

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-huitième diaporama est le premier de deux diaporamas concernant les voyages, les raids et les records en Algérie. Il couvre la période 1919-1932.

Faites le circuler sans restriction !

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

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

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

# Voyages, raids et records

Différents itinéraires s'offrent aux équipages pour rejoindre l'Afrique subsaharienne :

-Par la côte occidentale de l'Afrique, trajet long et escales mal équipées après Dakar.

-Par l'Égypte et la vallée du Nil, trajet long et en possessions anglaises.

-Par l'Algérie, selon les trois axes : ouest, central et est.

Le trajet algérien ouest est le plus pratiqué des trois, car la traversée maritime vers Oran est courte, les aérodromes, de Colomb-Béchar jusqu'à Gao, sont très bien aménagés et le relief dans le Tanézrouft est le moins inhospitalier. La navigation le long des pistes, en hiver hors de la saison des vents de sable, est relativement facile.

Dès 1925, sur les traces de l'Aviation Militaire, le Sahara devient très fréquenté.

Les Français, les Anglais et les Belges poursuivent inlassablement, avec plus ou moins de succès, la chasse aux records de vitesse vers respectivement Madagascar, Le Cap et Elisabethville.

Les touristes aériens d'Europe et d'Algérie se multiplient avec l'amélioration des performances des avions et de la fiabilité des moteurs et s'aventurent jusque dans le Hoggar.

Fréquemment, les touristes se rassasient de paysages et d'exotisme en se limitant au tour de la Méditerranée et aux oasis du nord.

Le Sahara algérien a été économe en vies humaines, puisque seules les pertes du général Laperrine et de Lancaster sont à déplorer, tous deux étant victimes des conditions périlleuses de leurs entreprises.

Par ailleurs, l'immense aérodrome de La Sénia et les conditions météorologiques relativement bonnes permettent aux avions de raid surchargés de s'attaquer avec succès aux records de durée et de distance en circuit fermé.

# LE MIROIR

PUBLICATION HEBDOMADAIRE, 18, Rue d'Enghien, PARIS

*LE MIROIR paie n'importe quel prix les documents photographiques d'un intérêt particulier.*

LES HÉROS DU RAID DE LA MÉDITERRANÉE REÇUS PAR LE G<sup>e</sup> NIVELLE À LEUR ATERRISSAGE

Photographie prise au cours du lunch de bienvenue à Hussein Dey, près d'Alger. Le verre à la main, le g<sup>e</sup> Nivelle félicite de leur exploit le capitaine Coli qu'on voit à l'extrême gauche et le lieutenant Roget (à droite).

6 février 1919 - Première liaison en avion métropole-Algérie.

Les aviateurs militaires Henry Roget (pilote) et François Coli (navigateur) parcourent, dans la journée, Miramas-Hussein Dey-Rosas (Espagne) en Breguet 14.

François Coli disparaîtra par la suite avec Roland Nugesser  
(Henri Cousse)



6 novembre 1919 - Passage à Hussein-Dey, au cours du raid Tunis-Rabat, des Lt Patanchon et Schmitter en Breguet 14. Lt Patanchon, Lt Thouzelier, Cne Maizergues et Lt Schmitter (Marc Lusardy)



24 janvier 1920 - Au départ de Villacoublay, le Cdt Vuillemin entreprend un raid qui devrait le mener à Dakar avec trois Breguet 16, plus lents que les Breguet 14 (110 km/h, mais 10 h d'autonomie). Le Gal Nivelles, Cdt les troupes d'AFN, tient à ce que l'aviation d'Algérie participe à ce raid. Lui-même étant appelé d'urgence à Paris, c'est le Gal Laperrine, Cdt de la division d'Alger, qui prend sa place dans un Breguet 14 à Biskra, en s'asseyant sur les genoux du mécanicien Vaslin pour cette traversée du Sahara.

Après plusieurs incidents qui immobilisent deux Breguet 16, seul l'avion du Cnl Vuillemin et du Lt Chalus rejoint Laperrine à Tamanrasset et, le 18 février, les deux avions décollent pour Gao, Laperrine devant s'arrêter à Tin-Zaouten pour se ravitailler. L'Adj Bernard, pilote de Laperrine, s'égare et capote en se posant à bout d'essence. Le Gal Laperrine, blessé, décède le 5 mars. Les deux survivants seront retrouvés miraculeusement le 14 mars.

Vuillemin, après s'être posé à proximité de Ménaka atteint en 10 h de vol, attendra l'essence venue de Gao puis arrivera à Tombouctou le 18 mars et à Dakar le 31 mars. Première traversée aérienne du Sahara.

Ci-contre : Le Cnl Vuillemin et le Lt Chalus à Alger  
(*L'Afrique du Nord Illustrée*)

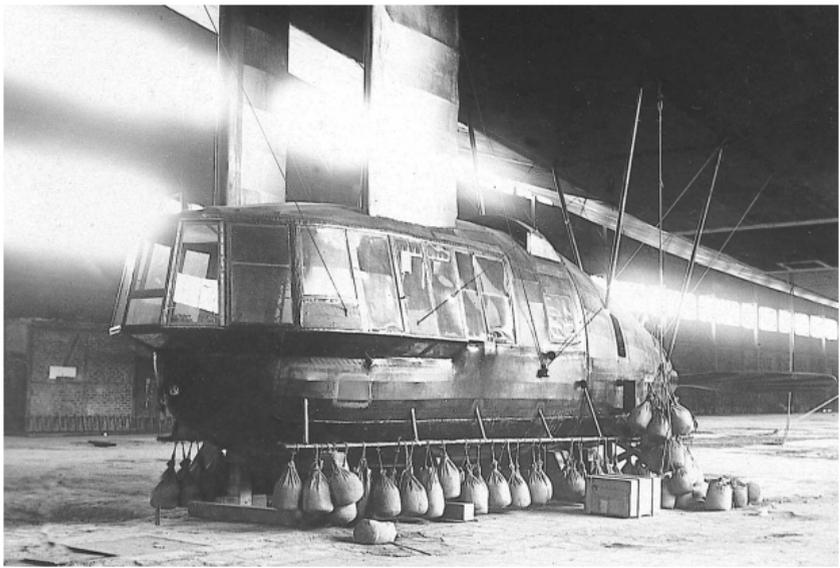


21 décembre 1923 - Le dirigeable *Dixmude* s'écrase en mer près de Siacca, en Sicile, après avoir survolé le Sahara. Auparavant, Le *Dixmude* avait fait deux survols de la côte algéro-tunisienne en partant de Cuers le 30 août et le 25 septembre.

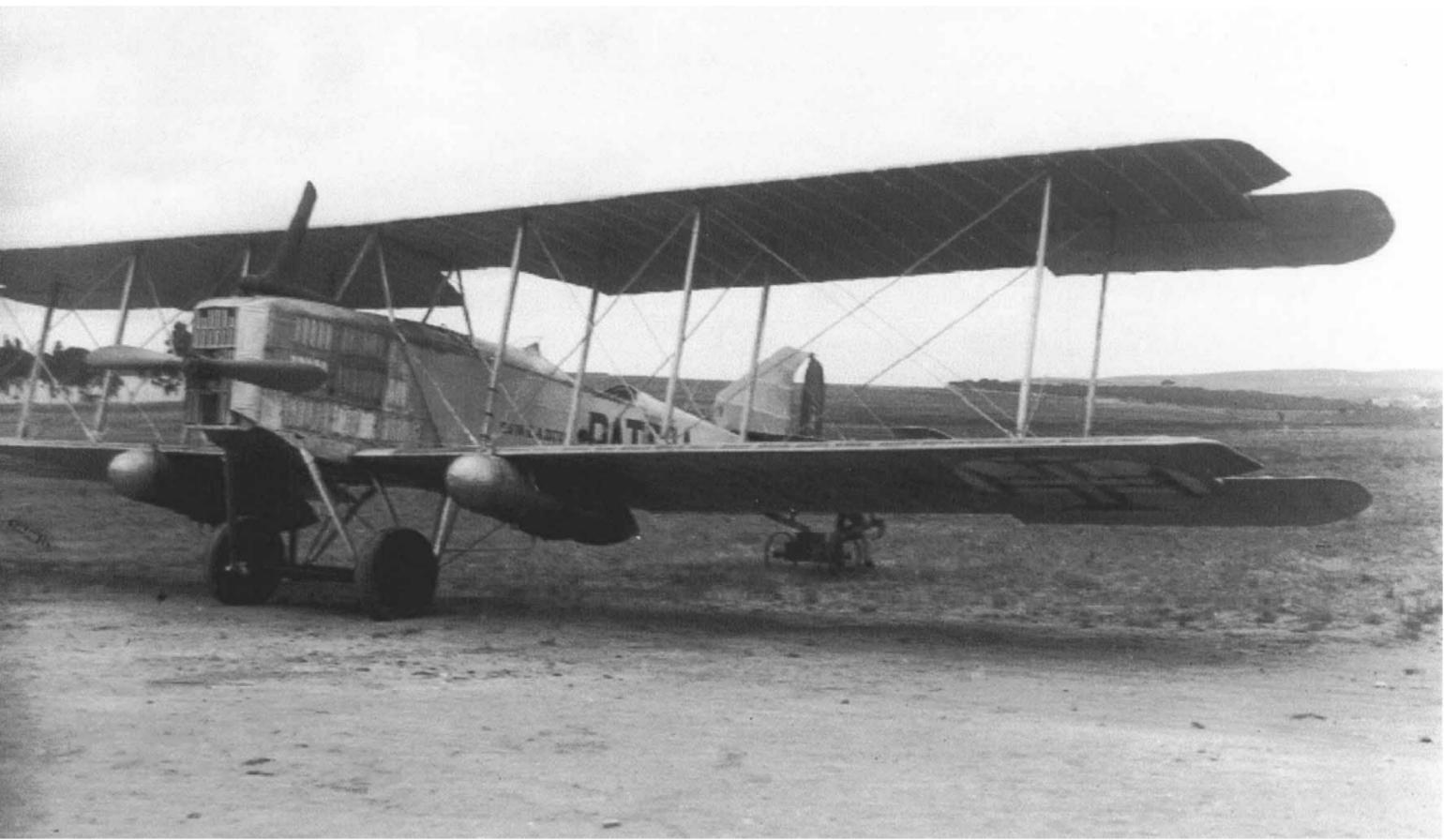
Le dirigeable *Méditerranée* a fait un aller Cuers-Baraki le 10 août 1923 et un retour le 24 août.

Les deux dirigeables sont des Zeppelin, saisis après la guerre et employés par la Marine Nationale.

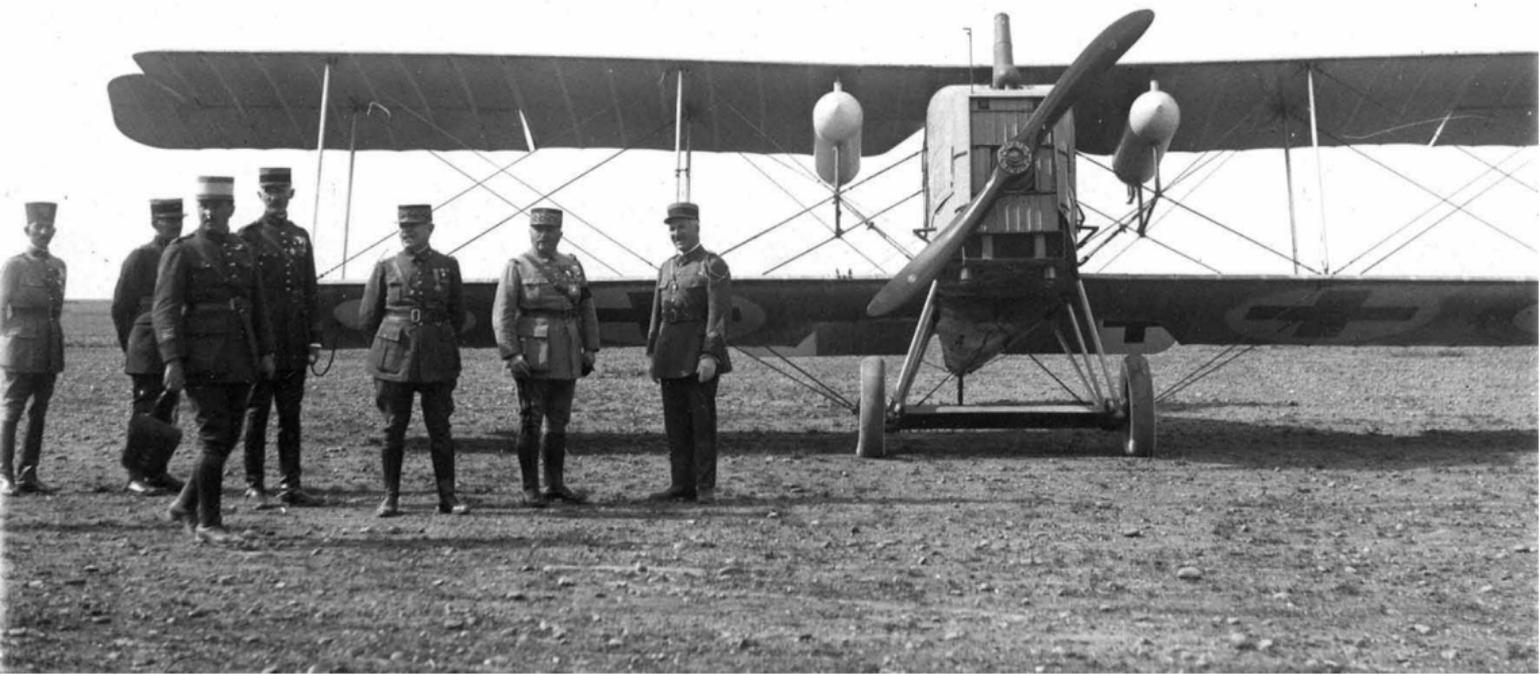
A gauche, le *Dixmude* survole Alger (ARDHAN).  
Dessous, sa nacelle avant (P. Labro)



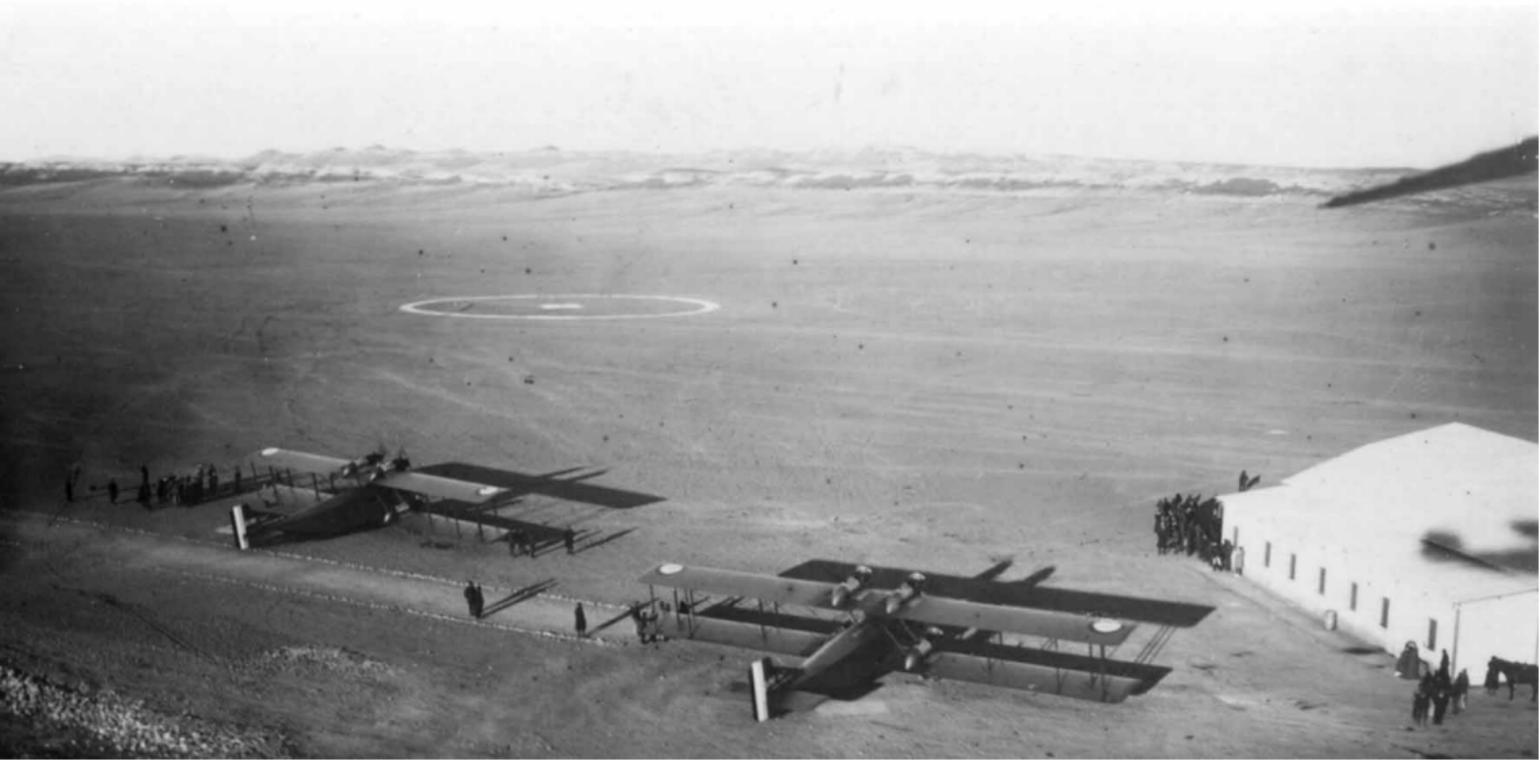
9 avril 1924 - Le Breguet 16 *Patria* des majors portugais Brito Pais et Sarmento de Beires fait escale à La Sénia au cours d'un raid de Lisbonne à Macao atteint le 20 juin (16 380 km en 115 h 45 de vol). Le mécanicien Manuel Gouveia les rejoindra à Tunis (Museo Do Ar)



17 novembre 1924 - Le Maréchal Franchet d'Esperey, au cours d'une traversée saharienne en voiture, effectuée le trajet Adrar-Reggane en Breguet 14 sanitaire.  
(Christian De Gastines, archives FDE, collection J et CDG)

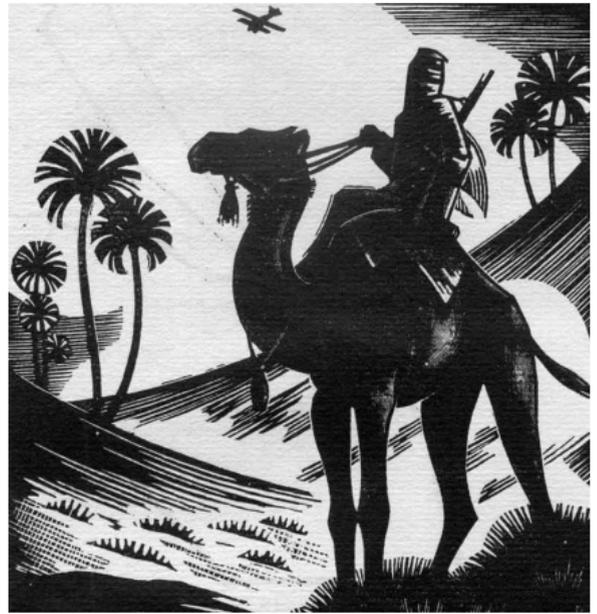


18 janvier 1925 - Décollage de Villacoublay de deux quadrimoteurs Blériot 115. Le *Roland Garros* avec Pelletier Doisy (pilote), Besin (mécanicien), Le Prieur (navigateur) et le Cnl De Goÿs et le *Jean Casale* avec Vuillemin et Dagnaux (pilotes), Knecht (mécanicien) et Venelle (radio). Colomb-Béchar est atteint le 28 janvier puis Niamey par Adrar, Oualen, Tessalit et Gao. Au départ de Niamey, le 7 février 1925, le *Jean Casale* percute le sol, Venelle est tué et Vuillemin blessé. Dagnaux casse sa jambe de bois. Ci-dessous, les deux quadrimoteurs à Colomb-Béchar (Suzanne Perrichon)





20 février 1925 - Après le record de distance Paris-Villa Cisneros (3 166 km) le 3 février en Breguet 19, les Cne Arrachart et Lemaître rentrent par Dakar et Tombouctou. Entre Tombouctou et Alger, le 20 février, ils se posent à bout d'essence au sud d'El-Goléa en éclatant un pneu et en abîmant une aile. Ils mettent quatre jours en chameau pour rejoindre El-Goléa, attendent les pièces détachées jusqu'au 6 mars puis arrivent à Hussein-Dey le 10 mars. Ils rentreront en métropole le 22 mars.





l'ingénieur en chef HIRSCHAUER  
qui réalisa sur avion Morane-Saulnier, équipé  
d'un moteur SALMSON 120 CV.  
à refroidissement par l'air  
une importante CROISIÈRE MÉDITERRANÉENNE  
de 12.000 Km - en 127 heures de vol - après avoir  
subi en AFRIQUE des températures de + 55°

29 mai 1926 - L'ingénieur en chef Louis Hirschauer et l'adjudant-chef Couret, pilote, arrivent à La Sénia en provenance de Guercif (Maroc) au cours d'un voyage autour de la Méditerranée en Morane-Saulnier 122 (moteur Salmson 120 chevaux). Partis de Paris le 20 mai, ils se poseront ensuite à Maison-Blanche le 30 mai et à Sétif le 8 juin.

Ce voyage, de plus de 90 heures de vol, apporte la preuve de la fiabilité de l'avion de tourisme.

C'EST AVEC UN MOTEUR  
**RENAULT**  
480/500<sup>CV</sup>

QUE LE C<sup>Y</sup> DAGNAUX  
A SUR UN AVION  
TERRESTRE RELIÉ  
PARIS à MADAGASCAR

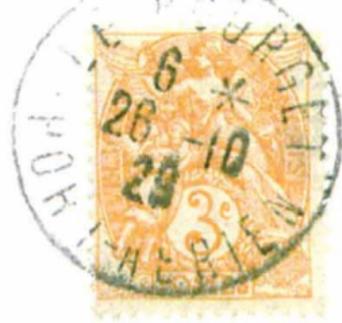


28 novembre 1926 - Jean Dagnaux et Dufert décollent du Bourget pour Madagascar qu'ils atteignent le 20 janvier 1927, avec un Breguet 19 A2. Il font escale à Oran, Colomb-Béchar et Adrar.

**= RAID PARIS-MADAGASCAR =**  
**12.000 KMS**



11 novembre 1928 - Le major anglais Malcom Campbell, champion de vitesse automobile, à la recherche d'un terrain propice à une tentative de record, se pose à Ain-Sefra et Colomb-Béchar en De Havilland *Moth* (Frédéric Ruelle)



LE BOURGET  
AVIATION

LE BOURGET-PORT-AÉRIEN



8 octobre 1929 - Marcel Goulette, René Marchesseau et le mécanicien Jean-Michel Bourgeois se posent à La Sénia, puis à Colomb-Béchar, avec le Farman 192 F-AJJB (vu ici au Bourget), et le lendemain à Adrar, après avoir passé la nuit à côté de Ksabi, en effectuant la liaison Paris-Tananarive en 10 jours. Le vol sera poursuivi jusqu'à l'île de La Réunion (Alain Cornu)



28 octobre 1929 - André Bailly, Jean Réginensi et Marsot se posent à La Sénia (arrivant de Paris sans escale), puis à Colomb-Béchar le lendemain, au cours de la liaison Paris-Tananarive en 9 jours avec le Farman 190 F-AJJG (vu ici au Bourget avec le ministre Laurent-Eynac à gauche). Au retour, ils traverseront le Sahara les 17 et 18 novembre (Alain Cornu)



13 décembre 1929 - Léopold Roux, Raymond CailloI et Eric Dodemont se posent à La Sénia au cours de la liaison France-Madagascar avec le Farman 190 F-AJJK. Ils se poseront ensuite à Colomb-Béchar et Reggane et n'atteindront Tananarive que le 1er janvier 1930, après un voyage difficile.

Les trois hommes trouveront la mort, au cours du voyage de retour, le 14 janvier au Congo-Belge le long du fleuve Kasai. Ils ne seront retrouvés que le 13 mars

(Alain Cornu)

1930 - Touristes anglais à La Sènia en De Havilland *Moth* (Pierre Bernier)



8 janvier 1930 - Le colonel Vuillemin, avec le Caudron 117 F-AJIB (vu ici avec le curé de Cassaigne), et Gauron et Lebas, avec le Caudron 161 F-AIPV, atteignent Gao et Niamey, puis reviennent à Maison-Blanche le 12 février, après avoir parcouru près de 5 000 kilomètres, première traversée du Sahara en avion léger. Le 9 septembre 1929, le colonel Joseph Vuillemin était arrivé en Algérie avec cet avion, accompagné de son épouse et de son fils, en passant par l'Espagne (Roger Prietto)



10 avril 1930 - La duchesse de Bedford, pilotée par Barnard, se pose à La Sénia avec son Fokker VII (vu ici à Tunis), en route vers Le Cap. Le record de vitesse sur le trajet Londres-Le Cap et retour est battu au cours de ce voyage en 21 jours (Henri Bernet)





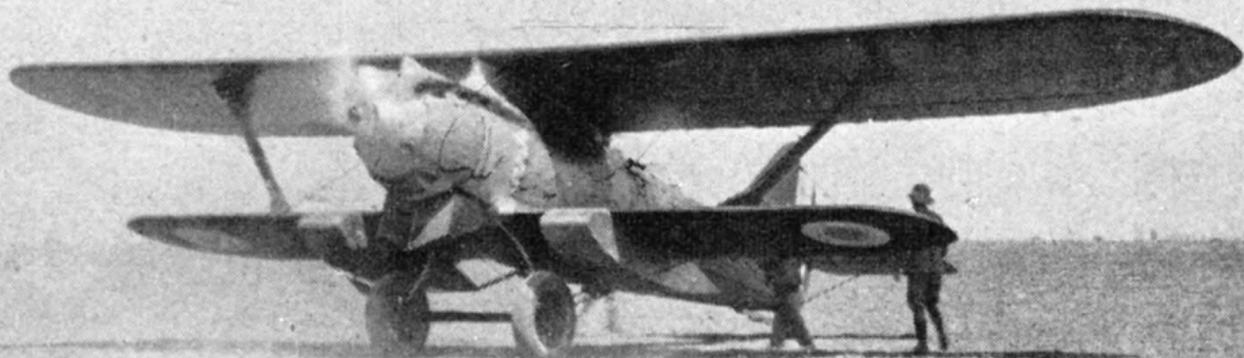
29 novembre 1930 - René Lefèvre (ci-dessus) et Charles Demazières passent à La Sénia avec deux Potez 36 au cours d'un voyage vers Tananarive (Alain Cornu)



12 décembre 1930 - Le Suisse Walter Mittelholzer, compagnie Swissair, à Colomb-Béchar avec un Fokker VII b/3m (Marc Lusardy)



14 mars 1931 -  
Passage à La Sènia du  
trimoteur Farman 304  
F-ALCA Roux-Caillo-  
Dodement piloté par  
Marcel Goulette et  
André Salel. L'avion  
transporte Alfassa,  
gouverneur de l'AEF, et  
poursuivra son vol  
jusqu'à Tananarive qu'il  
atteindra en 13 jours.  
L'équipage est vu ici au  
Bourget : X, Marcel  
Goulette, Paul  
Reynaud, Boutiller et  
André Salel  
(Alain Cornu)



1er avril 1931 - Départ de Villacoublay de quatre Breguet 19, pilotés par le Cnl Vuillemin, le Cdt de Turennes, le Cdt Bouscat et le Cne Tavera pour précéder un voyage ministériel en Afrique. Le 5 avril, le Breguet *Bidon* (ci-dessus), piloté par Dieudonné Costes et transportant le ministre de l'Air Jacques-Louis Dumesnil, effectue sans escale le trajet Le Bourget-Colomb Béchar en 16 h 40 et rejoint l'escadrille qui poursuit le vol par Reggane, Gao et Bamako jusqu'à Dakar. Retour par le Maroc  
*(Revue des Forces Aériennes)*



2 avril 1931 - les pilotes américains Richard Halliburton et Moye Stephens, arrivent en Oranie avec leur Stearman C3B *The Flying Carpet* immatriculé NR882N. Après avoir débarqué leur avion à Calais, ils avaient entrepris un immense périple qui les mènera à Tombouctou et Gao, puis au Maroc, avant de parcourir l'Europe et l'Asie jusqu'à Manille où ils embarqueront leur avion pour les Etats-Unis. Premier avion américain venu en Algérie.

Ci-dessous, avec les Légionnaires à Colomb-Béchar (*Le Tapis Volant*)





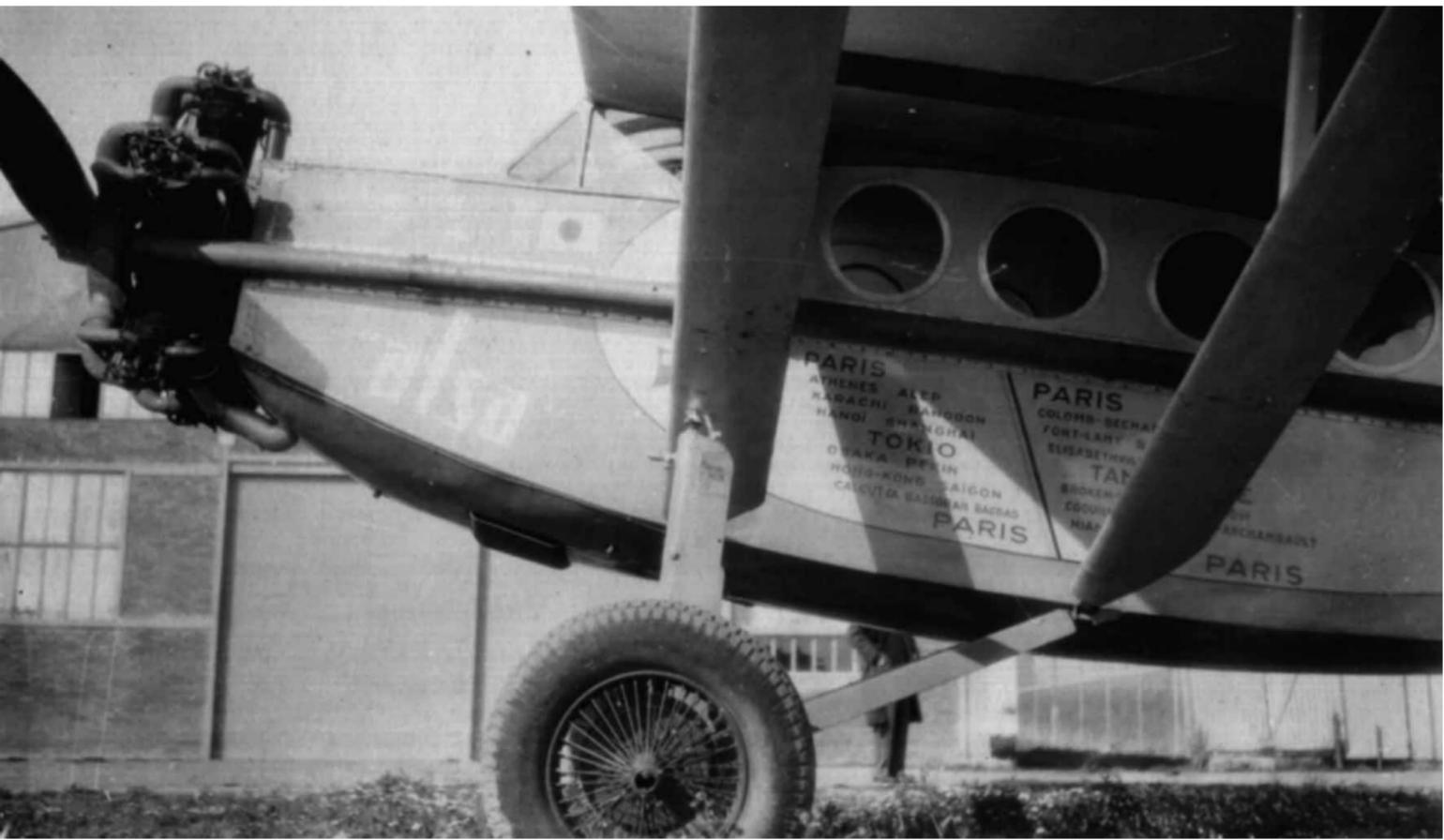
14 juillet 1931 - Passage à La Sénia du Farman 190 F-ALGK *Paris* piloté par Philippe d'Estailleux-Chanteraine, accompagné de Fernand Giraud et Jean Mistrot, au cours d'un voyage de propagande du Comité de l'entente française. Le départ avait été pris de Paris le 8 avril et l'avion a fait le tour de l'Afrique par la côte (Henri Bernet)



24 juillet 1931 - Accident à l'embouchure du Hamiz (Alger) du capitaine belge Arnold de Looz-Corswarem avec le Saint-Hubert G1, au cours d'un voyage en Afrique (Armande Fraix)



30 octobre 1931 - Johanny Burtin et Christian Moench, venant d'Istres, se posent à Maison-Blanche (photo), Colomb-Béchar et Reggane au cours d'une liaison France-Madagascar en 6 jours et 9 h avec le Farman 190 F-ALAP A/sa. Ils rentreront par la côte orientale et Oran le 23 novembre (Jean Studer)





11 janvier 1932 - Henri Fouques Duparc (à gauche) et André Lamur (à droite) arrivent à Oran après la traversée du Sahara, d'Oran au Niger, et retour, en Potez 36 (Françoise Fouques Duparc)



23 janvier 1932 - Renaud Wauthier, accompagné de l'Américain William Seabroock et de la romancière Marjorie Worthington, arrive à La Sénia avec le Farman 197 F-AJTS *Général-Laperrine*. Après avoir été jusqu'à Tombouctou et participé aux recherches de Jean Réginensi, les touristes repasseront à La Sénia le 14 février (Jean Massé)



31 janvier 1932 au 31 mars - Maryse Hisz effectue Paris-Tananarive-Paris en Farman 291 en passant par La Sènia (Alain Cornu)



2 février 1932 - Jean Réginensi, Joseph Touge et Roger Lénier, passent à La Sénia en route vers Tananarive avec le Farman 190 F-ALHG *Saint-Didier*, ils tomberont en panne d'essence dans la région d'Arak le 6. Le poste de radio permet de retrouver l'avion, après six jours de recherches par des équipages civils et militaires dirigés par le Cnl Vuillemin et auxquelles participent le LCL Pierre Weiss, les Lt Levrey et Bernard, le Sgt Pradier et Charles Poulin, Pierre Viré et Picard avec le Laté 26 F-AJCF de l'Aéropostale. Les opérations de sauvetage sont retardées par des émissions radio fantaisistes inexplicables annonçant le sauvetage par voiture ou des positions erronées (Jean Studer)



Touge, Réginensi et Lénier à Arak, après avoir été retrouvés (Jean Studer)

4 février 1932 - Marcel Avignon, Georges Lebeau et Jean Cotier, de l'Aéro-club de l'Hérault, se posent à La Sénia au cours d'un vol vers Abidjan avec le Farman 190 F-AJMV. Ils passeront le 9 mars à Reggane et Colomb-Béchar sur le chemin du retour. Vu ici à Kinshasa, reçus par le gouverneur Alfassa (Archives privées)





6 février 1932 - Les Belges Dubois et Gillaux à Bidon V, au cours d'un raid vers le Congo avec un Bultee. Ils s'arrêteront peu après (Brussels Air Museum)



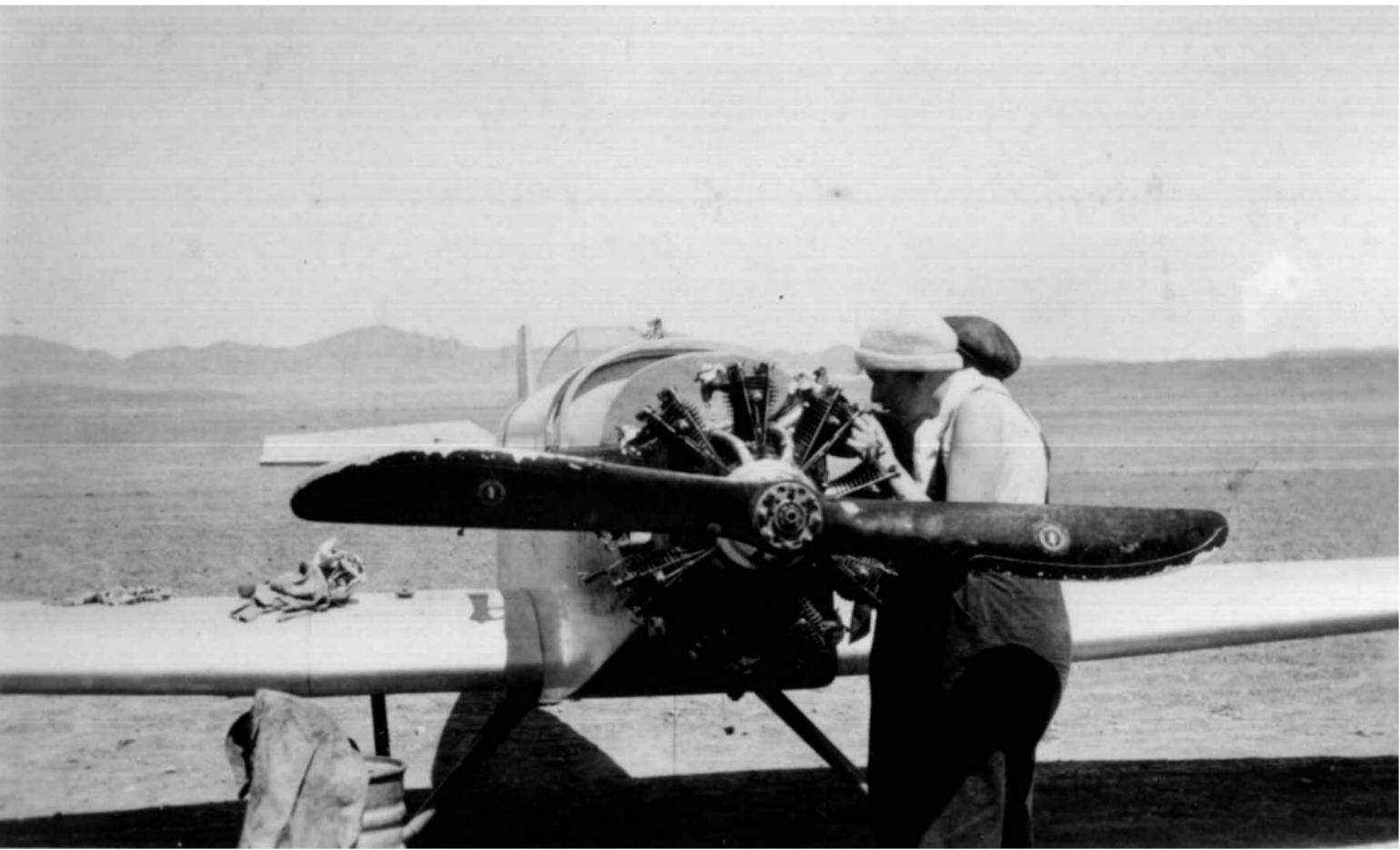
17 avril 1932 - André Salel et Marcel Goulette se posent à Colomb-Béchar en provenance du Bourget, avec le Farman 199 F-AJRY *Marcel-Lalouette*, en reliant Paris au Cap en 3 jours et 18 heures. Ils se poseront au retour à Reggane et La Sénia les 5 et 6 mai après avoir pris le gouverneur Alfassa à Libreville (Gabon). Marcel Goulette trouvera la mort le 24 mai dans un accident d'avion près de Rome (Alain Cornu)



17 avril 1932 - Dieudonné Costes, accompagné de Jean Schneider et Véron, se pose à Maison-Blanche en Bréguet 27 en provenance de Tunis. Il rentre d'une mission en Afrique pour le compte d'Air-Union en vue de l'implantation d'une ligne aérienne vers le Tchad par le Sud-Tunisien. Il avait rejoint à Abécher, le 28 février, la mission automobile du prince Sixte de Bourbon. Il est vu ici avec le Cnl Weiss à Maison-Blanche

*(L'Afrique du Nord Illustrée)*

3 juin 1932 - L'aviatrice Léna Bernstein se donne la mort à Biskra, alors qu'elle a dû interrompre une tentative de raid Alger-Bassorah avec le Farman 236 F-ALMB (Alda De Sinety)





Maryse Bastié à Biskra, sur la tombe de Léna Bernstein le 26 février 1933 (Marcel Durand)

11 novembre 1932 - Marcel Germain et Robert Volmerange réalisent la première liaison Alger-Djanet avec le Caudron *Phalène* F-ALZN Taty (Taty Germain):





14 novembre 1932 -  
L'Anglaise Amy Mollisson  
(nommée quelques fois  
par son nom de jeune fille  
Amy Johnson) se pose à  
La Sénia avec son De  
Havilland *Puss Moth*,  
baptisé *Desert-Cloud*, en  
reliant Londres au Cap en  
4 jours et 7 heures, battant  
le record de son mari  
James Mollisson. Elle se  
posera le 16 décembre à  
La Sénia au cours du  
voyage de retour qui  
établiera le record Le Cap-  
Londres en 7 jours et 7  
heures.

Elle est accueillie à La  
Sénia par Alexandre  
Bernard et Georges  
Gérard  
(Maurice Cronier)



26 décembre 1932 - André Lamur et Alex Caizergues inaugurent l'aérodrome de Lomé (Togo) après avoir décollé de Sidi-Bel-Abbès, avec le Caudron *Phalène* F-AMAU, le 24 décembre. Ils rentreront à Sidi-Bel-Abbès le 4 janvier (Jeanne Caizergues)

# Records à Oran

En 1930, la France détient 32 records du monde sur les 103 homologués par la Fédération aéronautique internationale. Début 1929, le ministère avait commandé un prototype d'avion « *Grand Raid* » conçu pour tenter de battre les records de distance et de durée à chacun des trois constructeurs : Blériot, Bernard et Dewoitine.

Le Blériot 110 F-ALCC arrive à La Sénia le 7 novembre 1930, piloté par le capitaine Maurice Rossi, né à Laverdure, à côté de Souk-Ahras, où son père était exploitant forestier, et Lucien Bossoutrot.

Le Blériot 110 est un immense monoplan monomoteur (Hispano-Suiza 600 ch) de 26,5 m d'envergure et de 7 000 kg de poids total en charge. Après plusieurs tentatives, il atterrit le 1<sup>er</sup> mars 1931 après 75 heures 23 de vol et 8 822 km parcourus en circuit fermé et bat les records mondiaux.

Le Bernard 80 F-AKEK *Bernard-Tango* arrive le 6 février 1931, piloté par Antoine Paillard et Jean Mermoz et avec le capitaine Louis Mailloux, navigateur. Le 30 mars, il décolle au poids énorme de 8 000 kg et se pose 59 h 13 plus tard, après avoir parcouru 8 960 km. Le record de distance est battu. Mais, le 7 juin 1931, au décollage d'Istres, le Dewoitine D33 *Trait d'Union*, piloté par Marcel Doret, porte les records à 70 h 11 et 10 371 km.

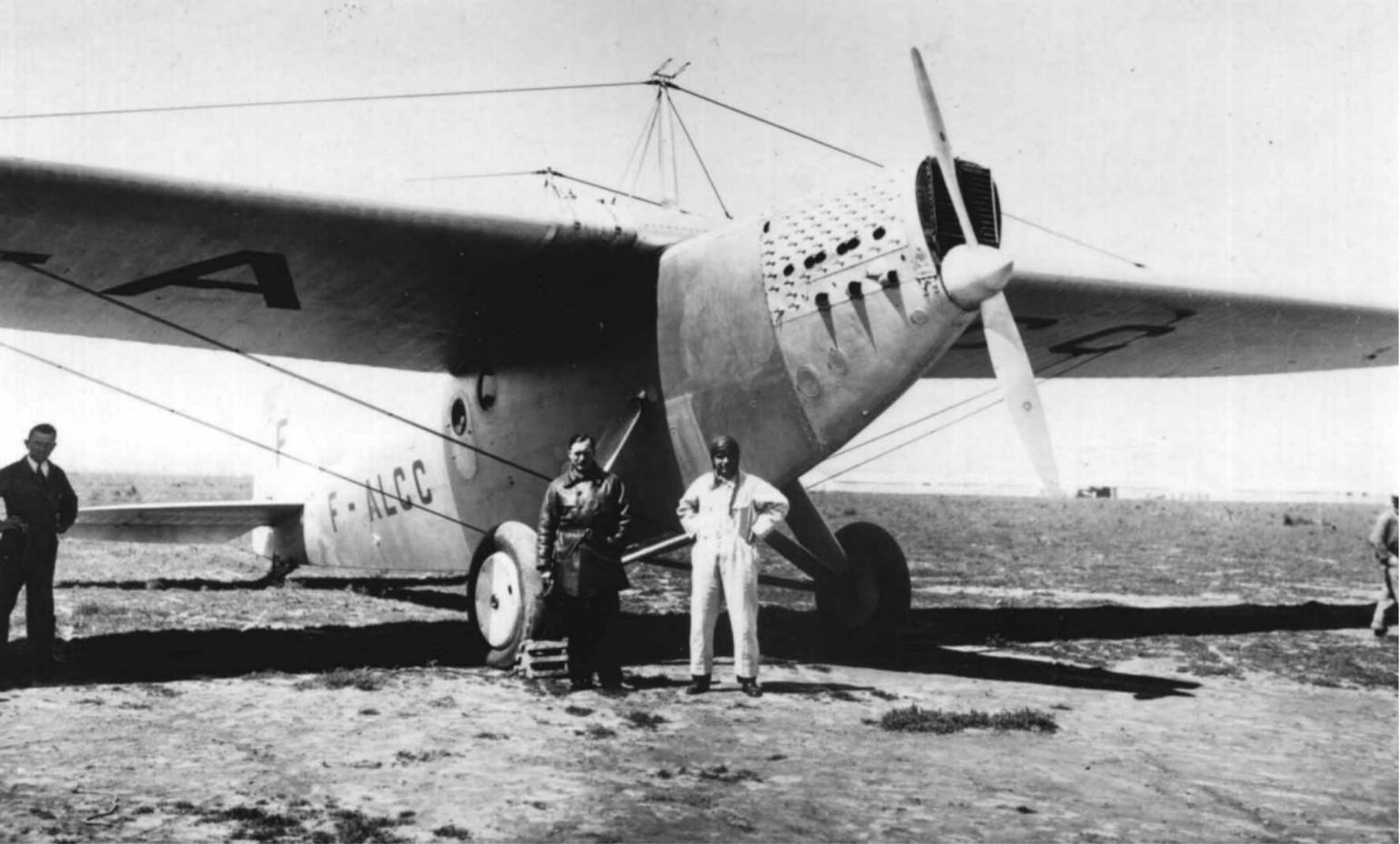
Mermoz tente de décoller le Bernard 80 le 29 décembre 1931, mais l'avion s'écrase dans un nuage de vapeurs d'essence qui, par une chance inespérée, n'explose pas.

Le 23 mars 1932, le Blériot 110 décolle et bat tous les records en tournant pendant 76 heures 34 et en parcourant 10 601 km. Ce vol de record restera le dernier vol en circuit fermé au départ d'Oran.

Durant près de trois années, l'Algérie toute entière a vibré au rythme des records et Rossi a écrit : *L'exemple de nos vols a créé un mouvement durable en faveur de l'aviation privée et des aéro-clubs qui naissaient de toute part. Braves Oranais ! Braves Algériens ! Que de fois je vous ai regrettés en des moments difficiles au cours de mes pérégrinations d'homme-volant.*

Oran-La Sénia - Noter l'inscription, en bas et à droite : *Piste L'Algérienne* au début de la piste construite pour les tentatives de record





Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi à la Sènia, devant le Blériot 110. Le circuit, parcouru inlassablement jour et nuit, se déroule entre Lourmel et Port-aux-Poules (Cécile Alberge)

Le Blériot 110 à La Sénia (Raphaël Berland)





Bossoutrot et Rossi à La Sénia, avant les derniers records (Marie-Claude Klein)

Louis Mailloux et Jean Mermoz devant le Bernard 80 (Cécile Alberge)





Le Bernard 80 de Jean Mermoz et Louis  
Mailloux

(Bernard Raulin)

Dernière diapositive