

Aviation Commerciale - 4ème partie

Ami(e) Internaute,

Ce seizième diaporama est le quatrième d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne Air Algérie.

Merci aux propriétaires des photos et des documents dont les noms apparaissent entre parenthèses, et à François Rude et Yves Donius. Pour en savoir beaucoup plus, lisez le N° 146 d'*Icare*.

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>



Le succès d'Air Algérie est dû avant tout à la qualité et à l'enthousiasme de ses fondateurs, de ses cadres, de son personnel navigant et de ses employés. Créé par Jean Lignel (président, ingénieur Sup'aéro, fondateur de la Sté algérienne de constructions aéronautiques) et Léon Adida (directeur, ancien sous-directeur de l'AIA de Maison-Blanche), avec le colonel Henri Alias (directeur d'exploitation, créateur du GMMTA) et une pléiade de chefs-pilotes et de pilotes hors de pair, dont Jean Israël (ami de Saint-Exupéry) et Auguste Arnould (un "pur" de l'Algérie Française et qui saura le prouver).

L'activité débute le 15 mars 1947, sous le nom de SACA-Air Algérie. En 1953, avec l'absorption d'Air Transport et la prise d'intérêts dans le capital par la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie de navigation mixte, la puissance d'Air Algérie, devenu CGTA-Air Algérie, présidée maintenant par Jean Richard-Deshais, permet de suivre un marché en pleine expansion. Air Algérie, compagnie privée, partage à près de 50 % le trafic avec Air France et fera preuve de toutes ses qualités dans les conditions terribles de la dramatique exode de 1962.

DC-3 à Maison-Blanche en 1947. Les DC-3, disponibles en grande quantité après la guerre, sont achetés à un liquidateur de matériel américain à Naples et révisés par l' AIA de Maison-Blanche. Air Algérie en utilisera une dizaine (Yves Donius)





DC-3 à Constantine-Oued Hamimime en mai 1950 (Max Ozenne)



DC-3 à Marignane en 1953 (Claude Requi)



DC-3 à Philippeville en septembre 1958 (Marcel Vervoort)

A Maison-Blanche en 1954, ouvriers et apprentis sur le DC-3 *Flèche de Tlemcen* : Hubert Catala, Aimé Bourelly, Claude Bonneau, André Ouhayoun et Gabriel Roig (Yves Donius)





PARIS - MARSEILLE - GENÈVE - TOULOUSE - BORDEAUX - LYON



AIR ALGÉRIE

COMPAGNIE ALGÉRIENNE
D'AVIATION PRIVÉE

DESSERT RÉGULIÈREMENT AVEC SES
15 APPAREILS

LES LIGNES NATIONALES
ET INTERNATIONALES

PARIS

85 Avenue Paul Doumer
Jasmin 61-85

•

ALGER

46 Boulevard S^t Saens
Tél. 305.96



DOUGLAS DC3 - SO 30 P BRETAGNE

ALGER - BÔNE - PALMA - PHILIPPEVILLE - CONSTANTINE - ORAN



Le 20 janvier 1951, arrivée à Maison-Blanche du F-OAIT, premier des six SO 30 P *Bretagne* d' Air Algérie, piloté par le pilote d'essais Charles Goujon et Jean Israël, chef-pilote. Bimoteur (2 x 2 400 ch, 42 passagers, cabine pressurisée), c'est un des premiers avions de ligne modernes français, mais sa mise au point soulèvera de nombreux problèmes techniques. Ils voleront jusqu'au début 1953 (Yves Donius)

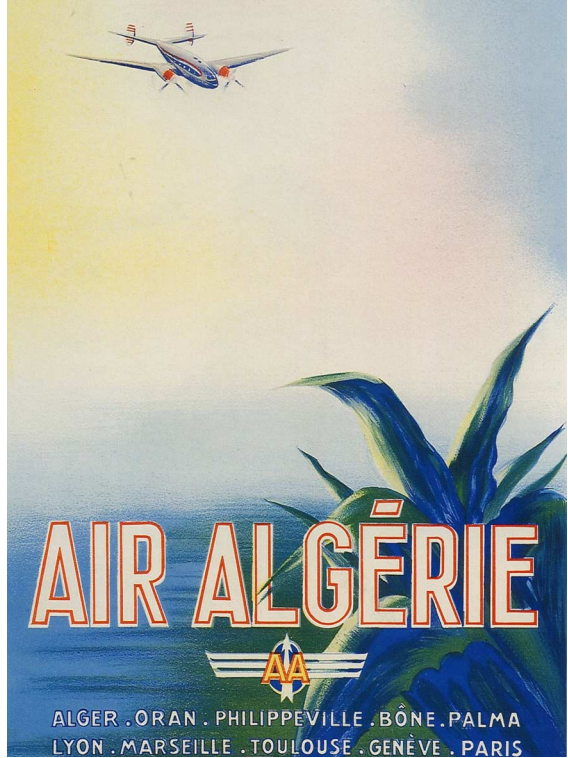


SO 30 P Bretagne (Alain Gibergues)

Yve Delah



Geoffroy, chef du service radio, devant un *Bretagne* qui a eu des ennuis de train d'atterrissage à Maison-Blanche (Yves Donius)



AIR ALGÉRIE



ALGER . ORAN . PHILIPPEVILLE . BÔNE . PALMA
LYON . MARSEILLE . TOULOUSE . GENÈVE . PARIS

En 1952, le Père Noël des enfants des employés arrive en *Norécrin* piloté par Pierre Llopis, chef-pilote de l'Aéro-club de l'AIA (Jean-Claude Paous)





A partir de février 1952, Air Algérie met en service pendant un an le Bréguet 761 *Deux-Ponts*, sur les lignes Paris, Alger et Oran. Il s'agit d'un prototype qui sera immatriculé F-BASL



Le Douglas DC-4 est mis en service en mai 1954. Air Algérie en utilisera une dizaine. Vu à Batna (Robert Cortès)

DC-4 à Bône devant un Skyraider de l'EC 2/20 (Alain Crosnier)





DC-4 à Fort-Flatters, derrière un *Dragon Rapide* de la SGAA (Claude Loustau)



DC-4 à Reggane en 1962 (Christian Gerault)

Déchargement du fret d' un DC-4 au Sahara (Yves Donius)





Dans un DC-4 d' Air Algérie : Jean Gay (CdB), Paul Watin (radio) et Chevalier (OMN). A droite : une hôtesse prévenante (Alain Gibergues)

C^{TE} GÉNÉRALE DE TRANSPORTS AÉRIENS-AIR ALGERIE

QUADRIMOTEURS D.C.4



PARIS - LYON - MARSEILLE

POUR

ALGER - ORAN

C.G.T.A.
AIR ALGÉRIE



PARIS - MARSEILLE - TOULOUSE - LYON - GENÈVE
à destination de
ALGER - ORAN - BONE - PHILIPPEVILLE - CONSTANTINE



Auguste Arnould (CdB), Jean Israël (chef-pilote), Chevalier (OMN), Jean Gay (CdB), Marguin (chef OMN), Guy Delhoume (CdB) et Bléal (OMN) (Yves Donius)

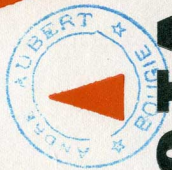
(Yves Donius)



Robert Pointe (OMN)

Claude Skolnic (CdB) Georges Bonnot (Radio)

BUVARD



C.G.T.A air algérie



LOCKHEED CONSTELLATION

LE ROI DE L'ATLANTIQUE AU SERVICE DE L'ALGÉRIE



A partir de février 1955, Air Algérie met en ligne deux Lockheed L-749 *Constellation*
(Étienne Simon)

AIR ALGÉRIE
"Constellation"



Un *Constellation* venu décharger subrepticement des CRS à Blida en 1956 (Jean-Claude Royan)



Constellation à Sétif (André Chauvière)



LYON
MARSEILLE
NICE
PARIS
TUNIS
ALGER
ORAN
MOROCCO
MADRID
BARCELONA
LISBON
LONDON
BRISBANE
SYDNEY
MELBOURNE
AUCKLAND
DUNEDIN
WELLINGTON
AUCKLAND
DUNEDIN
WELLINGTON

AIR ALGÉRIE

le pont aérien
de la Méditerranée

en 1956 : 250.000 passagers



ALGER
MOROCCO
MADRID
BARCELONA
LISBON
LONDON
BRISBANE
SYDNEY
MELBOURNE
AUCKLAND
DUNEDIN
WELLINGTON



AIR ALGÉRIE

"Constellation"



Air Algérie est parmi les rares compagnies à avoir utilisé des *Noratlas*. Afin d'améliorer les performances de décollage et de montée par temps chaud, des réacteurs sont installés en bouts d'ailes et sont alimentés en essence (au lieu de jet A1) en le transformant en Nord 2502 B. Trois *Noratlas* sont mis en service, essentiellement au profit des pétroliers pour 40 passagers ou du fret. Vu à Hassi-Messaoud en 1959 (Jean Bellec)



Noratlas à Hassi-R' Mel en 1956 (Clément Charrut)



Noratlas à Fort-Flatters en 1959 (Claude Loustau)

Agence Laferrière en 1957 (Clément Charrut)



Max Santini
sous-directeur

Roland Guérard
directeur sortant

Michel Casset
nouveau directeur

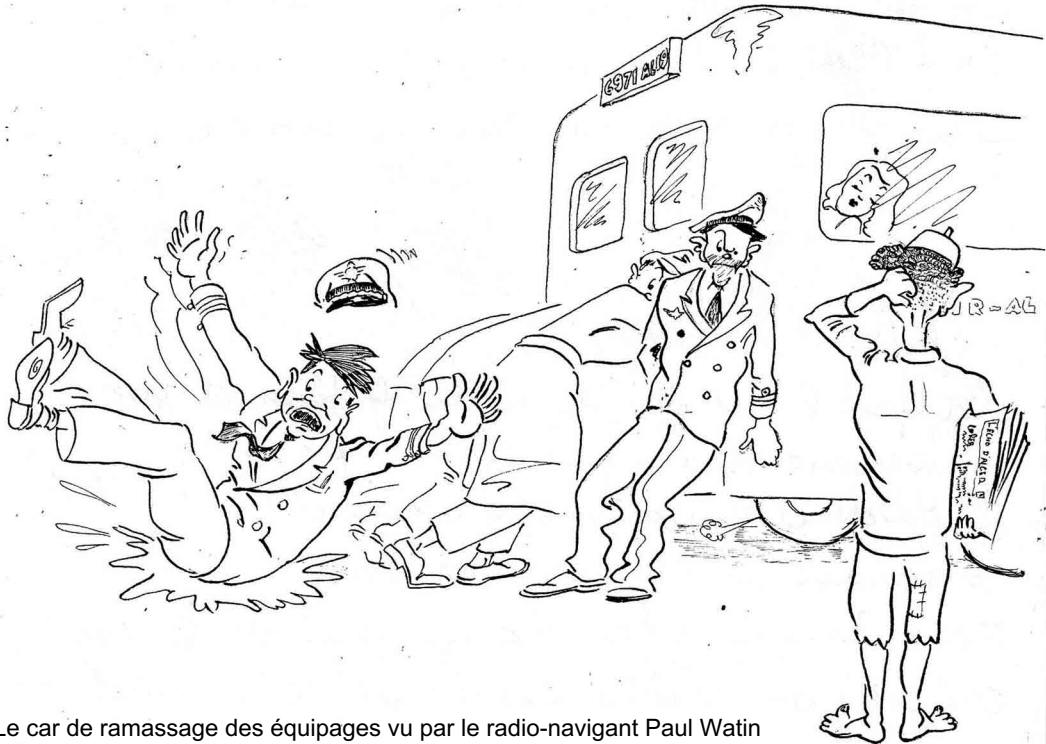
Coudray
directeur Cie Mixte



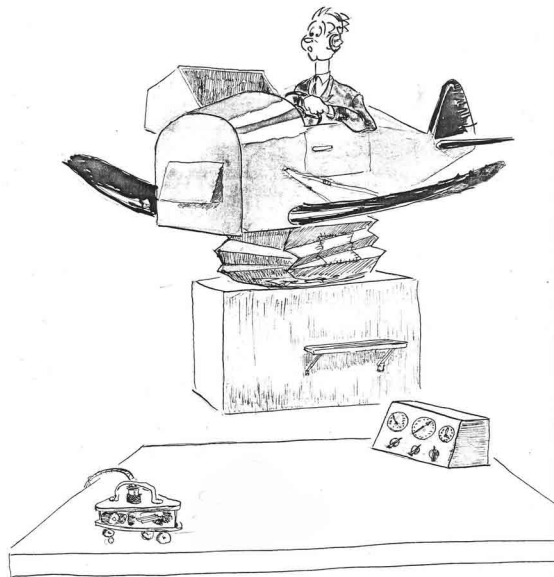
Une partie de l'atelier électricité à Maison-Blanche en 1960 : Roux, Lozza, Marie, Alarcon, Costa, Durdilly, X, André Ouhayoun et Massimi (Yves Donius)

L'atelier instruments de bord en 1957 : Jean Grimaldi, Bonneau et Robein, Meyer
(Jean Grimaldi)





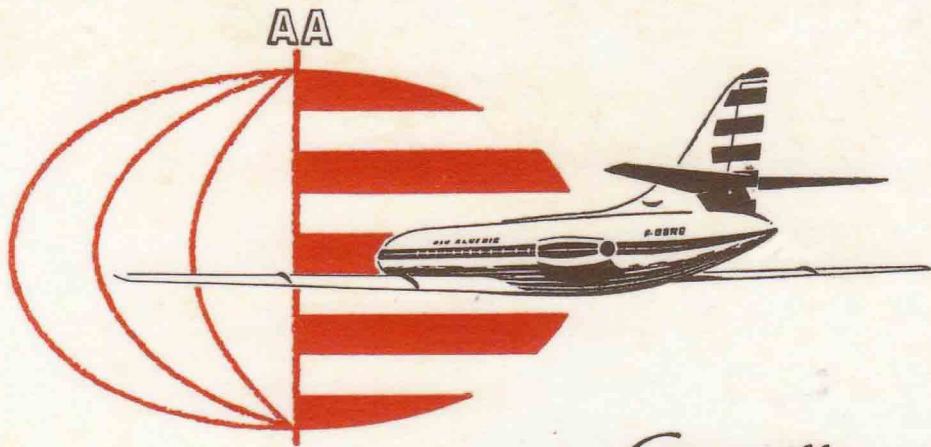
Le car de ramassage des équipages vu par le radio-navigant Paul Watin



Le car de ramassage des équipages et le simulateur de vol vus par Paul Watin

A Maison-Blanche en 1960 (Yves Donius)





Caravelle
AIR ALGERIE



Dernier navire amiral d' Air Algérie, la *Caravelle* est mise en service sur Alger-Paris le 12 janvier 1960 (2 h 24 de vol). Six *Caravelle* seront utilisées par Air Algérie.

A Maison-Blanche, au fond : DC-3, DC-4 et *Constellation* (Yves Donius)



Le 6 janvier 1960 à Toulouse, livraison de la première *Caravelle*. Marguin (chef OMN), Madeleine Delsahut (chef-hôtesse), Mme Devis, Mlle Gervais, Blaise (CdB) et Mathias Mériac (chef-pilote) (Pierre Laffargue)

ANNÉE et MOIS	IMMATRICU- LATION de l'appareil	DATES et HEURES		DUREE du vol	DURÉE du repos à l'échale ou des arrêts	LIEU de l'échale ou des arrêts	OBSERVATIONS
		Debut du vol	Fin du vol				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1-12-59	FBAZE	17 ⁰⁰	21 ⁵⁵	04 ⁵⁵		LFPO	01 ³⁵ nuit
2-12-59	FQAVS	00 ¹⁵	04 ⁴⁰	04 ²⁵	Terminal	DAAG	01 ²⁵ nuit
3-12-59	FBBJF 4	08 ⁰⁰ 15 ²⁰	11 ⁵⁰ 19 ¹⁰	03 ⁵⁰ 08 ⁵⁰	Terminal	LFPO DAAG	02 ⁴⁰ nuit
5-12-59	FBBDF	01 ⁵⁵ 15 ¹⁵	12 ⁰⁰ 18 ³⁵	04 ⁰⁵ 03 ²⁰	Terminal	LFPO DAAG	02 ⁴⁵ nuit
9-12-59	FBBJV	07 ⁵⁰ 15 ²⁵	11 ²⁰ 19 ³⁰	03 ³⁰ 04 ⁰⁵	Terminal	LFPO DAAG	03 ³⁰ nuit
14-12-59	FBBDV	01 ⁵⁵ 15 ³⁰	12 ⁰⁰ 18 ⁴⁰	04 ⁰⁵ 03 ⁵⁰	Terminal	LFPO DAAG	02 ⁴⁵ nuit
16-12-59	FBAZE	07 ⁵⁰ 15 ²⁰	11 ³⁰ 19 ⁵⁵	03 ⁴⁰ 08 ³⁵	Terminal	LFPO DAAG	02 ⁴⁵ nuit

ANNÉE et MOIS	IMMATRICU- LATION de l'appareil	DATES et HEURES		DUREE du vol	DURÉE du repos à l'échale ou des arrêts	LIEU de l'échale ou des arrêts	OBSERVATIONS
		Debut du vol	Fin du vol				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
4-12-59	FOBML	07 ¹⁹ 09 ⁵⁰ 12 ⁵⁷ 15 ⁴³	08 ³⁷ 11 ²⁷ 14 ²⁵ 17 ⁰⁵	1 ¹⁸ 1 ³⁷ 1 ²⁸ 1 ²²		LFML DAAG LFML DAAG	01 ³⁸ nuit
5-12-59	FOBML	18 ⁵⁰	20 ⁵²	02 ⁰²		LFPO	02 ⁴² nuit
9-12-59	"	07 ³⁹	09 ⁴⁸	02 ⁰⁷		DAAG	
8-12-60	FAGZK	16 ⁰⁵ 17 ²⁴	16 ⁴⁵ 19 ³⁵	02 ⁴⁰ 02 ¹¹		LFML LFPO	01 ⁴⁸ nuit 2 ¹¹ nuit
9-12-60	"	00 ²⁹	04 ⁴⁶	04 ¹⁷		DAAG	4 ⁴⁷ nuit
11-12-60	FOBML	07 ³² 13 ¹² 15 ⁰⁹	09 ⁵⁴ 13 ³⁵ 17 ⁴⁰	02 ²² 02 ²³ 02 ³¹		LFPO DAAG LFPO	1 ⁵³ nuit 2 ¹⁵ nuit
11-12-60	"	10 ⁰³	21 ¹⁹	02 ¹⁶		DAAG	
24-12-60	FDBHU	11 ⁰⁸	12 ²²	01 ¹⁴		DAAG	

Du DC-3 à la Caravelle

Merci au commandant de bord Jean-Louis Laroche qui nous permet de voir, sur les extraits de son carnet de vol, l'évolution des temps de vol à une époque où les pilotes faisaient une centaine d'heures de vol par mois.

- Décodage :
 DC-3 : F-BCYM
 DC-4 : F-BGZM - F-OAVS - F-OBMU
 Constellation : F-BAZE - F-BBDV
 Caravelle : F-OBNL - F-OBNG
 Alger-Maison Blanche : FGAG - DAAG
 Clermont-Ferrand-Aulnat : FFCF
 Constantine-Ain El Bey : DAAC
 Genève-Cointrin : HEGE
 Lyon-Bron : FFLY
 Marseille-Marignane : FFML
 Nice : FFNI
 Paris-Orly : FFOF - LFPO
 Perpignan-La Llabanère : FFPE

ANNÉE et MOIS	IMMATRICU- LATION de l'appareil	DATES et HEURES		DUREE du vol	DURÉE du repos à l'échale ou des arrêts	LIEU de l'échale ou des arrêts	OBSERVATIONS
		Debut du vol	Fin du vol				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
15-7-54	FAGZK	15 ⁴⁰ 19 ³⁰	18 ¹⁰ 22 ⁰⁵	02 ³⁰ 02 ³⁵	Terminal	FFNI FGAG	02 ³⁵ nuit
17-7-54	FBCYM	08 ⁰⁰ 11 ⁴⁵ 14 ⁵⁰ 16 ³⁵	11 ¹⁰ 13 ⁰⁵ 15 ³⁰ 17 ⁴⁰	03 ¹⁰ 01 ²⁰ 00 ⁴⁰ 01 ⁰⁵		FFML FFCF FFLY FFML	
18-7-54	FBCYM	10 ⁵⁵ 15 ⁰⁰ 17 ⁰⁰	12 ³⁰ 16 ³⁵ 19 ⁴⁰	01 ³⁵ 01 ³⁵ 02 ³⁵		FFCF FFPE FGAG	01 ³⁰ nuit
23-7-54	FAGZK	07 ³⁰ 15 ⁰⁰	12 ⁰⁰ 19 ⁰⁵	04 ³⁰ 04 ¹⁵	Terminal	FFML FGAG	
24-7-54	FAGZK	07 ⁰⁰ 11 ¹⁵ 13 ¹⁰ 15 ⁰⁵	10 ³⁰ 11 ⁵⁵ 13 ⁴⁰ 18 ¹⁵	03 ³⁰ 00 ⁴⁰ 00 ³⁰ 03 ¹⁰		FBLY HEGE FFLY FGAG	

AIR ALGÉRIE



met en service

Caravelle

Janvier : Paris - Alger 2 h 15

Mars : Paris - Bône 2 h 15

Paris - Oran 2 h 30

AIR ALGÉRIE

4, rue Auber - Paris 9^e - Tél. RICHELIEU 63-39
et toutes agences de voyages agréées.

500.000 passagers
par an



Caravelle

le

"JET"

le plus
confortable



dessert

paris, lyon, bordeaux, nice

marseille, toulouse, genève

air algérie

PREMIÈRE CLASSE

Aspic de filet de sole

Caneton à l'orange

Plateau de Fromages

Pâtisserie

Salade de fruits

Apéritifs

Champagne brut

Vins de France et d'Algérie

Alcools - Liqueurs



m e n u

Classe Touriste

Filets de Saint-Pierre Bohémienne

Caneton Sevillane

Pâtisserie

Pêches au Sirop

★

Apéritifs

Vins de France et d'Algérie

B

à bord d'une *Caravelle* AIR ALGÉRIE



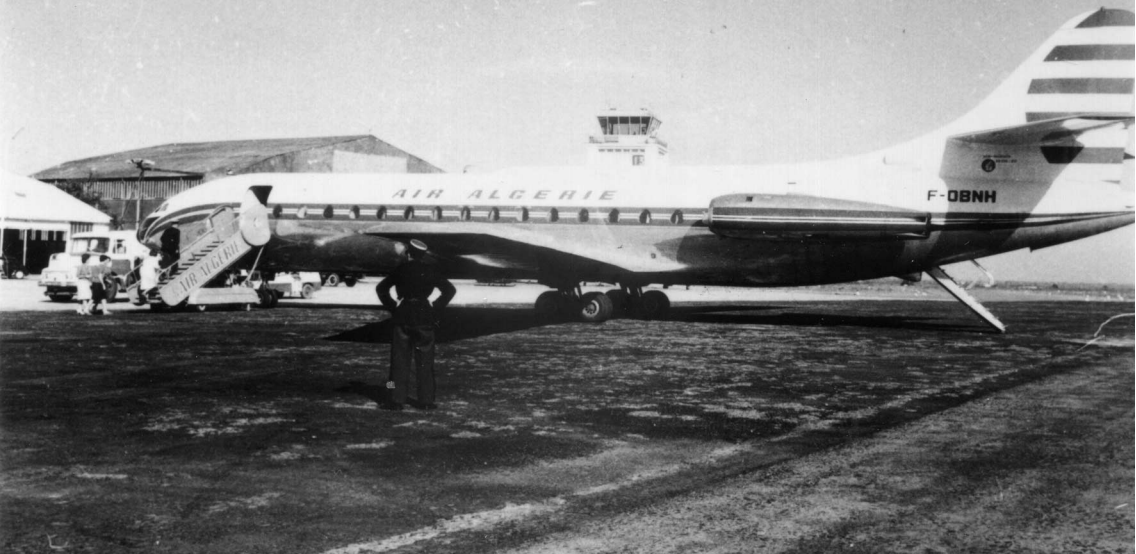
Caravelle en 1958 à Marignane (Michel Maitrot)



Le 19 mai 1960, la *Caravelle* F-OBNI entre en collision avec un Stampe au-dessus d'Orly. Le CdB Emile Moussou parvient à poser l'avion. Un passager et l'équipage du Stampe décèdent dans cet accident (Yves Donius)

Caravelle à La Sénia en 1960 (Robert Cortès)





Une Caravelle atterrit à Perpignan le 2 novembre 1961, déroutée pour cause de brouillard à Alger. C' est le premier atterrissage d' un avion à réaction à Perpignan (Jean-Pierre Bobo)



VOYAGEZ
Caravelle

le
"JET"

le plus
confortable

air algérie



Caravelle
AIR ALGÉRIE