

Aviation Commerciale - 2ème partie

Ami(e) Internaute,

Ce quatorzième diaporama est le deuxième d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne, avant 1940, les LANA, Air Afrique, la SABENA, la CGT et la SATT.

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

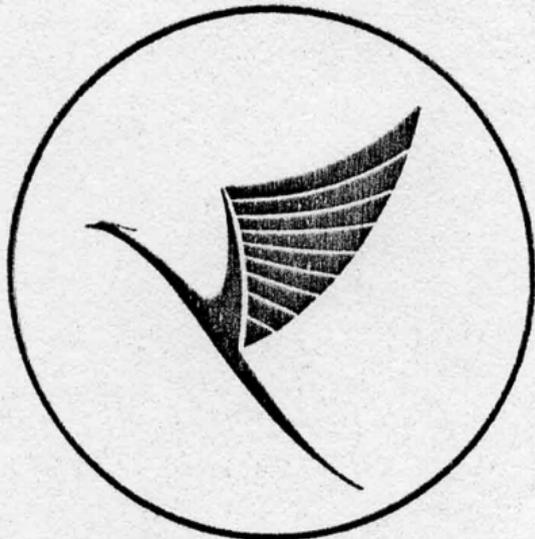
Faites le circuler sans restriction ! Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

jarrige31@orange.fr

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



L.A.N.A.
LIGNES AÉRIENNES NORD AFRICAINES
8, AVENUE PASTEUR
ALGER

BILLET POUR UN VOYAGE ALLER - RETOUR
ALGER-ORAN et VICE VERSA

DATE *Decembre 1934* PRIX *500*

Signature du voyageur, *M. Germain*

Le voyageur déclare se soumettre aux conditions générales de transport indiquées ci-contre, qu'il déclare avoir lues et acceptées dans leur intégralité.

R. C. Alger 31.001

Henri Germain, agriculteur à Mouzaïville et homme d'affaires entreprenant, âgé de 27 ans, crée les Lignes aériennes nord-africaines (LANA) avec deux Farman 190.

La ligne Alger-Oran est inaugurée le 6 décembre 1934. Alger est relié à Constantine, avec escale à Bône, le 20 avril 1935 en Fokker F. VII. Après l'acquisition de trois De Havilland 84 *Dragon*, Alger est relié à Tunis le 7 novembre 1935 avec escale à Bône et Constantine.

Fin 1936, la situation s'assombrit pour les LANA. La concession de la transversale Oran-Tunis lui est retirée au profit d'Air Afrique. La subvention n'est pas versée pour le deuxième semestre 1936 et elle n'est pas reconduite pour 1937. L'activité doit cesser.

En plus de deux années d'exploitation, dans des conditions tout à fait conformes aux normes de l'aviation de transport, les LANA ont obtenu, avec une régularité remarquable et une sécurité absolue, les résultats suivants : 551 540 km parcourus, 2 110 passagers transportés avec 353 kg de poste et 1213 kg de fret.



Henri Germain (à droite) et le chef-pilote Georges Descamps devant le Fokker (Henri Germain)

Les trois pilotes des LANA devant un *Dragon* : Henri Duterriez, Georges Descamps et Henri Ferraris (Georges Descamps)



A Maison-Blanche, les Farman 192 et 190, premiers avions des LANA (Henri Germain)



A Oran-La Sénia, le 6 décembre 1934, arrivée du vol inaugural Alger-Oran. Henri Germain (à gauche en chapeau) et les journalistes Lombarde, Faouen, Storto et Laffargue (Georges Descamps)



En vol dans un Farman, vu par le dessinateur algérien Charles Brouty





**En 2 heures
pour 300^{frs}
aller et retour 500^{frs}**



ORAN

ALGER

RENSEIGNEMENTS ET BILLETS

ORAN
GRAND HOTEL

ALGER
HOTEL ALETTI

HAVAS

HAVAS



**ALGER
ORAN**
en 2 heures
pour 300 frs
aller et retour 500 f.

**ALGER
BONE**
en 2 h. 30
pour 375 frs
aller et retour 600 f.



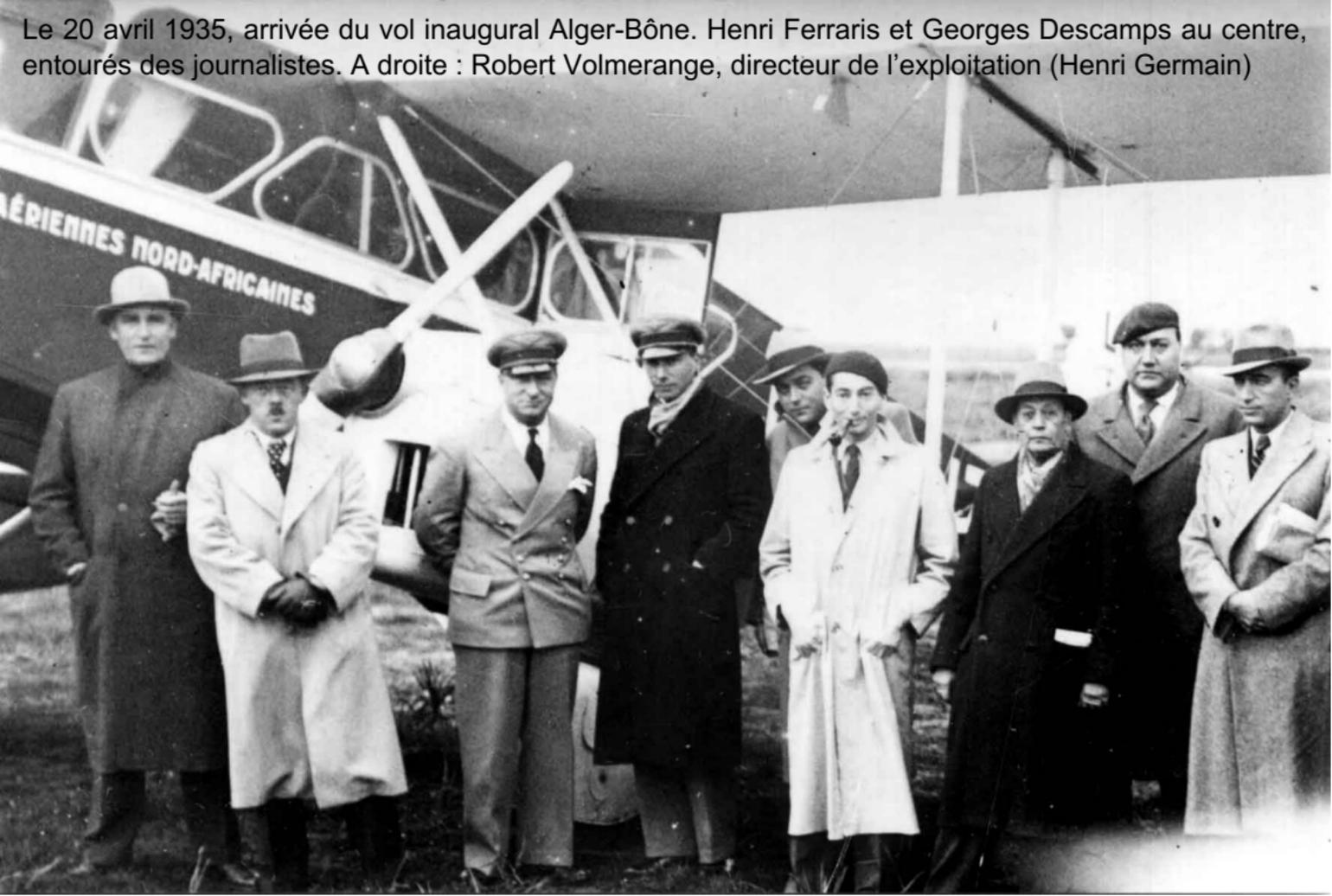
ORAN

ALGER

BONE

CONSTANTINE

Le 20 avril 1935, arrivée du vol inaugural Alger-Bône. Henri Ferraris et Georges Descamps au centre, entourés des journalistes. A droite : Robert Volmerange, directeur de l'exploitation (Henri Germain)





Le De Havilland *Dragon* F-AMUZ à Maison-Blanche (Henri Germain)



L'intérieur d'un *Dragon* (Henri Germain)



Le décor, résolument *Art nouveau*, du hangar des LANA à Maison-Blanche (Henri Germain)



Agitation à Maison-Blanche autour du Laté 28 F-AJPC au moment du départ (Henri Germain)

Henri Duterriez, à Maison-Blanche, devant le Laté 28 utilisé quelques temps et qui n'a pas donné grande satisfaction (Henri Germain)



Le 2 décembre 1935, arrivée à Tunis. Charles Poulin, Robert Volmerange, le résident Marcel Peyrouton et Henri Germain (Henri Germain)





Départ du *Dragon* à Maison-Blanche (Henri Germain)



Le 9 décembre 1935. Sentès (secrétaire de Georges Thil), Lucienne Baugé (chanteuse), Henri Ferraris, Lanzone, Samuel Bovy (chef d'orchestre), Georges Thil (ténor) et Joseph Seiberras (directeur de *l'Empire*) (Henri Germain)



Le 10 décembre 1935. Marie-Louise Dubost, chanteuse de l'Opéra-Comique, Georges Descamps et Louis Musy, baryton de l'Opéra Comique (Henri Germain)



Le 31 août 1936. Henri Ferraris, l'abbé Lambert, pittoresque maire d'Oran, et son secrétaire Rolland (Henri Germain)



Le 7 avril 1936, Mireille Balin quitte Alger pour Tunis, pilotée par Georges Descamps en *Dragon*, après avoir présenté le film *Pépé le Moko* (Georges Descamps)



AIR - AFRIQUE

RÉGIE FRANÇAISE
DE LIGNES AÉRIENNES
EN AFRIQUE

En 1926, la liaison France-Madagascar est à l'ordre du jour après deux raids réussis par l'Aviation maritime (LV Bernard) et l'Aviation militaire (Cdt Dagnaux). Jean Dagnaux fonde alors la Compagnie transafricaine d'aviation avec les financiers Paul-Louis Richard et Paul-Louis Weiller. Cette Compagnie devient, en 1934, la Régie Air Afrique dépendant du ministère de l'Air et dont Jean Dagnaux, meneur d'hommes charismatique, est le directeur et Charles Poulin, ancien de l'Aéropostale, le chef-pilote.

La ligne Alger-Brazzaville est ouverte pour la poste le 7 septembre 1934 avec un Bloch 120, piloté par Charles Poulin et Pierre Pharabod. Six mois plus tard, elle est ouverte aux passagers. Fin 1935, la liaison est faite avec Tananarive, le rêve de Jean Dagnaux est accompli sur un réseau de 13 000 km !

En 1937, la Régie reprend à son compte l'exploitation des lignes des LANA et les prolongera vers Rabat et Casablanca.

En plus des Bloch 120, la Régie exploite des *Goéland* et des Lockheed 14 et 18.

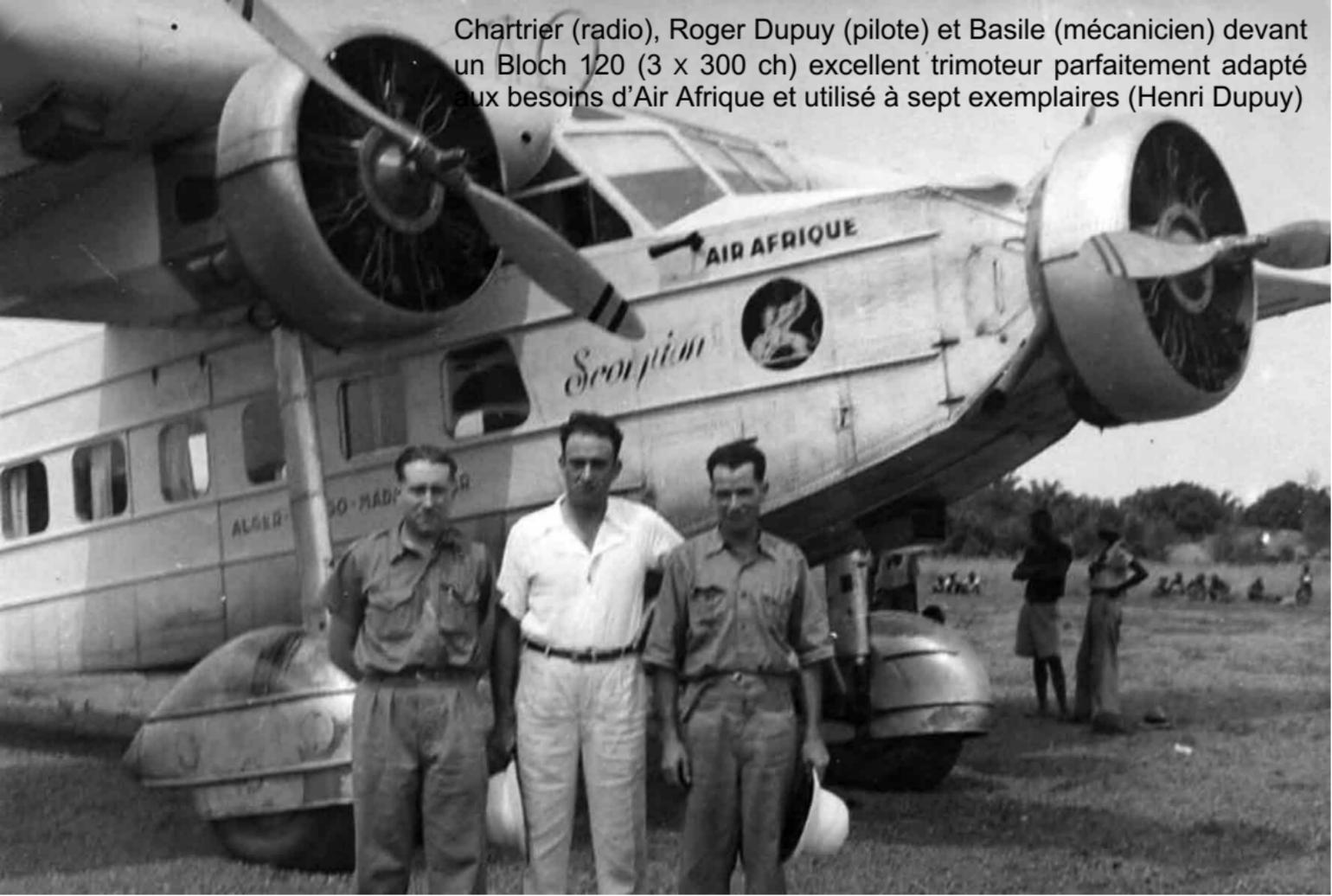
A la déclaration de guerre, Jean Dagnaux reprend du service. Il sera abattu le 18 mai 1940 en mission de bombardement en Amiot 354 et il laissera un souvenir impérissable.

La Régie Air Afrique est démantelée début 1941. Les équipages et le matériel seront regroupés avec ceux d'Air France et exploités par le SCLA ou les LAM.



1938 à Alger - Remise de la Légion d'Honneur au pilote Roger Dupuy - Au premier plan : Roger Dupuy, René Lefèvre, Jean Dagnaux, Charles Poulin et Robert Volmerange (Henri Dupuy)

Chartrier (radio), Roger Dupuy (pilote) et Basile (mécanicien) devant un Bloch 120 (3 x 300 ch) excellent trimoteur parfaitement adapté aux besoins d'Air Afrique et utilisé à sept exemplaires (Henri Dupuy)





A Maison-Blanche, embarquement des passagers dans un Bloch 120 (Pierre Wartelle)



Roger Dupuy aux commandes d'un Bloch 120 en septembre 1937 (Henri Dupuy)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	de VOL NUIT.	
			Report.....	922 ^H , 10	Sont	200 ^H , 05	
8 Avril 39	Bl. 120	F. ANVP	El Golea - Laghouat	4.09			
9 "	"	"	Laghouat - Alger	3.35	5929,50		
14 Avril 39	Bl. 120	F. ANTK	Alger - El Golea	3.20			15 ^o : Algebra
			Golea - Aoulef	2.00			(Dy / Fallow / Defence)
			Aoulef - Aguel Hoc	4.38			(dent. 1 ^h 10 de vol de nuit)
			Aguel Hoc - Gao	1.50			
15			Gao - Niamey	1.50			(" 1 ^h 20 " ")
			Niamey - Zinder	4.15			
			Zinder - Zamy	2.45			
16.			Zamy - Archamb. ⁴	2.40			(" 0 ^h 50 " ")
			Archamb. ⁴ - Bangui	3.45			
			Bangui - Coq	2.35			
			Coq - Brazza.	3.15			
			A reporter.....	5962 ^H , 40	Sont	203 ^H , 25	de nuit

Vols transsahariens de Roger Dupuy - Algebra signifie Alger-Brazzaville (Henri Dupuy)



Bloch 120 et Caudron *Goéland* (mis en service en 1937) à Maison-Blanche (Alain Gibergues)



Dépannage d'un *Goéland* par un Bloch 120 dans le Tanezrouft en juillet 1938 (Georges Descamps)



Le Potez 661 F-AQJB, seul exemplaire exploité par Air Afrique (Jacques Mutin)

Le Havre, février 1939, montage des trois premiers Lockheed 14 d'Air Afrique (Marcel Bosca)





En mai 1939, retour du Congo en Lockheed 14 (mis en service en 1939). Texier (mécanicien), Jean Barbier (pilote), Lambert, X, Jean Dagnaux, Georges Descamps, Georges Gérard, Abel Verdurand, René Lefèvre et Robert Volmerange (Pierre Caratero)



A Maison-Blanche en 1940, le personnel d'Air Afrique devant un Lockheed 18 (Marcel Bosca)



Devant l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche en septembre 1941, le personnel navigant d'Air Afrique et d'Air France lors de l'inauguration de l'avenue *Commandant Dagnaux* (Georges Descamps)

BELGIQUE-CONGO PAR AVION



Les Belges, comme les Français, cherchent à posséder une ligne aérienne les reliant au Congo.

Après plusieurs exploits sportifs et un accord difficile avec l'administration française, la SABENA parvient à ouvrir, le 23 février 1935 en Fokker VII-3m, une ligne passant par Oran, afin de ne pas concurrencer Air Afrique qui assure la correspondance d'Air France à Alger.

Elle utilise, à partir de Colomb-Béchar, l'infrastructure mise en place par Air Afrique sur un trajet plusieurs fois modifié.

En octobre 1936, les trimoteurs italiens Savoia-Marchetti SM.73 sont mis en service suivi, en novembre 1938, par les SM.78 très performants.

Après la guerre, la SABENA ne passera plus par l'Algérie pour desservir sa colonie qu'elle a parfaitement mise en valeur et qui connaîtra un sort aussi tragique que celui de l'Algérie.



Le réseau SABENA en 1939
(SABENA)

SABENA



*Le meilleur départ de la
liason aérienne européenne
Belgique - Congo
1er février 1935*
H. H. H. H. H.
SABENA

Fokker VII-3m de la SABENA à Colomb-Béchar (Claude Marty)



Ravitaillement d'un Fokker VII-3m de la SABENA à Bidon V (SABENA)





Ravitaillement d'un SM.73 à Oran
(Simone Castex)



Le chef-pilote Prosper Cocquyt aux commandes
d'un SM.83 (SABENA)

SM.73 de la SABENA à Colomb-Béchar (Claude Marty)



SM.83 de la SABENA de passage à Blida en février 1939 (André Molto)

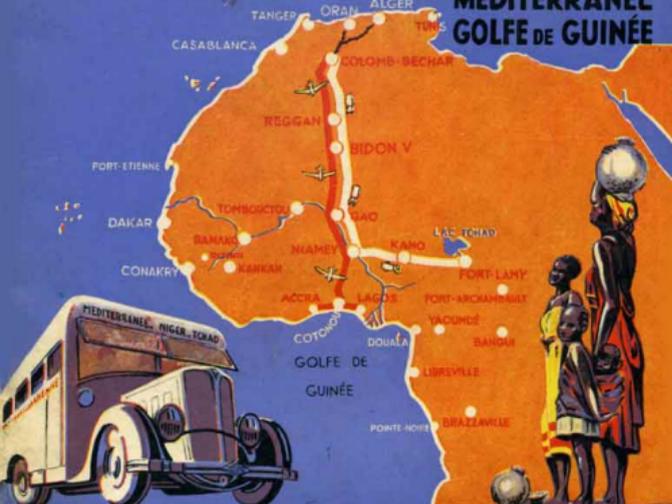


TRAVERSEZ LE SAHARA EN AVION



**SERVICES
RÉGULIERS
PAR
AUTOMOBILES
ET AVIONS**

**MÉDITERRANÉE
GOLFE DE GUINÉE**



COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE

5. AVENUE HOCHÉ - PARIS. ☎

Compagnie Générale Transsaharienne

Après le succès de la mission Citroën en 1923, Gaston Gradis, industriel et constructeur des avions Nieuport, fonde en 1923 la Compagnie générale Transsaharienne (CGT) dont le général Estienne est président. Le but de la CGT est de reconnaître et d'équiper une route transsaharienne devant convenir à l'établissement d'une voie ferrée et d'une ligne aérienne.

La CGT met sur pied la mission Alger-Niger en 1923 et détermine la route directe Colomb Béchar-Reggan-Gao évitant la traversée des régions accidentées, d'erg ou de sable mou. Le Tanezrouft se révèle favorable au roulage des voitures et à l'atterrissage des avions. Cet itinéraire sera emprunté les années suivantes par différentes missions qui franchiront le Sahara tant par terre que par air.

En 1927, la CGT organise sur ce parcours le premier service régulier automobile et, en 1929, elle entre dans le groupe important de la Société anonyme des transports industriels et commerciaux, administrée par Maurice Bonhomme. Son réseau de radio et de postes de ravitaillement permet de créer, le 17 octobre 1934, le premier service aérien postal régulier avec des Caudron *Phalène*. Elle reprend, d'août à décembre 1934, la liaison Bône-Tunis.

Avec le développement d'Air Afrique et de la SABENA, la CGT abandonne les vols au départ d'Alger et d'Oran, seul subsiste la ligne Reggan-Gao cédée à l'Aéromaritime en juin 1935.

Les touristes aériens peuvent souscrire auprès de la CGT un contrat qui leur assure hébergements, ravitaillements et

Georges Estienne, pilote à la N 49 (Arlette Estienne-Mondet)

Mon ami Georges Estienne...



C'est ainsi que Joseph Kessel débute son roman *La nuit de Sibérie*.

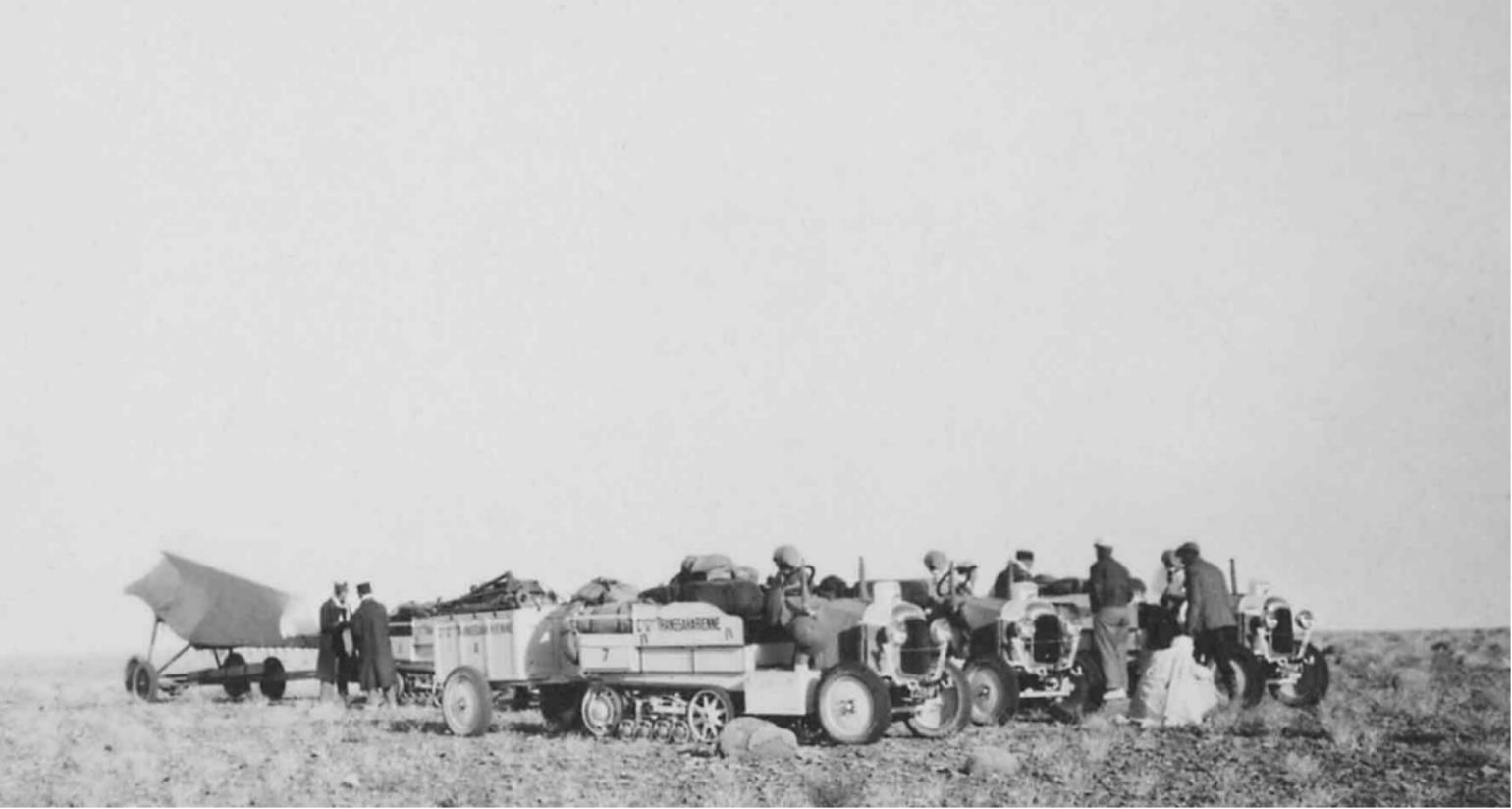
Après avoir été pilote durant la Grande Guerre puis pilote d'essais, Georges Estienne découvre le Sahara avec son père, le général Estienne, créateur des chars d'assaut et de l'Aviation Militaire.

Il participe, avec son frère René, à la première double traversée du Sahara, en décembre 1922/janvier 1923, par la mission Citroën.

A partir de février 1926, les frères Estienne balisent la piste du Tanezrouft en enfouissant, tous les 50 km, une réserve d'eau signalée par un fût vide. Le premier bidon, au nord du Tessalit, porte le n° 1 et la numérotation continue jusqu'au N° 16. Le 5ème bidon, Bidon V, est à mi-chemin entre Ouallen et Tessalit. Malheureusement, René sera assassiné le 18 mai 1927 dans la région de Tindouf.

En 1933, Georges Estienne, qui ne s'entend pas avec Maurice Bonhomme, quittera la CGT pour créer la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) sur la ligne concurrente du Hoggar.

La CGT met sur pied la mission Alger-Niger, dirigée par Georges Estienne, qui part d'Alger le 9 novembre 1923 avec quatre auto-chenilles Citroën et un avion Nieuport à ailes repliables en remorque (visible sur la photo). L'avion doit être utilisé pour faire des reconnaissances d'itinéraires sur les dunes du Grand Erg Oriental que la mission doit traverser pour rejoindre Timimoun. Mais le Nieuport est brisé à l'atterrissage dans les dunes d'Hassi-el-Hamri (Arlette Estienne-Mondet)



LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSAHARIENNE

Exploite depuis le 6 Août l'unique
LIGNE AÉRIENNE NORD-AFRICAINE
ouverte aux passagers.



BÔNE

220 K^m^h
1^h 30 de vol

Les résultats obtenus avec

l'**HUILE AEROSHELL** et
l'**ESSENCE AVIATION SHELL**

sur les avions de sa ligne REGGAN-GAO ont été
si parfaits que la C^{ie} G^{ie} Transsaharienne a sans
hésitation confié à la Shell les ravitaillements de
sa nouvelle ligne BONE - TUNIS - BONE.

La C^{ie} GÉNÉRALE TRANSAHARIENNE
alimente donc ses
CAUDRON-PHALÈNE moteur Renault Bengali

avec **HUILE AEROSHELL**
ESSENCE AVIATION SHELL

Faites comme elle... car

avec **SHELL** et **AEROSHELL**

vous aurez toujours

VITESSE ET SÉCURITÉ



TUNIS



LE TANEZROUFT
L'ENFER DU SAHARA

REGGAN

**LE
PLUS DUR
ESSAI**

**LA CHALEUR
LE SABLE
LE DÉSERT**

BIDON 5

**LA
PLUS BELLE
RÉFÉRENCE**

**2 AVIONS CAUDRON
MOTEUR RENAULT BENGALI
200 H^h DE VOL CHACUN
SANS LA MOINDRE
DÉFAILLANCE...
RÉGULARITÉ 100%**

GAO

LA

C^{ie} G^{ie} TRANSAHARIENNE

la première ligne aérienne régulière au dessus du Sahara
emploie exclusivement

L'HUILE AEROSHELL & L'ESSENCE AVIATION SHELL

Les deux Caudron 282 *Phalène* de la Compagnie générale transsaharienne, pilotés par Monteil et Fouquet entre Reggan et Gao



En décembre 1934, Françoise Fouque Duparc devant le fameux « hôtel » de la CGT à Bidon V, deux carcasses d'autocars (Simone Saintpierre)



SATT

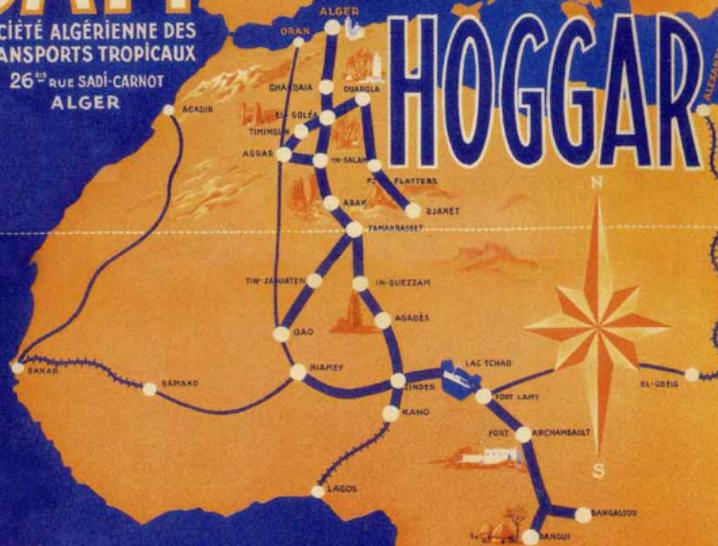
SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES
TRANSPORTS TROPICAUX

26^{es} RUE SADI-CARNOT
ALGER

LIGNE

DU

HOGGAR



ALGER-BANGUI: 6.600^{km}

LA PLUS LONGUE LIGNE
DE TRANSPORTS AUTOMOBILES
DU MONDE



• MÉDITERRANÉE • HOGGAR • TCHAD • NIGER •••••

Société algérienne des transports tropicaux

SATT



En 1933, après avoir quitté la CGT, Georges Estienne fonde la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) avec ses amis pilotes de guerre Raymond Bailly et Jacques Roques pour exploiter la ligne du Hoggar par Tamanrasset, prolongée vers Zinder et Kano. Avec 3 760 km, c'est la ligne d'autocars la plus longue du monde.

La SATT effectue des transports aériens à la demande à travers le Sahara en utilisant des Farman. Une ligne régulière double le service automobile de novembre 1938 à mai 1939 sur le trajet Alger-El Goléa-In Salah-Tamanrasset.

Une ligne postale militaire Alger-Ouargla-Fort Flatters est exploitée, de septembre 1939 à juin 1940, par le pilote oranais Robert Jumeau pour desservir les postes de la frontière algéro-tunisienne, elle est associée à l'effort de guerre de la SATT qui met son parc de 150 camions et autocars au service de l'armée.

▲ Maison-Blanche, le Farman 190 F-ALAP de la SATT, ancien avion de Christian Moench et des LANA (Arlette Estienne-Mondet)



Rencontre d'un Farman 190 et d'un autocar de la CGT, sur la ligne de cars la plus longue du monde
(Arlette Estienne-Mondet)

