

Aviation Commerciale - 7ème partie

Ami(e) Internaute,

Ce dix-neuvième diaporama est le septième d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne les compagnies de transports locales.

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>

Les compagnies locales

Aussitôt après la guerre, plusieurs compagnies se lancent dans le taxi aérien ou les lignes régionales en profitant des avions des surplus de guerre disponibles à bon compte. Aux bimoteurs anglais De Havilland *Dragon Rapide* et américains Beechcraft 18 et Lockheed 12, authentiques bimoteurs de liaison, s'ajoutent les bimoteurs anglais Avro 19 *Anson* et Airspeed AS65 *Consul* et l'américain Cessna UC-78 *Bobcat*, plutôt destinés à l'entraînement au pilotage, à la navigation et au bombardement et qui sont démilitarisés en conservant souvent le nez vitré nécessaire à leurs activités antérieures. Quelques monomoteurs, d'un emploi plus souple, rejoignent ce parc, tels que le Fairchild 24, le Percival *Proctor*, le Nord 1203 *Norécrin* et, plus tard, le Jodel *Mousquetaire* et le Max-Holte *Broussard*.

L'emploi de ces avions, d'une capacité de quatre à douze places, devient indispensable, à partir de 1955, pour satisfaire les besoins très importants suscités par l'exploitation du pétrole, la mise en valeur de l'Algérie et du Sahara et les transports intérieurs. Les compagnies connaissent alors une activité intense et leurs avions sillonnent le territoire aux mains des nombreux anciens pilotes militaires démobilisés qui effectuent souvent beaucoup plus de 100 heures de vol par mois.

Les avions modernes, confortables et plus fiables, comme le Beechcraft *Twin Bonanza*, le Piper *Apache* ou l'Aérocommander, apparaissent trop tard et sont trop onéreux pour être utilisés en grand nombre.

Des expériences malheureuses sont faites avec l'avion tchèque Super Aero 45 dans ce domaine où la rusticité du *Dragon Rapide* est la plus appréciée.

SATAER

Société Algérienne de Transports Aériens



La SATAER, créée à Oran en 1947 par Henri Fouques Duparc et l'armateur Joseph Lasry, ouvre la ligne Oran-Colomb Béchar avec deux Percival *Proctor*. La Société suspend son activité en mai 1948 après le refus des Espagnols d'autoriser l'ouverture de la ligne Oran-Alicante avec des Avro *Anson*.
Un des deux Percival *Proctor* à Oran en 1947 (Françoise Fouques Duparc)



Société Générale d'Affrètement aérien

La Société générale d'affrètement aérien (SGAA), créée en juin 1955 par Roger Colin de retour d'Indochine, s'installe à Maison-Blanche en 1956 avec comme directeur Greselle puis Roger Colin lui-même et comme chef-pilote Roger Morançay, puis Ducros.

Les *Dragon Rapide* utilisés initialement sont rapidement rejoints par des Super Aero 45, un *Airspeed Consul*, des *Cessna Bobcat*, des *Bristol Freighter* et des *Avro Anson*.

L'activité est intense. En plus des transports à la demande et des affrètements pour les pétroliers avec des détachements à Adrar et El-Goléa, la SGAA exploite la ligne Alger-Bougie-Djидjelli-Bône-Philippeville et la ligne Constantine-Guelma. Les *Bristol Freighter* sont affrétés par Air France pour desservir, au départ de la métropole, la base de lancement de fusées d'Hammaguir et le site atomique de Reggane.

La compagnie, qui totalise 9 000 heures de vol en 1961, emploie près d'une centaine de personnes dont une dizaine de pilotes qui font souvent plus de 150 heures de vol par mois chacun.

La SGAA deviendra Air Fret en métropole.



A Maison-Blanche en 1957 - Airspeed AS-65 Consul et Dragon Rapide de la SGAA (Pierre Gassiot)



A Paul-Cézelles en 1956, un *Dragon Rapide* de la SGAA qui en exploitera une douzaine (JC Beck)



Un des deux Super Aero 45 de la SGAA à El-Goléa en 1956. Avion tchèque élégant, mais peu fiable (Jean Delacroix)

Le ravitaillement d'un *Dragon Rapide* à Ouargla en 1958 (Roland Richer de Forges)



A Maison-Blanche en 1958, devant le hangar de la SGAA, le pilote Roland Richer de Forges (à droite), de retour de la ligne côtière avec un Avro Anson (Roland Richer de Forges)





Le pilote Vincent Lassus et un *Dragon Rapide* (Vincent Lassus)

Sondage de Zaref (Roland Richer de Forges)



Roland Richer de Forges aux commandes
d'un *Dragon Rapide*



Ravitaillement à Edjélé en 1958 (Roland Richer de Forges)

Aérodrome d' EL-Goléa - Un Super Aero 45 et deux *Dragon Rapide* de la SGAA derrière deux Dassault *Flamant* de l' armée de l' Air (Roland Richer de Forges)





Vincent Lassus devant le *Dragon Rapide* F-OBAL à hélices à pas variable (Vincent Lassus)

Parachutage au profit du Para-club de Blida en 1959, Roland Richer de Forges à gauche
(Roland Richer de Forges)



A Maison-Blanche en 1960, un des cinq Bristol *Freighter* de la SGAA (André Siramy)



A Batna en 1958, le *Dragon Rapide* de la SGAA immatriculé F-LAAL au Laos (en réalité il n'y a jamais été) et qui deviendra le F-OBHI (Georges Denoual)



A Souk-Ahras en 1958, le *Dragon Rapide* de la SGAA (Gilbert Mengual)



Le *Dragon Rapide* F-OBHI accidenté à Fort-Flatters en août 1960, sans mal pour le pilote Eichelbrenner (Roland Richer de Forges)





A Constantine-Oued Hamime en 1961 (Roger Moca)



Le *Dragon Rapide* de la ligne côtière à Djidjelli en 1962 (André Chauvière)



BILLET DE PASSAGE
PASSENGER TICKET
ET AND
BULLETIN DE BAGAGES
BAGGAGE CHECK
ÉMIS PAR ISSUED BY

TAXIS

ESCADRILLE
Mercur

AÉRIENS



N° 15258
BILLET A.R.

AGENCE G. ROBERTS & CO. LTD.
ALGERIA
N. C. LÉVY 218 217 8

ALGÈRE SOCIAL
29, RUE DE BERRI, PARIS-8^e
Maison 22-10



CACHET DE L'AGENCE ÉMETTRICE - PLACE OF ISSUE

VOIR CONDITIONS DE TRANSPORT PAGE 2

Escadrille Mercure

L'Escadrille Mercure est la première compagnie d'avions-taxis créée en Europe, en 1946.

Malgré la disparition prématurée de son dynamique fondateur, René de Narbonne, dans un accident d'avion le 8 novembre 1948, la compagnie connaît un développement remarquable.

L'Escadrille Mercure trouve en Algérie un champ d'application à la hauteur de son ambition.

Elle détache des avions à Maison-Blanche en partageant le parking d'Aérotec et, dès 1958, avec le chef-pilote Bernard Allix et les pilotes qui rejoindront, parmi eux : Legeay, Eichelbrenner, Marsot, Rostand et Roland Richer de Forges, l'activité devient intense dans tous les domaines et s'étend jusqu'au Niger pour le compte du Commissariat à l'énergie atomique.

Elle met en œuvre une flotte de Cessna *Bobcat*, Beechcraft 18, Lockheed 12, Aero Commander et *Broussard*.



Un des six Cessna *Bobcat* de l'Escadrille Mercure à Laghouat en décembre 1957
(Marcel Vervoort)



Un des trois Beechcraft 18 de l'Escadrille Mercure à Adrar en 1958 (Jean Delacroix)



Beechcraft 18 à Chérakas en août 1958 (Marcel Vervoort)



Un des deux Aéro-Commander de l'Escadrille Mercure à Colomb-Béchar en 1960 (Jean Delacroix)

A Reggane en 1961, un des cinq *Broussard* de l' Escadrille Mercure devant un *Flamant* de l' armée de l' Air. Au premier plan : des débris d' ailes (Christian Gérault)





Afric Air

Afric Air, fondée en 1957 et dirigée par Jean Lignel et Léon Adida, est liée à la Société algérienne de constructions aéronautiques (SACA) qui a déjà été à l'origine d'Air Algérie et qui représente les avions Piper pour l'Algérie.

La compagnie utilise des Avro *Anson*, rejoints par des Piper *Apache* et *Aztec* et des Cessna *Bobcat*.

A partir d'octobre 1958, Afric Air effectue trois fois par semaine la ligne Bougie-Sétif et, en février 1959, elle ouvre la ligne Bougie-Djidjelli-Philippeville, en concurrence avec la SGAA. Mais les Avro *Anson*, avec leurs moteurs *Cheetah* se révèlent très peu fiables.

Afric Air emploie vingt-trois personnes, dont cinq pilotes.



A chéragas en 1959, un des cinq Avro *Anson* d' Afric Air (Marcel Vervoort)



Le pilote Verron à l'intérieur
d'un *Anson* (Michel Maitrot)

Michel Maitrot avec un Anson à Laghouat en 1958 (Michel Maitrot)



Avro Anson en escale à Bougie en 1958 (Michel Maitrot)



A Maison-Blanche en 1958, un des six Piper Apache ou Aztec d' Afric Air (Michel Maitrot)





Piper Apache d'Afric Air à Sétif en 1957 (Didier Faure)



Jacques Pierchon élève-pilote au Crotoy sur Caudron G3 en 1928

Air Oasis

Air Oasis est créée début 1956 à Djelfa par Jacques Pierchon, ancien pilote militaire, pilote du gouverneur général en LeO 45 puis pilote d'Aérotec.

Jacques Pierchon est le premier à faire la démonstration de l'utilité de l'avion dans les étendues du Grand Sud. Dans l'immense commune de Djelfa, il localise les incendies de forêt, transporte techniciens, ouvriers et pièces de rechange et fait des évacuations sanitaires jusqu'à In-Salah. Il développe également son activité, au départ de Laghouat, au profit des pétroliers.

Avec trois pilotes, il utilise un Percival *Proctor*, deux *Norécrin*, un Fairchild, trois Jodel *Mousquetaire* et *Ambassadeur* puis, en 1960, deux *Dragon Rapide*.

De plus, Jacques Pierchon s'occupe activement de l'Aéro-club Les ailes du Désert en formant plusieurs pilotes.

Jacques Pierchon donne
le baptême de l'air, en
Fairchild, aux enfants de
la section modéliste de
l'école de Charef en 1957
(Jacques Pierchon)



Le Percival *Proctor* d' Air Oasis à Djelfa en 1956, devant les SIPA 12 de l' EALA 3/71
(Jacques Pierchon)



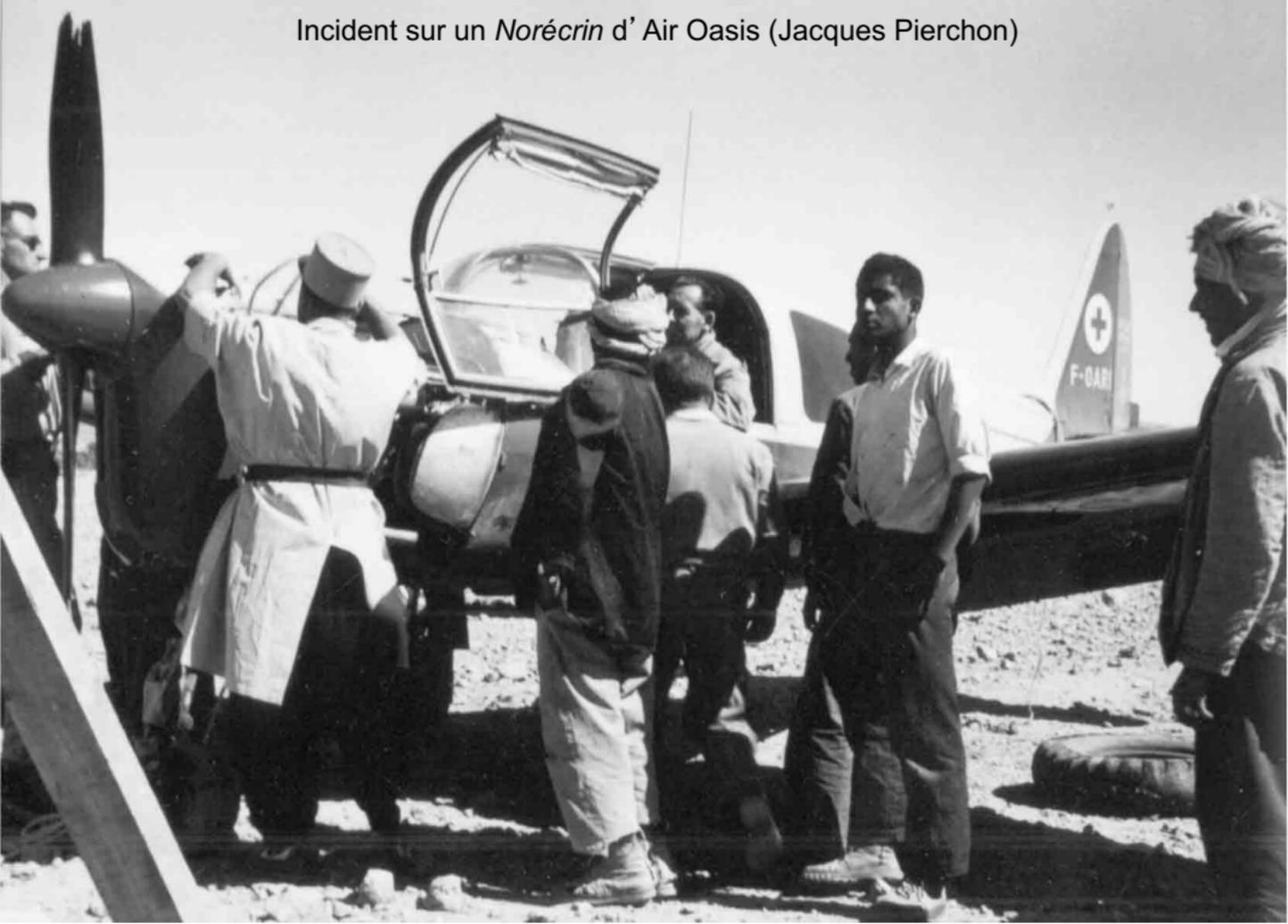


Le Fairchild 24 d' Air Oasis (François Michelot)



Norécrin d' Air Oasis à In-Salah
(Jacques Pierchon)

Incident sur un *Norécrin* d' Air Oasis (Jacques Pierchon)



Evacuation sanitaire en *Norécrin* d' Air Oasis
(Jacques Pierchon)





Un des deux Jodel *Mousquetaire* d' Air Oasis qui a également un *Ambassadeur* (Jacques Pierchon)



Un des deux *Dragon Rapide* d' Air Oasis (Jacques Perrin)



Accident d'un *Dragon Rapide* (Jean-Marie Fleuriot)



C^{IE} G^{LE} de Transports en Algérie

Société Anonyme au Capital de 288.000.000 de francs

Route de Blida - BIRMANDREIS -

BILLET DE PASSAGE N° 00224

Soumis aux conditions de transport figurant au dos du billet



DATE ET LIEU D'EMISSION

15/xi/59

M^{OM} BLANCHE

ITINERAIRE : ALGER - LA GHOUAT
+ Relais

NOM DU PASSAGER Monsieur

NON CESSIBLE

VOL N° 1 du 15/xi/59 au 15/xi/59

TYPE DE L'AVION Mousquetaire N° FOBLH

TARIF :	Affrète
TAXES :	Aéroport 300
	Touche 215
TOTAL :	515

RENSEIGNEMENTS : ALGER - Tél. 689-18, 690-55, 696-26 - COLOMB - BECHAR : Tél. 1-25 - OUARGLA : Tél. 1-20 -

MAISON-BLANCHE : Tél. 675-20 Poste 98 - TOUGGOURT : Tél. 1-58 - EL-GOLEA - Place du Bordj.

CTA

Compagnie Générale de
Transports en Algérie

La Compagnie Générale de Transports en Algérie (CTA) est créée en mai 1958, dirigée par R. Grand et avec Aimé Trébosc comme chef-pilote.

Elle exploite trois Boisavia *Mercury*, des Jodel *Mousquetaire*, deux *Dragon Rapide* et deux Avro *Anson* loués à la SGAA.

Elle cessera son activité début 1961.



Jodel *Mousquetaire* de la CTA à Bou-Saâda en avril 1959 (Marcel Vervoort)



LTA

Liaisons et Transports
Aériens



La Société Liaisons et Transports Aériens (LTA) est créée en mars 1957 par Georges Bricout (pilote et directeur technique) et Pierre Garat. Elle exploite un Percival *Proctor* et un Macchi 320. Le Percival *Proctor* à Paul-Cazelles en février 1958 (Marcel Vervoort)



Le bimoteur italien Macchi 320 des LTA, à Sétif en 1957 (Didier Faure)



Aéro Sud

Aéro Sud est créé à Bône en 1956, dirigée par Dipace, puis Loublier, avec les pilotes Ferellec et Foriel, des anciens d'Aigle Azur et d'Air Outre-Mer en Indochine. Au début de son activité, Aéro Sud exploite, en *Dragon Rapide*, la ligne Bône-Batna-Tébessa. Elle possède également un réseau de lignes sahariennes au profit des pétroliers.



Un des deux Fairchild 24 d'Aéro Sud à Batna en 1960 (Jacques Mutin)



Un des quatre *Dragon Rapide* d'Aéro Sud à Laghouat en février 1959 (Marcel Vervoort)



Un Macchi 320 d'Aéro-Sud à Sétif en avril 1960, après son rachat aux LTA. Aéro Sud exploite deux Macchi 320 (Bernard Chenel)

Air Alfa

Société aérienne des Hauts-Plateaux



Air Alpha a été créé en 1959 à Géryville par le pilote Alain Ranc qui exploite le Cessna 170 ci-dessus et un Super Aero 45 (Alain Ranc)



Alain Ranc dans le Super Aero 45 qu' il exploite pour la Société générale d'entreprises qui construit la route Ouargla-In Aménas (Alain Ranc)



A Laghouat en 1957, le Super Aero 45 utilisé par Alain Ranc pour l'Omnium Technique Saharien (Marcel Vervoort)

SNATA

Société Nord-Africaine de
Travaux Aériens

La SNATA est créée par Robert Boscher à Bône en 1954 pour le traitement agricole et les liaisons. La SNATA se spécialise ensuite dans les transports pour la mine d'Ouenza avec deux *Dragon Rapide* et un Piper *Apache*.



Le *Dragon Rapide* de la SNATA à Djidjelli en juin 1960 (Bernard Chenel)



Le Piper *Apache* de la SNATA à Sétif en 1956 (Maurel)

AIR SAOURA



Basée à Colomb-Béchar, Air Saoura, créé en 1959, possède deux *Dragon Rapide*, deux Jodel 140 et un *Norécrin*. La Société emploie quatre pilotes.
Le *Dragon Rapide* F-BGIS accidenté à Benoud en novembre 1960 (Robert Espérou)



Un Dragon Rapide d'Air Saoura à
Adrar en 1960 (Jean Delacroix)
Dernière diapositive