles par la chute de pluies abondantes. C'est le cas, tout particulièrement, des désherbages de champs de céréales par épandages d'hormones synthétiques que l'hélicoptère permet d'effectuer à raison de 30 à 40 hectares à l'heure, suivant le relief.

Gyrafrique-Nord participe depuis plusieurs années à ces travaux, aussi bien dans les régions céréalières de l'Algérie (plaines de la Mitidja et du Ghelif, plateau dit Sersou) que dans le Nord-Tunisien et la riche plaine du Rharb au Maroc. Les colons commencent aussi à confier à l'hélicoptère les traitements des cotons, les semis de riz, les épandages d'engrais concentrés. Les traitements des vignobles par les nouvelles bouillies cupriques, de même que ceux des agrumes, ne sont pas exclus du domaine de l'hélicoptère. Ils sont moins réguliers que les précédents, leur généralisation dépendant essentiellement de la mise dans le commerce de produits chimiques suffisamment concentrés ou rémanents qui permettent la rentabilité de l'opération.

L'hélicoptère s'est révélé un instrument d'une efficacité remarquable dans la lutte anti-acridienne. Une première campagne contre les criquets pèlerins, au printemps de 1953, dans le sud du département d'Alger, et dans une zone hostile en raison de ses vents violents et quasi permanents, a donné d'excellents résultats (2.500 hectares traités avec pleine efficacité en 25 jours par un seul appareil). Si bien que le Service de la protection des végétaux n'a pas manqué de faire appel, au printemps de 1955, à la Compagnie Gyrafrique-Nord pour participer à la lutte contre l'invasion de sauterelles pèlerines qui menaçaient tout le littoral algéro-tunisien. Trois hélicoptères furent mis à sa disposition qui effectuèrent, au-dessus des zones inaccessibles aux divers moyens terrestres et à l'avion, 350 heures de vol représentant plus de 25.000 hectares traités.

Les possibilités infinies de l'hélicoptère, démontrées au cours de ces missions, très variées, ne pouvaient échapper aux pouvoirs publics qui, dès le début des troubles qui ensanglantèrent l'Afrique du Nord, firent appel aux hélicoptères de Gyrafrique-Nord qui, d'abord en Tunisie, ensuite et encore dans l'Aurès, effectuèrent plusieurs sauvetages, des transports de blessés, de nombreuses liaisons au profit des autorités administratives, participant ainsi à la politique de pacification instaurée par le Gouvernement général de l'Algérie.

Le séisme d'Orléansville, en septembre 1954, constitua un nouveau champ d'action pour les hélicoptères de Gyrafrique dont les pilotes se dépensèrent sans compter pour effectuer des sauvetages, amener des médecins et des médicaments sur les lieux sinistrés, épandre des produits désinfectants sur ces mêmes lieux.

La découverte récente, par un de ses hélicoptères, d'un avion perdu dans le Sahara et, il y a quelques jours, le sauvetage d'une femme indigène, mutilée par un requin, à Boke (Guinée française) et sauvée par un de ses appareils, actuellement stationné à Conakry a, une fois de plus attiré l'attention générale sur les activités multiples de cette jeune Compagnie.

LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 9 juin 1956)

Chevalier

André Voirin, chef-pilote de la Compagnie Gyrafrique-Nord.

Avec les pilotes de Gyrafrique
ENCORE DEUX SAUVETAGES À L'ACTIF DE L'HÉLICOPTÈRE
APRES BEAUCOUP D'AUTRES
(*Les Ailes*, 6 octobre 1956)

LE 15 août dernier, un officier méhariste se trouvant en pleine brousse, tombait gravement malade et devait être évacué d'urgence sur Atar. Par véhicule terrestre, cette évacuation demandait dix heures et s'annonçait des plus pénibles pour le patient.

Deux pilotes d'hélicoptères, MM. Bolley et Duhoux, se trouvaient à ce moment en Mauritanie où ils assuraient l'exécution de travaux aériens confiés à la Compagnie Gyrafrique. Le médecin-chef d'Atar les contactait aussitôt et M. Bolley, devançant toute réquisition, s'offrait immédiatement à aller chercher l'officier malade avec son hélicoptère. Ce qui fut fait, sans histoire.

Quelques jours plus tard, la même situation se représentait et, cette fois, c'est M. Duhoux, l'autre pilote de la Société Gyrafrique, qui intervenait avec le même heureux résultat.

Le chef de bataillon de Luze, commandant d'armes de la place d'Atar, a exprimé lui-même sa gratitude aux deux pilotes pour leur aide, apportée avec la plus grande spontanéité : « J'ai apprécié le « chic » avec lequel ils l'ont fait au moins autant que l'acte lui-même accompli dans le plus pur esprit des traditions de brousse ». Il a remercié également la Société Gyrafrique pour le concours que son personnel et son matériel lui ont apporté en cette double circonstance et lui a exprimé « toute la reconnaissance des militaires de l'Adrar ».

Ce sauvetage, à l'actif de MM. Bolley et Duhoux, confirme les possibilités de l'hélicoptère en matière de secours, notamment dans les régions où les communications sont précaires quand elles ne sont pas sporadiquement interrompues.

On est heureux de l'occasion qui nous est donnée par les deux évacuations sanitaires sur Atar, pour rappeler que la Compagnie Gyrafrique n'en est pas à son premier exploit dans ce sens. Elle a rendu d'immenses services à Orléansville, lors du trop fameux séisme qui ravagea cette ville d'Algérie et dans l'Aurès, au début des troubles. Dernièrement encore, à Boke, le chef-pilote de la Société Gyrafrique a évacué par hélicoptère sur un centre hospitalier une Africaine qui avait été dangereusement mordue par un requin.

Rapidement l'hélicoptère municipal s'imposera...

Les besoins du travail aérien
POURQUOI PAS L'AUTOGIRE ?
(*Les Ailes*, 17 novembre 1956)

L'animateur de la Compagnie Gyrafrique Nord, M. Masson-Regnault — il est superflu de souligner ici les résultats remarquables qu'obtient cette entreprise dans les applications de l'hélicoptère au travail aérien — traite une intéressante question. Pouvons-nous faire mieux, pour exposer celle-ci, que de reproduire l'essentiel de la lettre qu'il veut bien nous adresser ?

Dans un de vos derniers numéros, dont j'ai pris connaissance à Conakry, où je me trouvais alors, j'ai lu avec intérêt, la description que votre collaborateur a faite, de l'avion américain de travail agricole, le « Kaydet ».

Si j'extrais de cet article les quelques lignes suivantes :

« ... Que demande-t-on à un avion agricole ? D'être économique à l'emploi. D'être simple de pilotage et de structure, sûr et solide. On lui demande aussi de pouvoir voler à l'extrême limite de la perte de vitesse (qui, naturellement, doit être basse), le pilote gardant une maniabilité suffisante pour virer ou effectuer une manœuvre brusque, d'avoir une charge utile importante. Tout cela doit former un curieux compromis, car une forte charge utile entraîne un poids total élevé, incompatible avec une faible vitesse minimum, à moins que l'on adopte une aile à grande surface qui pèse lourd, mais diminue la charge utile... »

... c'est que les qualités qui doivent être exigées d'un avion de travail aérien semblent, comme le dit très justement votre collaborateur, difficilement conciliables.

Cette remarque, qui est parfaitement valable pour un aérodyne à ailes fixes, dont l'ennemi demeure la perte de vitesse, en raison notamment de sa charge — et pourquoi ne pas l'avouer, souventes fois, de sa surcharge — au décollage et dans les premières minutes de traitement, n'a plus aucun fondement, lorsqu'il s'agit de voilures tournantes, et plus spécialement, d'autogire.

Pourquoi donc alors, ne pas adopter, pour ce genre de travail, ce type d'appareil, dont la sécurité et la maniabilité aux vitesses imposées pour les traitements — 40/60 km.-h. — sont remarquables ?

Un projet d'autogire (le L.-20) étudié dans ses moindres détails par l'ingénieur Lepère — ancien collaborateur de La Cierva — à qui un petit groupe de convaincus a fourni les moyens d'exécuter ce travail, a été soumis, il y a plus d'un an au S.G.A.C.C. Il fallait alors 80 millions pour construire trois prototypes, qui auraient été réalisés en moins d'un an, et l'étude du prix de revient de la présérie faisait ressortir la possibilité de livrer cette machine, équipée d'un moteur Continental de 145 CV. à un prix oscillant entre 4 et 5 millions.

Faut-il ajouter que cet autogire possédait un perfectionnement extrêmement intéressant, puisqu'il décollait sur place, sans rouler.

Enfin, faut-il dire encore que cet appareil, dont le pilotage est d'une facilité déconcertante, l'entretien extrêmement simple, l'encombrement, pales repliées, ne dépassant pas celui d'une grosse voiture, devrait être la machine agricole volante idéale du fermier, puisqu'elle pourrait également assurer ses déplacements, à une vitesse de croisière de 175 km.-h. avec plus de cinq heures d'essence à bord !

Devons-nous en conclure que nous sommes si pauvres qu'il ait été impossible d'inscrire cette somme au budget spécial du S.G.A.C.C. et ce, malgré la certitude de débouchés considérables, notamment dans les territoires de la France d'Outre-Mer et à l'étranger ?

M. MASSON-REGNAULT.

LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 23 mars 1957)

Officier

Auguste Couzon, pilote-commandant de bord à la Compagnie Gyrafrique-Nord

1957 (septembre) : création de la [Compagnie tropicale Gyrafrique](#) à Conakry

LE PILOTE JOURDAN, DE LA COMPAGNIE GYRAFRIQUE,
A REÇU LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE
(*Les Ailes*, 7 septembre 1957)

Le général commandant la Zone Sud du Constantinois et les troupes de l'Aurès à Batna remettant la croix de la valeur militaire au pilote Jourdan, de la Compagnie Gyrafrique Nord

La Compagnie Gyrafrique disposait en juillet de dix hélicoptères ; cette flotte a dû atteindre en août onze appareils et elle en comptera quatorze d'ici la fin de l'année. Avec ces appareils, Gyrafrique a déjà totalisé plus de 20.000 heures de vol au cours d'un travail de recherches peut-être trop obscur, sans panache, mais d'une utilité déterminante pour la prédominance française dans le développement des territoires explorés.

Tout en poursuivant ce travail, les pilotes de Gyrafrique ont eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'accomplir des missions de sauvetage qui constituent de véritables actions d'éclat. C'est une de ces actions d'éclat que le pilote Jourdan a réalisée il y a quelques semaines.

Après le dramatique transport de M^{me} Monnerot, d'Arris à Alger, par le chef-pilote Voirin, et son intervention dans le sauvetage des populations d'Orléansville, après l'évacuation dans le désert mauritanien, par les pilotes Bolley et Duhoux, d'officiers méharistes mourants, le pilote Jourdan vient, en effet, d'ajouter au palmarès de Gyrafrique un haut fait d'humanité, que l'Autorité militaire a sanctionné par une citation. Le texte de cette citation — celle-ci s'est accompagnée de l'attribution, au pilote, de la croix de la valeur militaire avec palme — se suffit à lui-même.

« Pilote d'un hélicoptère Bell, de la Société Gyrafrique, d'un courage et d'une audace remarquables, homme de devoir. Au cours d'un vol qu'il effectuait le 18 juin pour le compte de sa Société, n'a pas hésité à répondre à la demande qui lui était faite par les troupes au sol, pour tenter de récupérer le corps du pilote d'un « Mistral » accidenté sur le plateau de Stah (Aurès). Bien qu'aucune protection terrestre ne se soit trouvée à proximité, s'est posé à côté de l'épave. Ne pouvant, par ses seuls moyens, dégager le corps du pilote, a redécollé pour chercher l'aide de deux militaires. Toujours sans protection immédiate, s'est posé à nouveau près de l'appareil accidenté, réussissant enfin à accomplir la mission périlleuse qu'il n'avait pas craint d'accepter. »

L'HÉLICOPTÈRE AU CINÉMA
« Sahara d'aujourd'hui »
(*Les Ailes*, 12 octobre 1957)

NOUS avons assisté, la semaine dernière, à la présentation d'un film sur le Sahara, réalisé par M. Pierre Schwab en Eastmancolor et en Dyaliscope. M. Masson-Regnault, président-directeur général de la Compagnie Gyrafrique-Nord et de la Compagnie Tropicale Gyrafrique, nous y avait invités parce que ses équipages et ses hélicoptères y étaient des acteurs et y jouaient même un rôle important.

Un documentaire ne se raconte pas. À notre avis, cependant, ce film dépasse le documentaire pur. Les belles images y sont liées de façon telle que l'ensemble constitue une œuvre véritable, une sorte de poème en trois parties.

Dans la première, le désert, et ce terrible désert qu'est le Sahara, le plus grand du monde, domine l'homme, le touareg qui lui est soumis et l'Européen qui commence à l'appivoiser en lui donnant de l'eau. L'apparition de l'eau se prête à des scènes aux couleurs vivantes qui contrastent avec les couleurs austères de l'étendue morte.

Dans la seconde, les géologues scrutent les richesses minérales encore inconnues et font, pour cela, un large emploi de l'hélicoptère.

Si l'on doutait encore des services que peuvent rendre les voilures tournantes, il suffirait, croyons-nous, de voir ce film pour être convaincu de leur utilité. En comparaison de l'avion qui sert l'homme, mais qui a une existence propre entre ses pistes et ses terrains, l'hélicoptère paraît participer à la vie même du pionnier, avec lui, à chaque instant, même quand il cherche un camarade en danger, au milieu des blocs de rochers. On a la sensation que des hommes marchant sur les mêmes terrains aux éboulis immenses auraient infiniment plus de mal à retrouver et à sauver un blessé que n'en ont ces machines.

Le retour au camp, le soir, fournit l'occasion de jeux surprenants de couleurs. La recherche d'un géologue qui n'est pas rentré, recherche dépourvue de toute cette fausse sentimentalité à laquelle nous habitue trop souvent le cinéma, est sobre et fort émouvante.

La dernière partie est le travail des pionniers du pétrole au derrick. Le film s'achève sur la flamme d'un puits qui illumine la nuit.

Un film riche en images neuves, dont la trame dégage une impression forte et une leçon de confiance et d'énergie. Une jeunesse, des blancs et aussi des noirs, y connaît le goût de vivre pour une grande tâche et de participer à un travail créateur.

Il est bon que les hélicoptères soient montrés ici dans leur participation, la moins connue, au défrichage du Sahara. L'autre participation aérienne, celle qui se fait par l'avion de transport, est désormais si familière qu'elle ne saurait être le sujet d'un film. À notre avis, il faut cependant rappeler de temps en temps, pour que l'on ne l'oublie pas, que ce défrichage sans le transport aérien eut apporté des fruits à si longue échéance qu'aucun de nos gouvernements n'eut osé s'y atteler,

J. R.

À TIMIMOUN, APRÈS LA DOULOUREUSE EMBUSCADE
LES HÉLICOPTÈRES DE " GYRAFRIQUE " AU SECOURS DES PÉTROLIERS
(*Les Ailes*, 4 janvier 1958)

Les lignes que l'on va lire ici ne sont pas dues à un journaliste. C'est le compte rendu, d'une éloquente concision, du pilote Voirin, qui, en compagnie du pilote Massot, appartenant à Gyrafrique-Nord, ont accompli à Timimoun, au Sahara, une mission magnifiquement réussie, à la suite de l'embuscade dont un groupe de pétroliers ont été les victimes. Mieux qu'un récit « arrangé », ce compte rendu de Voirin, que veut bien nous transmettre M. Masson-Regnault, président-directeur général de la Compagnie Gyrafrique-Nord, situe le mérite des deux pilotes.

AU cours de la journée du 8 novembre, un avion de la Société Norafor est venu survoler notre camp, situé à 200 km. au Sud d'Adrar. Aucun contact radio n'étant possible pour différentes causes, l'avion a lancé un message en provenance de la direction de la Compagnie d'exploration pétrolière, demandant aux hélicoptères de Gyrafrique, de rejoindre Adrar le plus rapidement possible sans préciser pourquoi.

Dès le retour au camp, en fin de journée, des deux hélicoptères, l'équipe des mécaniciens a effectué, pendant la nuit, l'entretien des appareils et les a préparés pour une nouvelle mission.

Le 9 novembre, décollage à 6 h. 30 Je pilote le F-BDVH et Massot, le F-OAPY.
Destination : Adrar où l'arrivée a lieu à 9 heures.

Je suis reçu par le chef de base qui m'informe de l'attentat de Timimoun, et de la mise à la disposition de la Compagnie des pétroles d'Algérie, par la Compagnie d'exploration pétrolière, de deux hélicoptères.

Cette matinée du 9, nous attendons à l'aérodrome d'Adrar, l'arrivée d'Oran d'un Nord-2501 de l'Armée de l'Air, qui a charge de procéder au transport des deux hélicoptères de Gyrafrique après leur démontage. Je refuse immédiatement, invoquant que Timimoun se trouvant à 180 km. d'Adrar, nous l'atteindrons en vol avant que le chargement n'ait été effectué dans l'avion.

Après une conversation rapide avec l'officier, commandant de bord du Nord-2501, nous sommes d'accord pour que l'avion n'effectue que le transport du carburant, soit 2.400 litres.

Décollage d'Adrar à 12 h. Nous sommes à Timimoun à 13 h. 40. Je suis reçu par le représentant de la Compagnie des pétroles d'Algérie, le colonel Nabal, qui me donne tous renseignements utiles à notre mission : récupérer des survivants à 75 km. au nord de Timimoun, au milieu de l'Erg.

Dès l'arrivée du Nord-2501, à 14 h., nous commençons notre première rotation. Départ : 15 h., par vent très violent ; visibilité horizontale ; 15 km.

Au cours de cette rotation, nous récupérons quatre survivants auprès d'un Détachement de la Légion arrivé à 20 km. du lieu de l'embuscade.

Le 10 novembre, nous arrivons sur l'emplacement de l'attentat en même temps qu'un détachement de la Légion. Nous sommes protégés par un Dassault. L'élément de la Légion progresse à 300 mètres à l'heure.

Ce jour, nous évacuons dix morts, que nous transportons sur de simples brancards arrimés sur les hélicoptères.

Le 11 novembre, très tôt, nous recommençons les évacuations de deux morts et transportons des pièces automobiles (boîtes de vitesse, ponts arrière, etc.) destinées à un autre détachement de la Légion lancé à la poursuite des rebelles.

Le 12 novembre, nous évacuons trois indigènes survivants et du matériel de la Compagnie des pétroles d'Algérie.

Notre mission est alors terminée et nous effectuons le parcours Timimoun-Adrar dans l'après-midi.

Le 13, nous sommes de retour à notre camp, à 200 km. Sud d'Adrar.

Résultat : sept survivants évacués, douze dépouilles mortelles récupérées, matériels divers de la Compagnie des pétroles d'Algérie, transports de ravitaillement et pièces détachées pour la Légion, plusieurs reconnaissances dans l'Erg, en vue d'y retrouver des survivants possibles et repérage des traces de rebelles.

Soit 43 heures de vol en quatre journées. Malgré des conditions défavorables, météo, zone désertique, mise en place rapide, nous avons effectué, dans un minimum de temps, cette importante et douloureuse mission.

Le pilote Voirin, auteur de ce compte rendu, et dont le soleil saharien a fait pousser la barbe

À SUD-AVIATION
(*Les Ailes*, 19 avril 1958)

.....
En Guinée, un « Alouette-II » de la Société Gyrafrique participe au traitement des bananiers et a permis l'évacuation rapide d'un mineur accidenté. Le mois dernier, cette

même « Alouette-II » a transporté M. Gérard Jacquet, ministre de la France d'Outre-Mer, qui faisait une tournée d'inspection en A.O.F.

LA RÉCENTE PROMOTION DU RUBAN BLEU
LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE
(*Les Ailes*, 17 mai 1958)

M. Francis Audoli, directeur adjoint à Gyrafrique.

À LA STATION-SERVICE GYRAFRIQUE
(*Les Ailes*, 24 mai 1958)

MALGRÉ la conjoncture économique du Maroc, les efforts se poursuivent pour doter ce pays d'une station-service répondant aux besoins présents et futurs de l'Aviation Légère.

Les installations modernes de la station-service Gyrafrique, sur l'aérodrome de Tit-Mellil sont spécialisées dans les réparations courantes et les révisions générales des Jodel et Piper de tous types, ainsi que dans celles des « Norécrin ». L'atelier moteurs effectue les révisions générales des moteurs Continental et Lycoming.

La société porte la plupart de ses efforts sur le matériel français car il existe au Maroc un marché où notre industrie pourrait trouver des débouchés intéressants.

UNE SOCIÉTÉ FRANÇAISE QUI POSSÈDE VINGT HÉLICOPTÈRES
(*Les Ailes*, 27 septembre 1958)

La compagnie Gyrafrique-Nord, dirigée et animée par M. Masson-Regnault, assure, depuis le 29 août dernier, en plus de ses propres activités, celles de l'entreprise « Hélicoptère Service Briand ».

L'intégration du matériel de cette société à celui que possédait déjà Gyrafrique-Nord, porte la flotte de cette dernière à vingt hélicoptères, soit dix-sept Bell et trois « Alouette-II ».

Peu de sociétés d'exploitation d'hélicoptères, y compris celles des États-Unis peuvent aligner une flotte de cette importance... Nous en félicitons Gyrafrique-Nord et nous nous réjouissons de ce que celle-ci soit française. Encore un domaine où, sans bruit — il en mériterait davantage — la France donne l'exemple ! Il convenait de le souligner et d'en féliciter Gyrafrique-Nord.

LE SUBSTANTIEL RAPPORT DE M. ÉTIENNE PLOIX
L'HÉLICOPTÈRE ET LE TRAVAIL AÉRIEN
(*Les Ailes*, 15 novembre 1958)

.....
Les exploitants, possesseurs de la flotte la plus nombreuse étaient le Groupe des Sociétés Gyrafrique qui employait quatorze Bell, une « Alouette », deux Hiller, et la Société Fenwick avec quatorze Bell.

UN « PÈRE NOËL » HÉLIPORTÉ EN ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 10 janvier 1959)

LA barbe blanche flottant au vent du rotor, ses deux hottes remplies de jouets et de friandises, le Père Noël, en 1958, descend sur terre dans un équipage peu conforme à la tradition... C'est sur l'aérodrome d'Alger-Maison Blanche que se déroula, le 25 décembre, cette scène pittoresque, quand un Bell-47 de Gyrafrique-Nord, à la verrière décorée avec goût — au détriment, semble-t-il, de la visibilité — vint déposer son chargement de cadeaux aux pieds des enfants du personnel de la Société. M. Masson-Regnault, président-directeur général de Gyrafrique, avait tenu à assister à cette sympathique cérémonie.

COOPÉRATION S.N.C.F.-GYRAFRIQUE
LE SUCCÈS DES SERVICES TOURISTIQUES EN HÉLIPTÈRE
AU DESSUS DES PYRÉNÉES
(*Les Ailes*, 26 septembre 1959)

LE service d'excursions par hélicoptères, organisé l'an dernier à titre d'essai dans les Pyrénées, au départ de Cauterets, a repris cette année avec un plein succès.

Les affiches jaunes et noires de la S.N.C.F. annonçant les excursions ont été placardées opportunément dans la région et tous les services de cars aboutissant au Pont d'Espagne, dont la cascade a été de tout temps un but d'excursions, amènent les visiteurs à proximité de l'hélistation.

Au Pont d'Espagne existe un parking permettant d'accueillir voitures et cars, ceux-ci au nombre d'une centaine. De là, une montée de dix minutes amène les visiteurs à l'hélistation.

Celle-ci est, à vrai dire, très sommaire : dans un site chaotique de rochers moussus, une aire d'atterrissage en bois de 5 mètres de côté, surélevée de 2 mètres, où se trouve un minuscule bureau où l'on prend les billets.

C'est simple mais suffisant, d'autant plus qu'en 1960, l'hélistation sera établie un peu plus bas et plus près du parking.

Que vient faire la S.N.C.F. dans cette affaire ? Le chemin de fer, dont la vocation est de transporter à longue distance, doit se préoccuper d'assurer à ses clients les « prolongements » touristiques voulus. C'est dans ce sens qu'au début du siècle, le P.L.M. a créé les services touristiques automobiles qui sont devenus depuis : la « Route des Alpes », la « Route du Littoral », etc. Or, l'hélicoptère est en montagne un engin merveilleux pour faire du tourisme « vertical », permettant d'atteindre en quelques minutes, des sites, qu'à pied ou à mulet, on mettrait des heures ou des journées à rejoindre.

La S.N.C.F. a estimé que ce mode de tourisme devait être favorisé par elle au même titre que ses cars de tourisme et qu'elle pouvait faire œuvre utile en permettant le démarrage et la vie des services d'hélicoptères de tourisme en montagne. Ces services comportent, en effet, des aléas financiers sérieux tenant essentiellement au risque de mauvais temps.

C'est ainsi que la S.N.C.F. avec l'aide compréhensive de la Ville de Cauterets, a garanti à la Société Gyrafrique qui assure le service, un minimum de recettes, ce qui permet à cette société d'accepter les risques de l'opération. En 1958, la garantie aurait joué du fait du temps exécrable de l'été. Au contraire, cette année, la recette acquise à

la fin d'août dépasserait largement la garantie, car il y a eu deux mois de beau temps ininterrompu. L'appareil a pu chaque jour faire vingt ou trente voyages. Dans ce cas, la S.N.C.F. n'aurait donc aucune garantie à verser, mais elle aurait joué le rôle indispensable d'une société d'assurances (en réalité, c'est la filiale touristique de la S.N.C.F., la S.C.E.T.A., qui intervient).

LE PERSONNEL ET L'APPAREIL

Le service est assuré par un personnel total de trois personnes. Le pilote Morel est, en même temps, chef de l'exploitation. Jeune, dynamique, d'abord sympathique, il a l'énorme avantage d'avoir toujours vécu dans la région et d'en connaître comme sa poche les moindres recoins, y compris les ascendances et rabattants, ce qui est aussi utile à un pilote d'hélicoptère qu'à un vélivole. Morel assure qu'outre l'élément de sécurité, profiter des ascendances lui permet de réaliser des économies de carburant.

Le reste de l'équipe est composé d'un mécanicien, jeune et solide montagnard barbu, et d'une hôtesse également du pays (elle est fille d'un guide de la région) joliment habillée de bleu-clair aux couleurs de Gyrafrique. Malgré ses dix-huit ans, elle a la responsabilité de la caisse, délivre les billets et installe les passagers dans l'appareil comme une hôtesse de l'air chevronnée.

Le jour où nous avons rendu visite à la station, l'appareil en service était un Bell-47-G-2, d'une puissance nominale de 260 CV, qui tombe à 210, vu l'altitude de l'hélistation (1.500 mètres) et même à 180, quand l'appareil monte à 3.000 mètres, ce qui lui arrive fréquemment.

Au début de l'été, le service était assuré par un Bell-47.J. qui permettait d'emmener trois passagers au lieu de deux, mais il a dû, en cours de saison, être affecté à un autre service.

Les prix, maintenant : la minute de vol est vendue à peu près 500 fr. par passager. L'excursion la plus courte et la plus classique, la montée au lac de Gaube, dure cinq minutes aller et retour et coûte 2.500 fr. Cinq autres excursions sont proposées, dont la plus chère, le tour complet du Vignemale, massif splendide, qui bouche la vallée entre la France et l'Espagne, coûte 15.000 fr et dure environ une demi-heure. En outre, des tours spéciaux sont organisés pour des clients qui acceptent de payer jusqu'à 40.000 fr. par sortie. À cet effet, on dispose, en plus des deux hélistations (Cauterets et lac de Gaube) de vingt « hélisurfaces », aires sommaires permettant de poser l'appareil pour prendre ou déposer des passagers.

DES CLIENTS SÉRIEUX...

Ces prix paraissent raisonnables si l'on en juge par les files d'attente qui s'établissent certains jours à l'hélistation. Il paraît que, même les jours de pluie ou de brouillard, des dizaines de personnes attendent stoïquement l'éclaircie, parfois problématique, qui leur permettra de s'envoler.

Un client, le propriétaire d'une marque de rhums de Bordeaux, a été si enthousiasmé qu'il est revenu la semaine suivante avec une quinzaine d'invités pour leur faire goûter le plaisir du vol. Pourtant lui-même avait hésité avant de s'embarquer pour la première fois !... Malheureusement pour les invités, le ciel en disposa autrement et un brouillard à ne pas voir les pales empêcha cette excursion.

Un autre client s'est fait remarquer par un tour spécial du Cirque de Gavarnie, dont le pilote, pourtant blasé, parle comme d'une journée inoubliable ! En particulier, l'hélicoptère descendit en autorotation tout au long de la fameuse cascade, au milieu des arcs-en-ciel que faisait jouer le soleil dans une féerie de couleurs inimaginable.

Mais il n'y a pas que le tourisme : il est apparu cette saison que le service pouvait aussi servir au sauvetage en montagne. Un jour de cet été, une cordée dévissa sur une paroi particulièrement abrupte du Vignemale. Alerté par la gendarmerie, le pilote du Bell-S.N.C.F. n'hésita pas une minute. Il s'envola vers le lieu de l'accident, repéra la

cordée et réussit après vingt essais infructueux, au péril de sa vie, à se poser sur une étroite plate-forme de la paroi. On put embarquer les deux blessés qui n'auraient pas résisté à une nuit en haute altitude : l'un avait une fracture du crâne, l'autre des fractures multiples. Grâce à Morel, les deux purent être sauvés et sont tout à fait rétablis. La fin de l'histoire est moins belle : **non seulement les intéressés ont refusé jusqu'ici de rembourser le carburant dépensé pour les sauver, mais ils n'ont ni l'un ni l'autre adressé même un petit mot de remerciement au pilote qui avait risqué sa vie pour eux !**

Pour le touriste, l'impression est véritablement enivrante. On a l'impression de frôler les parois abruptes — impression fautive d'ailleurs, car à la taille des sapins, on s'aperçoit qu'on est en réalité à quelques centaines de mètres de ces parois — on fait du rase-motte sur les glaciers et les névés du Vignemale, on survole les sommets, et on aperçoit au loin, par dessus des crêtes, la plaine du Sud-Ouest ou le versant espagnol, sans compter la vision inattendue d'un troupeau d'isards, au-dessus duquel l'appareil passe sans les troubler : ils n'ont peur que des hommes, car, trop souvent ceux-ci portent un fusil !

L'AVENIR...

Il est à peu près certain que le service continuera l'année prochaine. On parle même, ainsi que nous l'avons déjà dit, d'installer l'hélistation de départ à proximité immédiate du Pont d'Espagne, au point où finit la route carrossable. Le propriétaire de l'hôtellerie voisine s'était d'abord opposé à ce projet par crainte du bruit. Mais il s'est vite rendu compte que la clientèle de l'hélicoptère lui procurerait une excellente pratique.

Il y avait eu également à l'origine, d'autres opposants : les propriétaires de vaches qui assuraient que le bruit faisait tourner le lait !

Il n'est pas question de maintenir le service en hiver ; ni le site ni la clientèle ne s'y prêtent. L'appareil de Gyrafrique, et sans doute un second qui serait une « Alouette-II », assureront des services S.N.C.F. dans les Alpes, à Val d'Isère (comme en 1957 et 1958) et sans doute à Megève, jusqu'au printemps...

Avec, espérons-le, le succès que mérite cet exemple intelligent de coordination des transports !

Lucile AUGERON.

LE 25^e HÉLICOPTÈRE DE LA COMPAGNIE GYRAFRIQUE (*Les Ailes*, 25 décembre 1955)

M. Masson-Regnault et les membres du Conseil de la compagnie Gyrafrique ont réuni leurs amis, le 30 novembre, à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

Cette réunion était organisée à l'occasion du passage à Paris du premier hélicoptère lourd destiné aux pétroliers sahariens à Hassi-Messaoud. L'appareil était un S-58 belge portant l'immatriculation caractéristique OO-SHO qui venait grossir la flotte de vingt-quatre appareils de Gyrafrique... en attendant que soient construits à Alger des autogires Kellett dont M. Masson-Regnault vient d'obtenir la licence.

Parmi les personnalités rencontrées à l'héliport, citons l'amiral Jozan et l'amiral Ebrard, MM. Louis Couhé, Louis Castex, Henry Beaubois, Didier Daurat, de Villeneuve, le commandant Hurel, etc.

UNE EXPLOITATION INTENSIVE DU TRAVAIL AÉRIEN
LES HÉLICOPTÈRES DE GYRAFRIQUE ET LEUR ŒUVRE

(*Les Ailes*, 9 janvier 1960)

L'AVIATION de ligne qui, sur un réseau mondial, retient notre attention par ses progrès continus, par les problèmes sans nombre qu'il lui faut résoudre, par l'influence qu'elle a sur notre civilisation, ne doit pas nous empêcher de suivre une autre aviation, qui est celle du travail. Alors que la première s'éloigne de plus en plus de ses caractères originels, la seconde présente encore, même aujourd'hui, dans son avant-garde, certains des caractères qu'elle avait à ses débuts.

Gyrafrique nous en est, à cet égard, un exemple. La compagnie, vouée au travail aérien, y emploie aujourd'hui une trentaine d'hélicoptères. Il suffit de parcourir la liste de ses travaux et de penser aux conditions dans lesquelles ceux-ci doivent être effectués, aux risques par exemple qu'ils imposent, pour comprendre le bien-fondé de cette boutade : « C'est un peu un métier d'acrobate que le nôtre », lancée par le colonel Masson-Regnault, fondateur et président de la société.

Ces opérations, que sont-elles ? Nous le verrons plus loin quand nous aurons dit ce qu'est aujourd'hui Gyrafrique.

Cette société de travail aérien possède une flotte de treize hélicoptères Bell-47.G, triplaces à moteur Franklin de 210 CV., d'un rayon d'action de 350 km., et capables d'emporter une charge marchande de 240 kg. À ces Bell, s'en ajoutent quelques autres, soit cinq du type 47-G.2 à moteur Lycoming de 260 CV., quatre du type 47-J, et puis encore deux « Alouette » et, dans le domaine des « lourds », un Sikorsky S.-58.

Vingt-trois pilotes et une centaine d'hommes assurent le service.

À Alger-Maison-Blanche, la société occupe un hangar qu'elle a fait agrandir et qui, avec ateliers et magasins, donne une surface totale de 2.800 mètres carrés. Elle assure là l'entretien de ses machines et de celles qui lui sont confiées. Elle est agréée pour les hélicoptères Bell et Sud-Aviation ainsi que pour les moteurs Franklin et Lycoming.

Elle dispose aujourd'hui d'une base permanente pour le pétrole au Sahara, à Hassi-Messaoud. Une base en Métropole, pour la montagne, est installée à La Bâtie, en Savoie. Jusqu'au référendum qui, l'an dernier, a consacré l'indépendance de la Guinée, la société était installée dans ce pays sous le nom de Tropical Gyrafrique. Elle y entretenait une « Alouette » et deux Bell. Elle avait mis au point dans ce pays un traitement, par hélicoptère, de la corcosporiose, maladie cryptogamique du bananier. Elle avait ainsi contribué à sauver de nombreuses plantations. Depuis le référendum, elle s'est retirée de ces régions. Au Maroc, sur le terrain de Tit-Mellil, elle a encore sept Piper-« Cub » destinés éventuellement au travail agricole, car l'avion est préférable à l'hélicoptère pour ce travail quand le terrain est peu accidenté. Ils sont, pour l'heure, inactifs.

En Afrique, le principal de l'action de la société se déroule aujourd'hui au Sahara, où elle contribue à des recherches se rapportant au pétrole, à l'uranium, à des études plus générales de géologie.

AU SERVICE DU PETROLE

Pour le pétrole, le Bell emmène deux passagers et un matériel de mesures disposé dans une sorte de panier arrimé en dehors de la cabine. Les opérateurs sont déposés au lieu de leur travail. Ils y pratiquent la gravimétrie qui permet d'obtenir, par la mesure de la pesanteur, une connaissance plus précise de la structure du sous-sol. Les mesures que ce travail implique exigent beaucoup de précision et, quand les opérateurs ont commis des erreurs d'emplacement, elles obligent à des retours sur place avec reprise du travail en des points précis. La société a pratiqué récemment ce genre d'opérations pour la Compagnie générale de géophysique.

Elle vient d'établir à Hassi-Messaoud la base permanente que nous avons citée déjà, avec deux Bell, un 47-G.2 et un 47-J ainsi que le dernier venu, le Sikorsky S.-58.

Les deux Bell servent au transport des employés isolés d'un puits à l'autre et permettent de faire, en une heure, le trajet qui demanderait généralement un jour en jeep. Ils sont aussi un moyen de sécurité sanitaire. Quand des accidents se produisent dans les puits, un de ces coups de feu dont les sondeurs sont parfois victimes, l'intervention doit être immédiate et ne peut se faire que par moyen aérien. C'est certainement une des raisons pour lesquelles la Compagnie française des pétroles (Algérie), à Hassi-Messaoud, attache une si grande importance à la collaboration étroite avec Gyrafrique.

L'introduction du Sikorsky dans la flotte des hélicoptères légers et sa mise en service à la base d'Hassi-Messaoud marque un souci de mieux répondre aux besoins particuliers des pétroliers ; pour les relèves en particulier. La relève des équipes de sondeurs est une opération de tous les jours. Or, les équipes sont de vingt-quatre à trente personnes. Les puits sont à cinquante kilomètres environ les uns des autres. Les Bell, le 47-G avec ses deux passagers, le 47-J avec ses quatre passagers, sont au-dessous des nécessités d'un transport de ce genre. Le S.-58, qui peut transporter douze passagers, convient mieux. M. Masson-Regnault a été visiblement impressionné, au cours d'une visite au Texas, par l'essor fabuleux du pays aux 50.000 « trous ». Mais le dixième seulement de ces trous est productif alors que les « trous » du Sahara sont productifs dans une proportion de deux sur trois. Cela montre la perfection des moyens modernes d'investigation ; cela laisse également prévoir le développement des travaux entrepris et parallèlement, le développement des besoins en transport aérien. L'avenir est à des appareils d'une capacité plus considérable que ceux qui ont été employés jusqu'ici.

RECHERCHE DE L'URANIUM

Gyrafrique a travaillé pour le compte du Commissariat à l'énergie atomique (C.E.A.) qui recherchait de l'uranium. On fait, d'abord, pour ces études, un quadrillage du terrain, soit par avion, soit par hélicoptère. Pendant le survol, on détermine, grâce à l'observation du scintillomètre, les lieux où des recherches plus poussées devront être conduites plus tard. C'est là que l'hélicoptère viendra déposer les opérateurs. Gyrafrique a terminé ainsi une mission à l'Est du Hoggar. Elle en entreprendra une nouvelle en janvier en Mauritanie.

Deux machines, en général, sont employées ensemble au Sahara dans ce genre de travail. Une base provisoire est établie à des centaines et des centaines de kilomètres, en plein désert, sur le sable ou sur la roche. Cette base dispose d'un équipement radio qui lui permet de rester en contact avec l'hélicoptère qui est en vol. Si celui-ci est obligé d'atterrir et qu'il ait besoin de secours, le deuxième hélicoptère part aussitôt. Cet appareil est à la fois un secours en cas d'urgence et un appareil de remplacement. En cas de panne de l'autre, le risque est moindre et le travail n'est pas interrompu, le rendement est meilleur.

C'est peut-être dans le travail de géologie, de prospection, que l'on prend parfois des risques sur la demande d'observateurs qui ne sont jamais assez près des murs verticaux de rochers pour les voir mieux et qui ignorent la force de certains vents rabattants. Des opérations de ce genre ont été effectuées pour le Bureau des recherches minières d'Algérie. Son directeur, M. de Beauregard, a complimenté Gyrafrique à leur propos. Il n'avait pas trouvé que le prix de l'heure de vol de l'hélicoptère fût trop élevé puisque, disait-il, cet appareil lui avait permis d'explorer cent kilomètres carrés à l'heure pour un prix de revient au kilomètre-carré comparable à celui d'une mission à terre. Il ajoutait encore : « Même dans les régions montagneuses inaccessibles à une expédition terrestre, l'appareil se pose aisément à peu près partout et permet le prélèvement de nombreux échantillons. »

Ce travail, au Sahara, se fait dans des conditions qui ne sont pas toujours les plus favorables. Mais il faut qu'il soit fait, alors le pilote décide et part même si les conditions

atmosphériques ne sont pas idéales, même s'il y a un certain risque à cela, faute de prévisions météorologiques.

On est habitué ici à affronter toujours quelque difficulté, ne serait-ce que celle du départ dans le sable, sur les terrains de roches délitées, par des températures élevées. La prise de vitesse auprès du sol, prise horizontale, est délicate dans les tourbillons de sable soulevés. Quant au confort, il est celui de la vie en commun sous la tente et si certains redoutent de se sentir seuls, d'autres supportent mal des promiscuités. Question de goût, mais importante.

L'AIDE à L'AGRICULTURE

À côté des travaux que nous venons de voir, et qui font dire à M. Masson-Regnault : « le Sahara, c'est notre job », la société opère encore en Afrique au service de l'Agriculture. Elle participe à la protection des végétaux, au désherbage, à la lutte contre les parasites.

Récemment par exemple, près de Bône, elle est intervenue pour défendre le coton contre un parasite qui, si l'on n'y prend garde, fait beaucoup baisser le rendement d'une exploitation.

Parmi les autres parasites justiciables de l'attaque par hélicoptère, et contre lesquels la société a eu l'occasion de s'employer, on trouve la mouche de l'oranger et ce champignon du bananier, cité plus haut, qui vous ruine une exploitation en deux ans. Les feuilles étant au moins à deux ou trois mètres au-dessus du sol, la pulvérisation à partir du sol, qui doit atteindre mais non brûler, n'est pas facile. Elle est aisée avec l'hélicoptère.

Quant au mildiou, il anéantit en trois jours le vignoble auquel il se prend. Pour y parer, les viticulteurs n'ont pas d'autre moyen que d'entretenir des équipes spéciales capables d'intervenir dès que le danger est signalé. Pas question de compter sur une aide des voisins qui vivent alors sous la même menace. Le fait de disposer d'hélicoptères sur demande, en cas de besoin, décharge les viticulteurs d'un souci et leur permet de supprimer des équipes coûteuses. Un hélicoptère peut traiter quarante hectares de vignes à l'heure, tandis qu'un homme au sol traite deux hectares par jour seulement.

EN EUROPE, EN MONTAGNE

Mais Gyrafrique travaille aussi en Métropole, suivant en cela l'exemple des premiers qui y ont employé l'hélicoptère, de Choppin de Janvry et de Fenwick. Cependant, sur la voie tracée, son dynamisme lui permet, le cas échéant, des solutions neuves. Dans les Alpes, car c'est en montagne surtout que Gyrafrique opère, elle a innové en supprimant méthodiquement presque tous les téléphériques que l'on pensait indispensables à l'acheminement des matériels.

Pour la construction, par exemple, des pylônes de lignes de force, l'hélicoptère transporte personnels et matériels de la station installée en bas du mont jusqu'au chantier qui peut être situé à deux mille mètres au-dessus. Il se charge aussi du passage du câble. Pététain, le chef du détachement des Alpes de la société, a mis au point une méthode spéciale qui comporte l'emploi d'une câblette de plusieurs kilomètres de long.

Le dévidement est réglé par l'action d'un frein différentiel. L'hélicoptère est guidé dans ce travail par un poste radio qui le suit au sol.

Actuellement, Gyrafrique emploie, dans les Alpes, deux Bell, un 47-G.2 et un 47-G. À certaine époque, elle a mis en service, dans cette région, jusqu'à six appareils.

Une couple d'appareils, opérant par beau temps, peut faire en été, entre la station dont nous avons parlé et un chantier, seize heures de vol par jour. S'il s'agit d'un bétonnage, pour une embase de pylône ou un barrage, chaque appareil enlève une caisse d'aluminium de 230 kg de béton, prend l'altitude voulue et se pose sur une estacade qui lui a été préparée. Le pilote, en pressant un bouton sur le manche, analogue à celui qui, dans les avions de chasse, commande une mitrailleuse, largue son

chargement. Une rotation ainsi conduite dure entre cinq et dix minutes. Ce transport par hélicoptère permet de faire le béton dans une station bien établie à basse altitude et de le couler rapidement à sa place en lui assurant cette homogénéité sans laquelle il n'a pas la solidité qu'on attend de lui.

L'activité générale de Gyrafrique, telle que nous l'avons vue, s'est développée depuis 1954, l'année où M. Masson-Regnault soulignait, dans un de ses rapports à la société, la difficulté contre laquelle butaient les entreprises de travail aérien analogues à la sienne : elles abordaient les clients possibles en leur disant : « Donnez-nous des contrats » parce qu'elles comptaient sur ces contrats pour se procurer les capitaux qui leur étaient nécessaires à l'achat des appareils. Mais les clients répondaient : « Revenez avec des appareils et nous vous donnerons des contrats ». Il ne semblait pas y avoir de remède à ce dialogue de sourds. Mais le président de Gyrafrique, servi en cela par son passé aéronautique, par les succès obtenus avec la compagnie Air-Maroc, a pu se procurer, *personae intuitu* pourrait-on dire, les crédits qui lui ont permis de donner à sa société une flotte qui la classe, dans l'ordre du travail aérien par hélicoptère, la cinquième dans le monde et la première pour l'Eurafrrique.

Au moment de terminer cet article, il me revient à l'esprit, et je ne saurais trouver meilleure conclusion, la récente mission accomplie par le chef-pilote de la société, André Voirin, sur un Bell 47-G. On a beaucoup parlé, il y a quelques jours, de la Mission Berliet du Ténéré et des sept camions « Gazelle » qui ont relié Ouargla à Fort-Lamy, à travers le désert, et fait ce voyage par un itinéraire qui n'avait pas été préalablement reconnu. On n'a peut-être pas suffisamment montré, à ce propos, que la sécurité de cette colonne, si élevée qu'elle fût par ailleurs, l'était encore beaucoup plus du fait qu'elle avait un tel éclaireur. Le chef de la Mission Berliet le savait bien puisque c'était lui qui l'avait demandé.

Jean ROMEYER.

Après une journée de travail, un Bell-47 de Gyrafrique rejoint sa base, en plein désert.
Sur un chantier alpin : l'hélicoptère dépose son chargement sur une plateforme improvisée.

LE TRAVAIL AÉRIEN L'ACTIVITÉ D'AGRICOLAIRE (*Les Ailes*, 27 février 1960)

La compagnie Agricolaire Maghreb est cette entreprise de travail aérien qui a pris la suite de la Société Gyrafrique quand le Maroc est devenu un État souverain, jouissant de sa pleine indépendance.

Sous la haute direction du colonel Michy, qui fut directeur de l'exploitation de la compagnie Air Maroc pendant dix ans, elle est installée à Tit Mellil, l'aérodrome de tourisme de Casablanca.

Elle dispose aujourd'hui de neuf Piper P.A. 18 version agricole, et d'un Auster destiné au travail de reconnaissance. Elle est engagée aujourd'hui dans la lutte antiacridienne, dans la haute vallée du Souss.

À titre d'exemple du travail récemment réalisé, travail qui nous est signalé par un de nos lecteurs, indiquons 436 heures de vol effectuées pour une action antiacridienne intense dans la région de Tiznit entre le 25 novembre dernier et le 25 décembre. Pendant ce temps, un autre groupe effectuait à peu près le même nombre d'heures de vol à Fom-el-Hassane et dans une autre région.

NOS DEUILS
(*Les Ailes*, 12 mars 1960)

• LA COMPAGNIE AGRICOLAIR MAGHREB, filiale de Gyrafrique, vient d'être terriblement éprouvée par le tremblement de terre d'Agadir.

Le chef-pilote Chaix a été blessé et sa femme a été tuée. Le pilote, M^{lle} Yvette Mazellier et le mécanicien Pinel sont disparus.

Seul, de cette équipe qui participait à la lutte antiacridienne dans le Souss, le pilote Mazeaud s'en est tiré indemne.

C'est un très lourd tribu que le travail aérien agricole a payé à cette catastrophe.

ICI ET LÀ
LES PILOTES DE GYRAFRIQUE
(*Les Ailes*, 12 mars 1960)

La compagnie Gyrafrique nous signale qu'elle a récemment reçu de M. Paul Barbet, directeur de la Mission transsaharienne du Ténéré, une lettre de félicitations enthousiastes pour les services rendus par son équipage, composé du pilote André Voirin et du mécanicien Paul Marquet. Le même équipage a été demandé par la même Mission pour une nouvelle traversée du Sahara qui aura lieu en octobre prochain.

La compagnie Gyrafrique nous fait connaître aussi que son pilote André Morel vient de se voir décerner, par décret du 18 décembre 1959, la médaille pour Acte de courage et de dévouement, à la suite du sauvetage de deux alpinistes dans le Massif de Vignemale, en juillet dernier.

En Mauritanie, le pilote Gerbert Jacques a récemment permis, grâce à son hélicoptère, de sauver une petite Maure atteinte d'une pneumonie, par son transport direct à l'hôpital d'Atar.

NOS DEUILS

YVETTE MAZELLIER, MA COMPAGNE
(*Les Ailes*, 19 mars 1960)

Yvette Mazellier a disparu tragiquement dans le cataclysme d'Agadir, écrasée sous les ruines de l'Hôtel Saada.

On se souvient peut-être encore qu'elle fut ma compagne dans tous les vols de durée en planeur biplace que j'ai tentés aux Alpilles. Elle était ma coéquipière dans le record mondial de durée en biplace, le 22 novembre 1951.

Elle fut aussi ma compagne fidèle dans beaucoup d'autres vols qui furent quelquefois très durs et moins glorieux.

Notre amitié s'était nouée durant ces longues heures parfois pénibles et notre estime mutuelle s'était affermie au cours des incidents de vol qui réservent souvent aux meilleurs des minutes d'inquiétude.

Enthousiaste, gaie, spontanée et franche, courageuse au sens physique et moral du terme, Yvette Mazellier a servi son idéal durant une carrière sans facilités, prématurément brisée.

Elle avait connu, dans ce métier qu'elle aimait follement et qui, pourtant, l'avait marquée dans sa chair, des déceptions cruelles et des injustices.

Je n'ose rappeler — et pourtant... — le fait qu'elle n'a pas reçu la Médaille de l'Aéronautique qui fut accordée à tous les équipiers ou équipières qui participèrent aux vols-records de durée, records réussis aux Alpilles.

M. CHOISNET-GOHARD.

LE DOULOUREUX TRIBUT DE L'AVIATION
À LA CATASTROPHE D'AGADIR
(*Les Ailes*, 19 mars 1960)

LA semaine dernière, nous avons signalé la mort, dans le séisme d'Agadir, de Mlle Yvette Mazellier, pilote, et du mécanicien Gilles Pinel, tous deux appartenant à la firme Agricolair, filiale de la compagnie Gyrafrique. Le chef-pilote Choix, d'Agricolair également, fut lui-même blessé : ses deux petites filles échappèrent, elles aussi, à la mort, mais leur maman, M^{me} Choix, fut tuée. Le pilote Mazeaud, de l'équipe Agricolair, est indemne.

Nous espérons qu'en ce qui concerne le personnel navigant, le triste bilan était clos. Hélas ! nous nous trompions. Deux pilotes d'Hélicop-Air périrent aussi dans la catastrophe : André de Gieter et Claude Millant. Le mécanicien Vaillant resta seize heures sous les décombres des immeubles qui avaient enseveli ses deux camarades. Les mécaniciens Lavie et Conan, qui avaient quitté leur hôtel cinq minutes avant le séisme, durent la vie à cette circonstance. Un autre pilote, Ségui, au service d'une entreprise marocaine de travail aérien, trouva la mort dans l'écroulement de son hôtel.

Le docteur Richou, qui dirige et anime depuis longtemps la Société d'études et d'exploitation pour l'assainissement des Territoires d'Outre-Mer, était, lui aussi, à Agadir au moment de la catastrophe. Il résidait heureusement dans l'un des très rares hôtels qui aient résisté au tremblement de terre. Il en fut quitte pour de sérieuses contusions.

Le nombre relativement élevé des victimes appartenant à l'Aviation du Travail Aérien s'explique par le fait que quatre entreprises spécialisées se livraient à cette époque, dans le Sud Marocain, à la protection anti-acridienne, soit par avion, soit par hélicoptère.

À la mémoire de ceux qui sont tombés dans ces tragiques circonstances, en particulier à la mémoire d'André de Gieter et de Claude Millant, les Sociétés Hélicop-Air et S.E.P.A.T.O.M. ont fait célébrer une messe, mardi dernier, en l'église Saint-Pierre d'Issy, à Issy-Les Moulineaux.

LÉGION D'HONNEUR
Promotion de l'Aviation civile
(*Les Ailes*, 4 juin 1960)

Officier

M. Francis Audoli, directeur à la compagnie Gyrafrique ;

NOTES DE VOYAGE EN AFRIQUE DU NORD
LE TRAVAIL DES HÉLICOPTÈRES EN ALGÉRIE ET AU SAHARA
(*Les Ailes*, 4 juin 1960)

Revenant de Hassi-Messaoud, dont j'avais eu une vision d'ensemble, grâce à l'hélicoptère, je retrouvai ce genre d'appareils à Alger, et cela d'une façon assez inattendue.

À Saint-Eugène, faubourg de la ville, il y a un petit port sur lequel descend, en pente assez raide, une colline couverte de maisons. Ce port est fermé par une jetée ; cette jetée, la compagnie Gyrafrique l'avait choisie pour base d'une démonstration de son Sikorsky S.-58 qu'elle venait de transformer en cargo. On pouvait voir, sur l'étroite bande de béton, des cages métalliques qui étaient les quatre éléments d'un pylône de transport d'énergie électrique, chacune pesant dans les 500 kg, et, un peu plus loin, six fûts pleins d'eau qui constituaient une charge de 1.300 kg. À côté, se trouvait une camionnette équipée, soit une charge de 1.500 kilos.

Il s'agissait de montrer à des clients, parmi lesquels des pétroliers, avec quelle maniabilité et quelle précision un appareil comme le S.-58 était capable de soulever et de transporter d'un point à un autre, même avec une brusque dénivellation de terrain, les charges des formes les plus diverses. Et cela dans des temps records.

La démonstration était confiée aux pilotes Claude Aubé et Camille Cevrero et à une bonne équipe de mécaniciens. Celle-ci guidait par signes le pilote jusqu'à ce que l'appareil soit exactement au-dessus du crochet d'arrimage. L'accrochage, au moyen du « Cargo Sling », se faisait en quelques secondes. Un tour au-dessus de la mer avec une des charges exposées et l'appareil revenait au-dessus de nous, gagnait la crête voisine autour de laquelle il tournait et redescendait sur la jetée.

Trois quarts d'heure plus tôt, le Sikorsy avait fait une brillante démonstration de ses qualités ; celle-ci, malheureusement, sans témoin. Les grues, qui devaient charger les matériels sur les camions pour le transport à pied d'œuvre étaient en panne ; l'hélicoptère lui-même avait sauvé la situation en assurant ce chargement.

Lorsque les invités eurent admiré, chacun selon son caractère ou sa profession, l'adresse du pilote, la souplesse de l'appareil, l'aisance de son travail ou bien son va-et-vient dans un décor pittoresque au-dessus du bassin où le souffle du rotor mettait des cercles de couleurs vives, ils se réunirent au restaurant de la Rascasse pour le « pot » traditionnel et pour entendre une courte allocution du président Masson Régnauld qui, en travaillant pour sa société, faisait de l'excellente propagande. Ce qu'il n'a pu ajouter à son exposé sur les utilisations de l'hélicoptère, c'est que cet extraordinaire développement de Gyrafrique qui, avec ses vingt-sept appareils, est devenue, en quelque sept ans, la cinquième flotte du monde, était son œuvre personnelle : une œuvre à laquelle il a apporté un inépuisable dynamisme au service d'une parfaite connaissance des choses de l'air.

Et ses collaborateurs ne s'y sont pas trompés qui l'appellent avec une affectueuse fierté : le « patron ». Ceux-ci étaient représentés notamment par MM. Audoli, directeur adjoint ; Ponthier, inspecteur du P.N. ; les pilotes et mécaniciens qui avaient participé à la présentation.

Je rencontrai là André Voirin, le chef-pilote de Gyrafrique, et je pris rendez-vous avec lui pour connaître un peu mieux, par les exécutants, une ardente entreprise qui m'intéressait beaucoup.

LA PREMIÈRE CLIENTÈLE

Ce travail de présentation que les sociétés de travail aérien ont à poursuivre sans cesse, travail dont je venais de voir à Alger-Saint-Eugène le plus récent exemple, Gyrafrique l'exécute, en réalité, depuis bientôt sept ans.

André Voirin, qui avait terminé la guerre d'Indochine avec dix-huit mois d'hélicoptère, était revenu en France, puis était reparti pour ce pays afin d'y travailler en civil cette fois.

Les circonstances étant défavorables, il revint en Algérie où il fut l'un des deux premiers pilotes de la société, en 1954.

Un peu de lutte anti-paludique, une surveillance de lignes de force pour l'E.G.A. qui produit l'électricité de l'Algérie, telles furent les premières missions.

Bientôt, Gyrafrique eut deux Bell-47.G ; un en Tunisie, un en Algérie.

Le tremblement de terre d'Orléansville fut la première occasion qu'eut Gyrafrique d'atteindre le grand public. Des évacuations sensationnelles, l'évaluation, en trois jours, de l'ampleur du séisme, attirèrent l'attention. L'affaire de l'Aurès vint soutenir ce renom récemment acquis. C'était à Arris, au Sud de Batna. La petite ville était cernée et l'on voulait évacuer une Française mourante. L'hélicoptère le permit.

La popularité de la machine croissant peu à peu, le gouvernement général s'y intéressa et demanda quelques missions qui vinrent s'ajouter aux missions civiles. Gyrafrique passa alors de deux à trois, à quatre, à six appareils. Tous des hélicoptères qui se mirent au service du Maroc sous le vocable Gyrafrique-Maroc, basés à Casablanca, et de l'A.O.F. sous celui de Tropicale Gyrafrique, basés à Conakry. Ces migrations d'appareils étant rendues possibles dans cet immense pays par leur transport dans un Bristol « Freighter » que Gyrafrique avait acquis en 1955.

En 1956, le Sahara s'offrait, zone d'un travail qui, au début, fut saisonnier. Techniquement, on pouvait déjà deviner que le difficile serait de faire tenir le moteur, mais que, moyennant certaines précautions, on pourrait s'en tirer convenablement.

Il suffirait, en outre, d'adapter le pilotage à une navigation sans repères dans un pays immense et de prendre un certain nombre de mesures pour retrouver les équipages s'il leur arrivait de se poser.

Pour le Bureau des Recherches minières d'Algérie, on refit toute la carte géologique du Sahara. On effectua des prélèvements de roches qui furent étiquetés et envoyés au laboratoire aux fins d'étude. On travailla ainsi dans l'Aïr, le Hoggar, le Tassili des Adjer.

On adoptait aussi l'hélicoptère aux recherches entreprises par le Comité de l'Energie Atomique. Une méthode de travail était créée, méthode révolutionnaire qui faisait progresser le travail d'une façon bien plus rapide. Un scintillomètre et un magnétophone y étaient utilisés.

L'avion passait d'abord effectuant au-dessus du pays un quadrillage à grandes mailles et des cartes étaient établies qui situaient les diverses radioactivités de la région. L'hélicoptère venait ensuite transportant un ingénieur géologue ou un prospecteur qui vérifiait les anomalies présentées par la carte, les précisait et donnait aussi ses impressions que le magnétophone enregistrerait.

Après 1956, le travail avec le C.E.A. s'est poursuivi. Pour 1960, cet organisme a demandé à Gyrafrique des missions au Hoggar et en Mauritanie.

TRAVAIL AVEC LES PÉTROLIERS

(Une technique du Sahara)

La Compagnie générale de géophysique (cette société qui entretient de nombreuses missions à travers le monde) s'aperçut vite que ses recherches de topographie-gravimétrie étaient presque impossibles dans les dunes de l'Erg. Les véhicules dont elle pouvait disposer ne convenaient plus du tout à la tâche qu'on attendait d'eux. Elle étudia alors avec Gyrafrique comment fixer les équipements d'étude à bord de l'hélicoptère et comment adapter cet appareil à la méthode de travail qu'elle venait de mettre au point. L'ensemble fut essayé avec succès et montré à Paris, sur le terrain d'Issy-Les Moulineaux.

Pendant, le sol à Issy-les-Moulineaux n'a rien de commun avec le sol de l'Erg. Le Sahara, c'est du sable, comme la mer, c'est de l'eau. Ce sable, il agit sur les pales au départ comme à l'atterrissage. Quand on fait de la topographie-gravimétrie, l'hélicoptère se pose une vingtaine de fois par heure. En quarante heures de vol, il ne resta plus rien de l'inox du bord d'attaque des pales et l'hélicoptère refusa de s'enlever. Ajoutez à cela que le sable travaillait aussi à l'intérieur du moteur, un Franklin de 210 CV. ; il usait les cylindres et les consommations d'huile devenaient catastrophiques.

Après huit jours, l'expérience parut concluante. Le chef-pilote prit sur lui de suspendre les vols.

Heureusement, il se trouvait que, contrairement à ce qui se produit d'habitude, cette décision le client lui-même la souhaitait. La Société de Géophysique éprouvait, en effet, de son côté, toutes sortes d'ennuis avec ses appareils de mesure.

Un travail en commun des deux sociétés, travail du style « pionnier », aboutit, pour les pales, à ce que Voirin appelle « l'astuce du scotch ». On pensa, en effet, que cette résine très résistante, convenablement découpée et collée sur les pales, ne troublerait pas leurs qualités aérodynamiques et leur donnerait une durée acceptable.

De hardis mécaniciens, se passant des ingénieurs, parvinrent à un découpage convenable, à un collage qu'ils effectuèrent au fer à repasser et à la pattemouille. Ils mirent quatre heures le soir à cette opération très délicate, car il fallait obtenir une surface bien unie, sans bulles. Un recouvrement de scotch avec bulles peut en effet absorber 20 CV. sur les 210 du moteur Franklin.

Cela fait, il s'agissait d'éprouver le nouveau matériau. Voirin fit des essais en survitesse, étudia le décollage, les vibrations. Il fallait que le scotch tint sept heures au moins, c'est-à-dire le temps d'une journée de travail. Il tint bon. On était sauvé.

La vie des rotors allait passer de 40 heures à 180 heures. Ils atteignent aujourd'hui les six cents, et des heures qui comptent puisqu'elles représentent plus de 10.000 atterrissages. Ces limites atteintes, ils peuvent encore être employés, après une remise en état.

Quant au moteur, on l'a protégé du sable par divers procédés qu'on ne dévoile pas et l'on est passé du stade des cent heures de vol avant révision au stade des trois cents heures, et ceci avec une consommation d'huile normale.

Le succès complet ayant couronné ces efforts, la Société Gyrafrique a effectué de nombreuses missions du même genre. Au cours de l'hiver 1958-1959, ses hélicoptères ont enregistré 100.000 atterrissages dans l'Erg Oriental.

Comme conséquence, cette équipe de pionniers de l'hélicoptère au Sahara a montré qu'il était possible de voler dans un vent de sable à visibilité horizontale très réduite, et d'exécuter encore un travail de gravimétrie quand les mesures topographiques étaient devenues impossibles.

C'est le 9 novembre 1958 que s'est passée l'affaire de Timimoun où des agents de la C.P.A. Shell furent massacrés. L'intervention de Gyrafrique ayant été rapportée dans *Les Ailes* à cette date, nous n'y reviendrons pas.

De nombreux vols ayant fait connaître l'hélicoptère aux missions sismiques de la Société de Géophysique, celle-ci utilise aujourd'hui cet appareil pour la liaison sur les champs de tir, le ravitaillement des équipes, etc. Ces temps-ci encore, cinq équipes d'hélicoptères (un pilote et deux mécaniciens dans chacun) étaient employées à ce travail.

Une mission effectuée en juillet 1958, pour le tracé d'un pipeline de 300 kilomètres, avec un Bell-47.G.2, montra aux pétroliers que l'hélicoptère se comportait bien par des températures de 45 degrés centigrade. Aujourd'hui, la S.N. Repal et la C.F.P.A. ont, chacune, en permanence, un hélicoptère de Gyrafrique à leur disposition sur leurs bases d'Hassi-Messaoud.

L'une et l'autre de ces sociétés demandent au pilote d'hélicoptère un transport des cadres aux points où se font les forages, un transport aussi des personnels spécialisés réclamés d'urgence, une évacuation sanitaire. Elles demandent aussi son aide pour le tracé des pipe-lines. Qui vont des puits aux usines de production quand ces conduites passent, ce qui est fréquemment le cas, dans des terrains du genre Erg très bouleversés.

Il ne faudrait, cependant, pas croire que le désert soit apprivoisé.

— Il demeure, me dit André Voirin, un être à respecter, à prendre toujours en grande considération. Sinon...

Comme il laissait sa phrase en suspens, je lui demandai de poursuivre :

— Sinon, il arrive ce qui est arrivé récemment à des étrangers fort compétents en matière de travail aérien qui ont accepté de travailler ici. Ils y ont laissé presque tous leurs appareils car ils se sont entêtés et puis, finalement, ils ont abandonné.

— J'ai entendu parler de l'affaire. Et c'est vous, je sais, qui avez terminé de travail.

— Oui et sans histoire. Tout simplement parce que nous avons pris le désert en considération.

Jean ROMEYER.

Photos

Au cours d'une démonstration, le Sikorsky S-5 8 de Gyrafrique enlève une charge de 1.300 kg.

Les trois types d'hélicoptères de Gyrafrique à Hassi-Messaoud.

Le Sikorsky, sur l'étroite jetée du port de Saint-Eugène, où eut lieu la démonstration.

NOTES DE VOYAGE EN AFRIQUE DU NORD
L'ÉCLAIREUR À VOILURE TOURNANTE
(Avant-garde et balise à la fois)
(*Les Ailes*, 11 juin 1960)

LA mission Berliet qui, avec seize camions, a fait en novembre et décembre derniers. la traversée du Sahara, entre Ouargla et Fort-Lamy, doit faire en octobre prochain une autre traversée du désert. Comme pour la première, elle a demandé un hélicoptère à Gyrafrique, qui le lui fournira. La mission à remplir peut se déduire de la mission remplie.

Je m'étais toujours proposé de demander à André Voirin comment il avait opéré, puisque c'était lui qui avait accompagné la première colonne. On avait souvent mentionné le travail accompli, mais on était resté dans l'imprécision sur le service qui avait été rendu et sur la manière dont il l'avait été.

André Voirin s'est gentiment soumis à mon interrogatoire.

— Et d'abord qu'attendait de vous le directeur de cette entreprise ?

— Il attendait que je contribue à la navigation de la colonne, en collaboration avec le commandant du service cartographique de l'Armée qui lui était attaché. Je devais rechercher les passages que les cartes au 1/1.000.000, les seules dont nous disposions, ne peuvent pas donner. Je devais encore servir de balise pour la traversée des dunes, de ces dunes que vous avez éprouvées à Hassi-Messaoud, mais beaucoup plus hautes. Celles que nous avons rencontrées dépassaient parfois une hauteur de 100 mètres. Je devais aussi contribuer aux recherches qui touchaient la préhistoire.

— Rechercher le passage, disiez-vous. Comment cela ?

— Je volais en avant de la colonne qui était, le plus souvent, dans l'impossibilité de voir quelle était la meilleure façon d'aborder et de passer les obstacles divers qui se présentaient.

— Comment faisiez-vous connaître à la colonne les résultats de vos reconnaissances d'avant-garde ?

— Le commandant, qui volait avec moi, traçait les cheminements à parcourir, sur sa carte ou sur des photos, puis j'atterrissais près de sa voiture. Ce commandant, c'était lui le navigateur de la mission, lui qui décidait de l'orientation à donner à la marche.

— Vous avez dû épargner bien des hésitations et des fausses manœuvres, si nuisibles à des colonnes ? Qu'en pensaient les techniciens de Berliet ?

— Ils ont estimé que la colonne avait, par suite de l'emploi de l'hélicoptère, gagné quinze jours...

— Quinze jours sur neuf semaines, c'est un temps considérable. On ne saura jamais quels ennuis furent évités.

— C'est aussi l'avis de certains. Ce qu'il y a de sûr, en revanche, c'est que ces quinze jours de moins ont représenté une économie qui n'est pas négligeable.

— Et votre service de balise, comment le faisiez-vous ? Voliez-vous un peu en avant ? Sur les côtés ? Serviez-vous de balise au sol ou en l'air ?

— J'agissais suivant l'éclairage du moment, suivant l'éloignement de la colonne. Parfois, je me mettais à tourner sur place à l'altitude que je jugeais plus convenable. Dans bien des cas, je me posais sur une dune dominante à proximité du cours envisagé et en vue du convoi qui se dirigeait sur mon hélicoptère.

— Et pour les recherches de la préhistoire ?

— J'emmenais les archéologues à certaine distance de la colonne.

— La perdiez vous de vue ?

— Je la perdais de vue souvent très vite. Parfois, elle était masquée par des dunes. Parfois, elle ne se distinguait plus sur un fond éblouissant. Il ne fallait pas que je me perde. Je m'éloignai parfois jusqu'à soixante kilomètres.

— Vous voliez bas ? Et comment naviguiez-vous ?

— Je volais à une vingtaine de mètres. Je naviguais à l'estime, jamais, cependant, tout à fait tranquille quand j'étais loin. j'ai toujours retrouvé le convoi.

— A u point de vue anecdotique maintenant. Les grands débris datant de 600.000 ans, est-ce vous qui les avez vus le premier ou vos passagers, les archéologues ?

— C'est moi, parce que j'étais seul à bord ce jour-là quand de grosses pierres me frappèrent. J'identifiai des tombes et le dis en rentrant à des archéologues qui voulurent être emmenés aussitôt sur les lieux. Cela me valut, en plein désert, le coup de chapeau d'un savant réputé.

— Avez-vous transporté beaucoup de personnes au cours de cette merveilleuse aventure ?

— Oui, 500 environ. J'ai effectué 240 heures de vol en neuf semaines. J'ai fait connaître l'hélicoptère à Fort-Lamy. Tout le Gouvernement a voulu voler.

— L'appareil a-t-il été toujours disponible ?

— Il le fallait. Il le fut toujours, et cela grâce à Roger Maquet, l'adjoint au chef-mécanicien de la Société. Au cours de 240 heures de vol, je n'ai eu à changer que trois bougies.

— Il est donc bien exact que l'hélicoptère ait été demandé pour la nouvelle traversée du Sahara qui va être entreprise ?

— C'est exact et c'est la meilleure récompense pour nous de voir que l'on nous considère comme nécessaires. »

Notre conversation s'acheva en parcourant le hangar-atelier de Maison-Blanche, avec Gilbert Pigout, le chef des ateliers de Gyrafrique.

— Nous avons commencé avec un local de 20 mètres sur 5, me dit fièrement celui-ci. Nous avons aujourd'hui 1.500 mètres carrés et cela ne suffit qu'à peine. Les quarante mécaniciens de la société passent successivement ici ; les appareils aussi. »

Et il me montra un Bell-47 J en visite de 300 heures, un autre qui attendait son tour. Le Sikorsky que j'avais vu en vol, la veille, était là au repos. Au fond, se trouvait le BEXY qui avait été le premier de la flotte, celui de la mission du Ténére et du tremblement de terre d'Orléansville.

Ma visite s'est achevée par l'atelier de moteurs et celui d'électricité et pendant que l'on me montrait encore la chaudronnerie et l'atelier de peinture, un Bell-47.G2 décollait tout près du mur piloté par Voirin pour un essai des instruments.

Jean ROMEYER.

Photos

L'hélicoptère Sikorsky S-58 de Gyrafrique, muni d'une élingue pour l'utilisation en « grue volante »
Deux archéologues de la mission Berliet examinent une poterie préhistorique.

PUBLICITÉ
(Les Ailes, 22 octobre 1960)

DE DUNKERQUE A BRAZZAVILLE
DE DAKAR A FORT LAMY



GYRAFRIQUE
CINQUIEME
FLOTTE D'HELICOPTERES DU MONDE
assure toutes missions:

Recherches géologiques, minières et pétrolières (gravimétrie et sismique) • Transport de personnel et de matériel en régions désertiques et montagneuses • Construction de lignes de transport d'énergie électrique en zones inaccessibles • Lutte anti-acridienne, démoustication, traitements des vignes et des forêts • Désherbage Epanchage d'engrais • Voyages à la demande • Promenades touristiques • Révisions générales de cellules, de moteurs d'hélicoptères et d'avions légers

Rassemble avec sa filiale Chérifienne
AGRICOLAIR MAGHREB
le plus important ensemble
de travail aérien Eurafricain

TRENTE HELICOPTERES **ONZE AVIONS**

| | | |
|--|---|---|
| GYRAFRIQUE 15 rue Charraas, Alger tél 64-70-07 • 64-70-47 | BUREAUX A PARIS 33 rue Marbeuf Ely 24-99 • Bal 73-48 | AGRICOLAIR MAGHREB 1 rue Magellan Casablanca (Maroc) |
|--|---|---|

Stations Service : Aéroport de Maison Blanche (Alger) • Hassi Messaoud (Sahara)
Albertville-Gilly (Savoie) • Aéroport de Tit Mellil (Maroc)

DE DUNKERQUE À
DE DAKAR À

BRAZZAVILLE
FORT LAMY

GYRAFRIQUE
CINQUIÈME FLOTTE D'HÉLICOPTÈRES DU MONDE
assure toutes missions :

Recherches géologiques, minières et pétrolières (gravimétrie et sismique) • Transport de personnel et de matériel en régions désertiques et montagneuses • Construction de lignes de transport d'énergie électrique en zones inaccessibles • Lutte anti-acridienne, démoustication, traitements des vignes et des forêts • Désherbage Epanchage d'engrais

- Voyages à la demande • Promenades touristiques • Révisions générales de cellules, de moteurs d'hélicoptères et d'avions légers

Rassemble avec sa filiale Chérifienne
 AGRICOLAIR MAGHREB
 le plus important ensemble
 de travail aérien eurafricain

TRENTE HELICOPTERES

ONZE AVIONS

| | | |
|---|--|---|
| GYRAFRIQUE 15, rue Charras, Alger Tél 64-70-07 • 64-70-47 | AGRICOLAIR MAHREB 1, rue Magellan Casablanca (Maroc) | BUREAUX À PARIS 33, rue Marbeuf Ely 24-99 • Bal 73-48 |
|---|--|---|

Stations Service : Aéroport de Maison Blanche (Alger) • Hassi Messaoud (Sahara)
 Albertville-Gilly (Savoie) • Aéroport de Tit Mellil (Maroc)

DISTINCTIONS

(*Les Ailes*, 22 octobre 1960)

- LE COLONEL MASSON-REGNAULT, président-directeur général de la Compagnie Gyrafrique remettra ce samedi 22 octobre à 11 h. à la station-service Gyrafrique, à Alger-Maison Blanche, les insignes d'officier de la Légion d'honneur au commandant Francis Audoli, directeur adjoint, et au commandant Jacques Ponthieu, inspecteur du personnel navigant et des services techniques de cette très active compagnie.
-

NAISSANCES

(*Les Ailes*, 22 octobre 1960)

- FRANÇOIS MASSON-REGNAULT est né le 1^{er} octobre à Paris. C'est le fils du chef d'escadron Jacques Masson-Regnault, pilote d'hélicoptère de l'Aviation légère de l'armée de terre, et de M^{me}. C'est aussi le quatorzième petit-enfant de M. Masson-Regnault, président-directeur général et animateur de la compagnie Gyrafrique et de Mme. Avec un tel père et un tel grand-père, le petit François fera certainement, à son tour, une belle carrière aéronautique. Nous lui offrons tous nos vœux.
-

DISTINCTIONS

(*Les Ailes*, 14 avril 1961)

- André Morel, pilote à la Compagnie Gyrafrique, a reçu la Médaille du Mérite Montagnard, décernée par la Fédération espagnole de la Montagne, pour le concours qu'il a apporté à l'édification du Refuge-bivouac Biciberri.
-