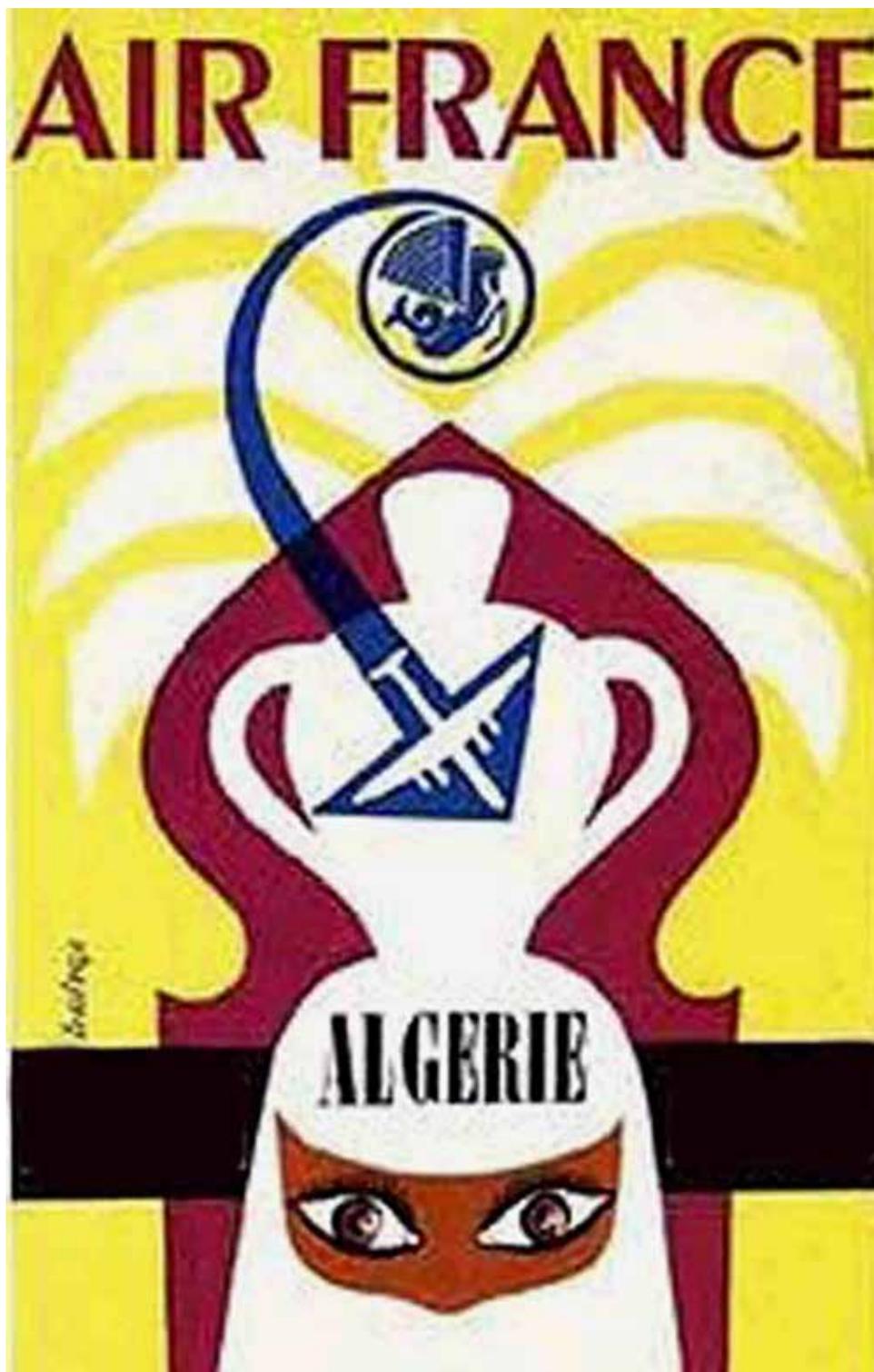


Air France en Algérie

(1946-1962)



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : Bernard Arin, Ahmed Benzine, Christian Bernateau, Roger Biancotti, Emmanuel Breguet, Charles Brouty, Simone Castex, Christian Clavel, Serge Cornu, Jean Delacroix, Jean Delmas, Jacques Delol, Yves Donius, Alain Duban, Michel Dupont, Henri Dupuy, Robert Espérou, Michel Faraut, Jean-Pierre Fhal, Bernard Fox, Gérard François, Carlos Galiana Ramos, Bernard Gaudineau, Francis Gélinau, Hubert Gros, Sébastien Guillemain, INA, Madeleine Jamin, Pierre Jobert, Reginald Jouhaud, Jean-François Labrousse, Pierre Laffargue, Henri Lafitte, Jean-Claude Maillot, Alain Marquet, Jean Mercier, Christian Moisy, Albert Meurice, Nelly Muscat, Musée Air France, Palaoro, Ulysse Perodeau, Pierre Pistre, Noël Porteneuve, Chistican Puech, Gilbert Ripoll, Paul Roudot, Pierre Samin, Lucien Seres, André Siramy, Michel Van Rapenbusch, Marcel Vervoort, Georges Vieville et Jean-Paul Voglimacci.

Remerciements au Cercle Aérophilatélique Français (CAF), à son président Dominique Petit et à ses membres, historiens aérophilatélistes : Gérard Collot, Alain Cornu, Jacques Renaud et Pierre Lazuech.

Cercle Aérophilatélique Français - 32, avenue de Normandie 78000 Versailles
fd.petit@orange.fr www.aerophilatelie.fr

Bibliographie :

Histoire du transport aérien français - Robert Espérou - Pascal Galode 2008
Du trimoteur au quadrijet - Vital Ferry - Editions du Gerfaut - Aix-en-Provence 2006
Un siècle d'aviation avec Air France - Musée Air France - Gallimard - Paris 2000
Air France et les stars - B. Abouchar, V. Ferry, J-F. Labrousse - Lavauzelle - Panazol 2000
Air France. Des origines à nos jours - Robert Espérou - Le Cherche Midi - Paris 1999
Air France et le Breguet Deux-Ponts - Musée d'Air France - Paris 2021

Périodiques :

Icare
Le Trait d'Union
Le Fana de l'Aviation
L'Echo d'Alger
Le Journal d'Alger
La Dépêche quotidienne
Alger Revue
L'Afrique du Nord illustrée
Le Magazine de l'Afrique du Nord
Anciens Cols Bleus



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Avril 2021
ISBN 979-10-97541-27-9
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

1946	1
1947	2
1948	8
1949-1952	10
1953	12
1954	16
1955	20
1957	26
1958	32
1959	36
1960	38
1961-1962	40
Carnets de vol	42
Roger Dupuy	
Henri Roth	
Paul Lespinasse	
Adrien Faraut	
Albert Grandvaux	
Tiburce Mezraos	
Roger Valter	
François Gilbert	
Georges Satgé	
Emmanuel Arin	
André Chaume	
Alfred Boissel	
Jean-Louis Philipona	
Jean Bloquel	
En lisant les carnets de vol	
Junkers Ju 52	48
Douglas DC 3	60
SE 161 <i>Languedoc</i>	66
Douglas DC 4 <i>Skymaster</i>	70
Breguet 763 <i>Provence (Deux-Ponts)</i>	76
Lockheed <i>Constellation</i>	90
SE 210 <i>Caravelle</i>	92
Alger-Brazzaville en DC 4 (Pierre Viré)	96
Aérophilatélie	102
Affiches	110

Lignes aériennes du



RÉSEAU ALGÉRIEN

PARIS
LYON
NANTES MARSEILLE GENEVE
BORDEAUX NICE
TOULOUSE AJACCIO

ALGER

ORAN

BISKRA

LAGHOUAT



GHARDAÏA

TOUGGOURT

COLOMB-BÉCHAR

EL-GOLÉA



AIR FRANCE

&

1946

Le RLAF devient Air France le 1^{er} janvier 1946 avec 93 avions de transport moyen et 20 bimoteurs légers. Soixante lignes sont en exploitation. Une trentaine d'avions anciens ont été retirés, les Bloch 220 et les Dewoitine 338 resteront en service peu de temps et la moitié de la flotte est constituée de Junkers 52 (AAC/1). Les Lockheed 18 *Lodestar* seront utilisés jusqu'à fin 1947 en cédant la place aux DC 3. Le Dewoitine 338 reste en service sur les lignes Marseille-Alger et Paris-Toulouse-Alger. Le Ju 52 est en service sur Marseille-Alger.

Dès 1946, Maison-Blanche sert d'escale pour les lignes vers Brazzaville, Lagos et Djibouti par Tananarive et Asmara en plus des liaisons vers Oran, Bône, Tunis, Oujda, Casablanca, Rabat, Fez et Meknès. Vers la métropole : Paris, Lyon Toulouse et Marseille.

Le 12 mai 1946, le Bloch 161 *Languedoc* effectue la première liaison commerciale Paris-Alger en 4 h 20. Pilote : Félix Dufour, copilote : Léon Antoine, mécaniciens : Lespare et Loyer, radio : Agnus. Le *Languedoc* transporte trente-et-un passagers dont Henri Desbruères, directeur général d'Air France. La liaison deviendra quotidien à compter du 1^{er} juin. Seize voyages seront effectués avant l'ouverture officielle de la ligne, le 28 mai. Prix du voyage simple : 7 850 fr.

Mais les *Languedoc* sont retirés au début de l'hiver. La médiocre endurance des moteurs SNEC-MA 14N, l'absence de dégivreurs et les ennuis de train d'atterrissage nécessitent l'interruption de leur utilisation commerciale pour de longs mois au cours desquels le montage des moteurs Pratt et Whitney R-1830 est décidé.

Le 11 juin, le Caudron 445 *Goéland* F-BADQ est détruit dans un accident à Freneda.

Le 18 juillet, ouverture, en DC 4, de la ligne hebdomadaire Paris-Alger-Kano-Lagos.



Fête du personnel d'Air France sous l'aile d'un Dewoitine 338 en 1945 à Maison-Blanche

1947

Mr Guillon est directeur régional pour l'Afrique du Nord, Mr Desbordes directeur commercial, Mr Bobe, chef des agences d'Algérie. À partir de Maison-Blanche, les lignes desservent Oran, Rabat, Casablanca, Oujda, Fez, Marrakech, Meknès, Bône et Tunis.

Le 11 janvier, Pierre Viré, chef radio-navigant du secteur africain, décore de la Légion d'Honneur Louis Rome, chef-pilote du réseau africain. Louis Rome, ancien pilote de la CAF, de la Transsaharienne puis d'Air Afrique est entré à Air France à la fusion en 1941. Il s'évade ensuite de France par l'Andorre et échappe de peu à l'amputation après des gelures.

Après de coûteuses transformations, après avoir augmenté le nombre de passagers à quarante-cinq et après de non moins coûteuses mises au point, les *Languedoc* ouvrent la ligne Paris-Toulouse-Oran-Casablanca. Le 4 avril, première liaison directe Lyon-Alger, en *Languedoc*.

Le 30 avril, pour la première fois un *Constellation* (F-BAZC) se pose à Maison-Blanche. Il transporte des congressistes métropolitains au Congrès du Vin. Paris-Alger en 3 h 10. Pilote : Doulet, mécanicien : Benoît Manès, né à Chebli, ancien mécanicien de l'Aéropostale qui deviendra commandant de bord Boeing 737.

Le 1^{er} mai, première liaison postale quotidienne de nuit Paris-Alger. Didier Daurat (chef du centre d'exploitation postal) assiste au départ.

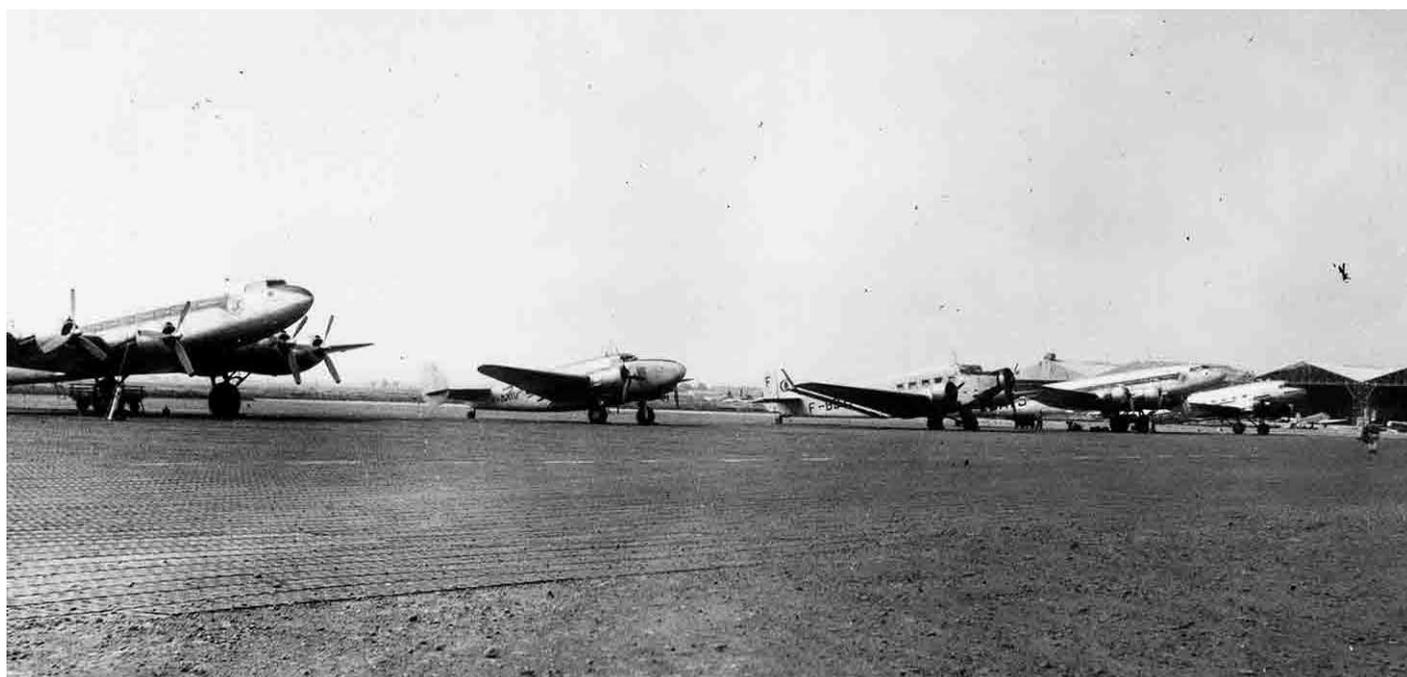
Le 8 juillet, ouverture de la ligne Paris-Oran et Marseille-Oran en *Languedoc*.

Le 18 juillet 1947, inauguration de l'aérogare d'Air France, rue Alfred-Lelluch à Alger.

Le 7 octobre 1947, le *Languedoc* F-BATY, piloté par André Chaume et devant assurer le premier service officiel aérien entre Bône et Paris, est détruit au départ de Bône. Après avoir décollé à 8 h 35, il reprend durement contact avec la piste, casse son train d'atterrissage puis prend feu.

À partir du 17 novembre 1947, la ligne Paris-Alger s'effectue entièrement de nuit en DC 4.

Le 23 novembre 1947, réouverture de la ligne Paris-Marseille-Bône.



SE 161 Languedoc, Lockheed 18, Ju 52 et DC 3 à Maison-Blanche

11 janvier 1947

Quand Pierre VIRE décoze Louis ROME



Maison-Blanche. Le grand hangar d'Air France où sont abrités les avions en cours de réparation. Deux bimoteurs formant un angle de 90°, décorés de drapeaux tricolores, porteurs du fameux hippocampe, composent une voûte de fond. Des pilotes ou des navigants forment la haie.

Devant ce simple appareil : deux hommes. L'un est Pierre Viré, chef radio navigant du secteur africain, millionnaire de kilomètres, héros du ciel et de la mer, officier de la Légion d'honneur, conteur étincelant, romancier. L'autre, c'est Louis Rome, chef pilote du réseau africain d'Air France par la brèche depuis 1925. Pilote de la M.A.F. puis de la Transsaharienne où, en compagnie de Duchêne et de Monnelli, morts tous deux en service commandé, il assura la liaison Oran-Cotonou avec un appareil de tourisme. Louis Dagneaux l'engage à Air Afrique en 1941, après la fusion entre les deux sociétés, Air France a l'honneur de le compter parmi ses meilleurs pilotes. Mais il n'a pas que des qualités d'ordre technique. Dès l'occupation il s'échappe de France par la vallée d'Anvers où il est recueilli les deux pieds liés. Il échappe de peu à l'amputation et après de multiples aventures touche le sol d'Afrique.

Depuis cet instant il œuvre pour affermer la présence des ailes françaises et son activité, son dévouement

sa maîtrise et sa qualité de chef lui vaudront d'être distingué entre tous car dans un moment Pierre Viré éplanchera sur la poitrine de Louis Rome la croix de la Légion d'honneur.

Voilà qui est fait. Cela s'est passé sans phrases et sans emphase comme il sied entre gens qui affrontent quotidiennement le péril. Mais il est quand même des mots nécessaires. C'est M. Guillon, directeur du réseau africain d'Air France qui les prononcera. Il fallait dire que la cérémonie se déroulait sur le sol d'Afrique, dans ce hangar d'où sont partis les avions que Rome, pilote magnifique, a conduit sous tous les ciels et qu'il y avait là, pour l'applaudir, ses camarades de l'air et ceux du sol, et qu'un des leurs, le contrôleur Bertant, malade, se morfondait de n'être pas parmi eux. Louis Rome ne pouvait répondre et pour cause. A ces mots, dits simplement, il opposait la dignité du silence, ce silence qui préside à toutes les grandes actions de l'homme.

A toutes les marques d'estime adressées à Louis Rome, le « Journal d'Alger » est heureux de joindre les siennes bien sincères.

P. L.



AVIATION
Alger-Paris
 en 3 h. 10
 par le
« Lockheed Constellation »
 d'Air-France

C'est la première fois, mercredi dernier, qu'un appareil commercial de transit passagers de la flotte transatlantique d'Air France, touchait notre aéroport de Maison-Blanche.

C'est là un événement aéronautique de tout premier plan. Ce quadrimoteur (4 Wright Duplex Cyclone R. 3350) a une puissance de décollage de 8.800 CV et 4.400 CV de croisière. Avec train tricycle, son poids maxima au décollage est de 40 tonnes.

43 passagers peuvent prendre place à son bord et son équipage comprend cinq personnes : Cdt Doulet ; officier-radio Pineau ; mécanicien Manes ; Hôtesse, Mlle de Goulet ; steward, Jacquin. Autour des représentants d'Air France, nombreux étaient les techniciens venus admirer cette puissante unité qui a relié Paris à Alger d'un trait d'aile en 3 h. 10. Le « Constellation » quittera Maison-Blanche demain, avec, comme passagers, les congressistes métropolitains du Congrès du Vin.

Heureuse innovation La liaison postale nocturne Alger - Paris

Grâce aux efforts des services techniques et commerciaux d'Air France et des P.T.T., mercredi également, après l'arrivée du « Constellation » la compagnie Air France inaugurerait à 1 h. du matin la liaison postale aérienne nocturne avec Paris.

Sur le terrain, tout comme l'après-midi, étaient présents : M. Guillon, directeur régional d'Air France, ses collaborateurs MM. Dora, chef du centre d'exploitation postale ; Puyrigaud, chef du service opérations ; Desbordes, chef du service commercial ; M. Labrousse, ingénieur en chef des services des P.T.T. en Alger et son adjoint M. Gras.

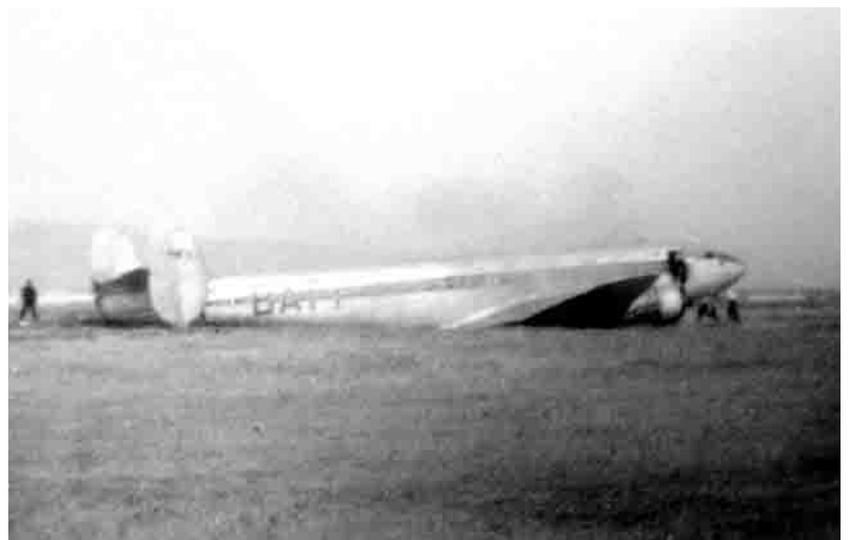
Par ce service postal de nuit, l'acheminement du courrier gagne environ 24 h.

▲ 30 avril 1947, premier atterrissage d'un Constellation à Maison-Blanche

▼ 7 octobre 1947, embarquement à Bône dans le Languedoc F-BASY avant l'accident au décollage



*L'accident du Languedoc à
Bône, le 7 octobre 1947 et
son équipage*



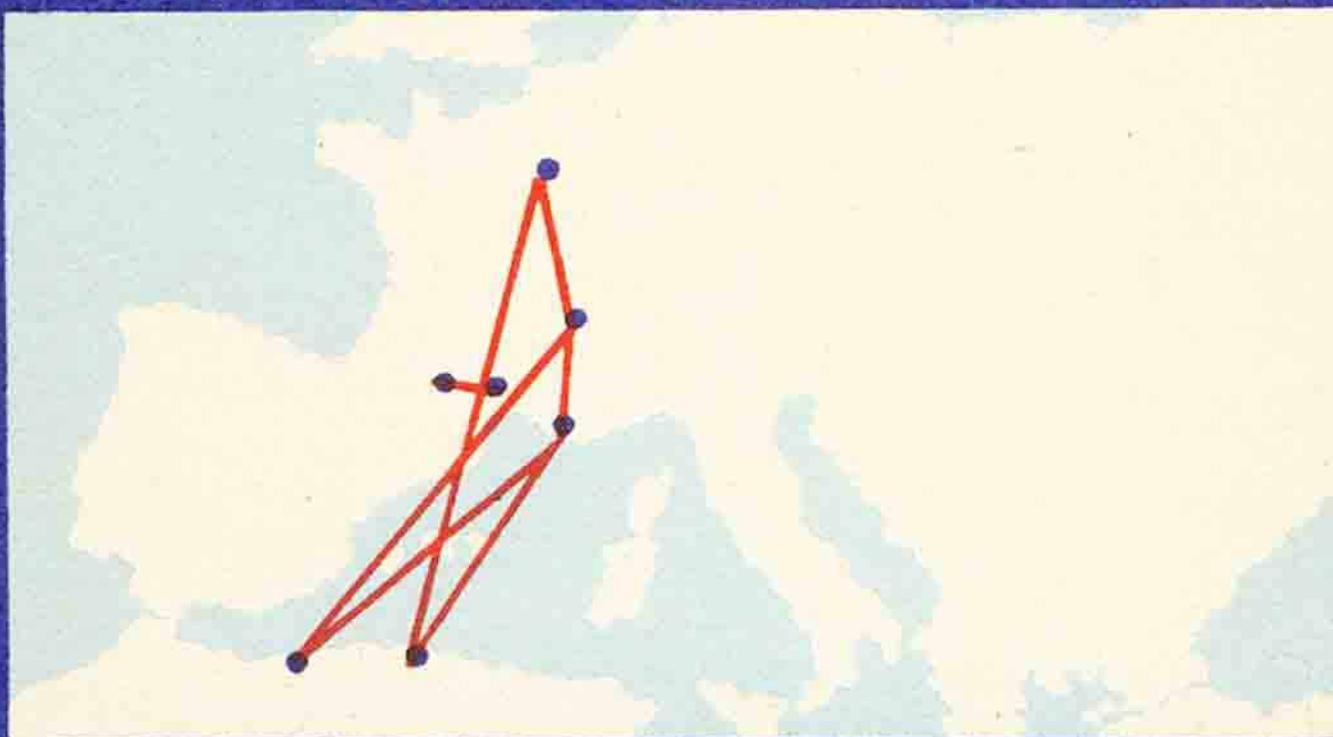


L'aérogare rue Alfred Lelluch, au dos de l'hôtel Aletti

AIR FRANCE



Carte itinéraire DUNLOP



PARIS-ALGER (direct)
PARIS-ORAN (par Lyon)
LYON-MARSEILLE-ALGER
MARSEILLE-ORAN
TOULOUSE-ALGER (par Montpellier)



Édition N° 2



1948

Le 11 janvier 1948, la ligne Paris-Alger devient quotidienne.

Le 6 février 1948, Roger Dupuy, chef du personnel navigant, est fait officier de la Légion d'Honneur à Maison-Blanche. Pilote de la Première Guerre (1917), il est pilote de l'Aéropostale puis d'Air Afrique. Il est avant été nommé chef-pilote des LAM par Lionel de Marmier en 1943 (à la suite de Jean Dabry) après s'être évadé de France (Istres-Biskra en Dewoitine 338 le 8 novembre 1942). Il avait été breveté pilote militaire en 1919 à moins de 20 ans.

Air France dispose à Maison-Blanche d'un grand hangar en béton construit en 1941 par les Grands travaux de l'Est. Les DC 4 y passent en révision de 250 heures jusqu'aux visites de 1 500 heures. L'atelier moteur permet les révisions des Pratt et Whitney R-1830 des *Languedoc* et R 2000 des DC 4.

Le 17 juin, promulgation de la Loi créant la nouvelle compagnie Air France.



*Personnel d'Air France à Maison-Blanche. Debouts : Belliard, Fernando, Leocata, Atlan, Speranza, Taltavul, Raynaud, Achache, Pacheu, Greck, Sorina, Ribière, Maury, Fabrega et Antoine
Accroupis : Landrau, Pons, Adeu, Rizzo, Bertholet, Teboul, Pasevito et André*

M. Roger DUPUY

chef du personnel navigant
d'Air France

(32 ans d'aviation - 13.000 h. de vol)

a reçu la rosette d'officier
de la Légion d'honneur



Dans le grand hangar d'Air France, à Maison-Blanche s'est déroulée hier après-midi une brève cérémonie émouvante par sa simplicité : devant un « Languedoc 161 » que l'on avait décoré aux couleurs d'Air France M. Roger Dupuy, chef du personnel navigant de la compagnie, a reçu la rosette d'officier de la Légion d'honneur. MM. Gauthier, chef de piste et Bertaut, chef contrôleur, ont reçu la médaille de l'aéronautique. MM. de Barrescut, pilote et Moretti, radio, ont reçu l'insigne de « millionnaire de la ligne ».

M. Dupuy représente 32 ans d'aviation, plus de 2 millions de kilomètres, et près de 13.000 heures de vol. Il est plus que cela encore : l'un des pionniers de cette aviation héroïque qui était un sport, presque un art, et pas encore une technique : l'aviation des « Spad » et des « Nieuport » de la guerre 14-18, l'aviation de Blériot en 1920, 10 ans plus tard, il est sur la fameuse ligne Barcelone-Allcante-Casa-Dakar, pour Latécoère. En 34, M. Dupuy préside la création d'Air Afrique. Il est nommé chef-pilote par le colonel de Marmier en 43.

M. Dupuy a 49 ans. Ingénieur des Arts et Métiers, il a toujours été passionné d'aviation, et son premier vol remonte au printemps de 1917. Ce que les journalistes ont eu beaucoup de mal à savoir, c'est que dans la nuit du 8 au 9 novembre 1942, M. Dupuy vola un « Devoitine 338 », à la barbe des Allemands, sur le terrain d'Istres, et qu'il se posa à Biskra un peu plus tard avec une vingtaine de ses camarades.

J. P.



1949-1952

En juin 1949, inauguration de l'agence Air France d'Oran.

Le 29 novembre 1949, Pierre Viré, né le 15 octobre 1903 à Coléa, radionavigant d'Air France et écrivain, trouve la mort à bord du DC 4 F-BELO qui effectue la liaison Paris-Tunis avec escale à Lyon-Bron. Lors de l'approche de Bron, l'avion s'écrase à Saint-Just-Chaleysin (Isère). À bord de l'appareil se trouvent trente-deux passagers et cinq membres d'équipage. Trois personnes décèdent dans cet accident, dont Pierre Viré.

1951

En septembre 1951, les *Constellation* vers Dakar, Douala et Brazzaville, font escale à Maison-Blanche.

Air France crée le réseau intérieur algérien qui peut se développer grâce à l'amélioration incessante de l'infrastructure commencée avec l'aménagement de l'aérodrome d'El-Goléa, puis ceux d'Adrar et Ouargla.

12 000 places sont disponibles en été entre la métropole et l'Afrique du Nord. Inauguration de la ligne Nantes-Bordeaux-Toulouse-Alger. Une réduction de 50% est proposée aux campeurs qui viennent en Algérie.

1952

Le 1^{er} janvier 1952, Émile Duteriez, moniteur en Algérie avant la guerre, disparaît à 45 ans à Madagascar aux commandes du Ju 52 F-BAMQ d'Air France.

Ouverture de la ligne Alger-El Goléa-Adrar-Aoulef-Tamanrasset avec le DC 3 F-BEIK, commandant Ravier. Une autre ligne est ouverte ensuite : Alger, Biskra, Touggourt, Laghouat (ligne des Oasis), ainsi que Alger-Colomb Béchar-Oran. D'autres lignes seront ouvertes vers Fort-Flatters, Timimoun et Adrar. À la suite d'une campagne publicitaire, de nombreux touristes utilisent ces lignes. Leur intérêt est également essentiel pour amener des denrées fraîches et le courrier.

Le 20 août, début des essais d'endurance du Bréguet *Deux-Ponts* sur l'Algérie en transport de fret.

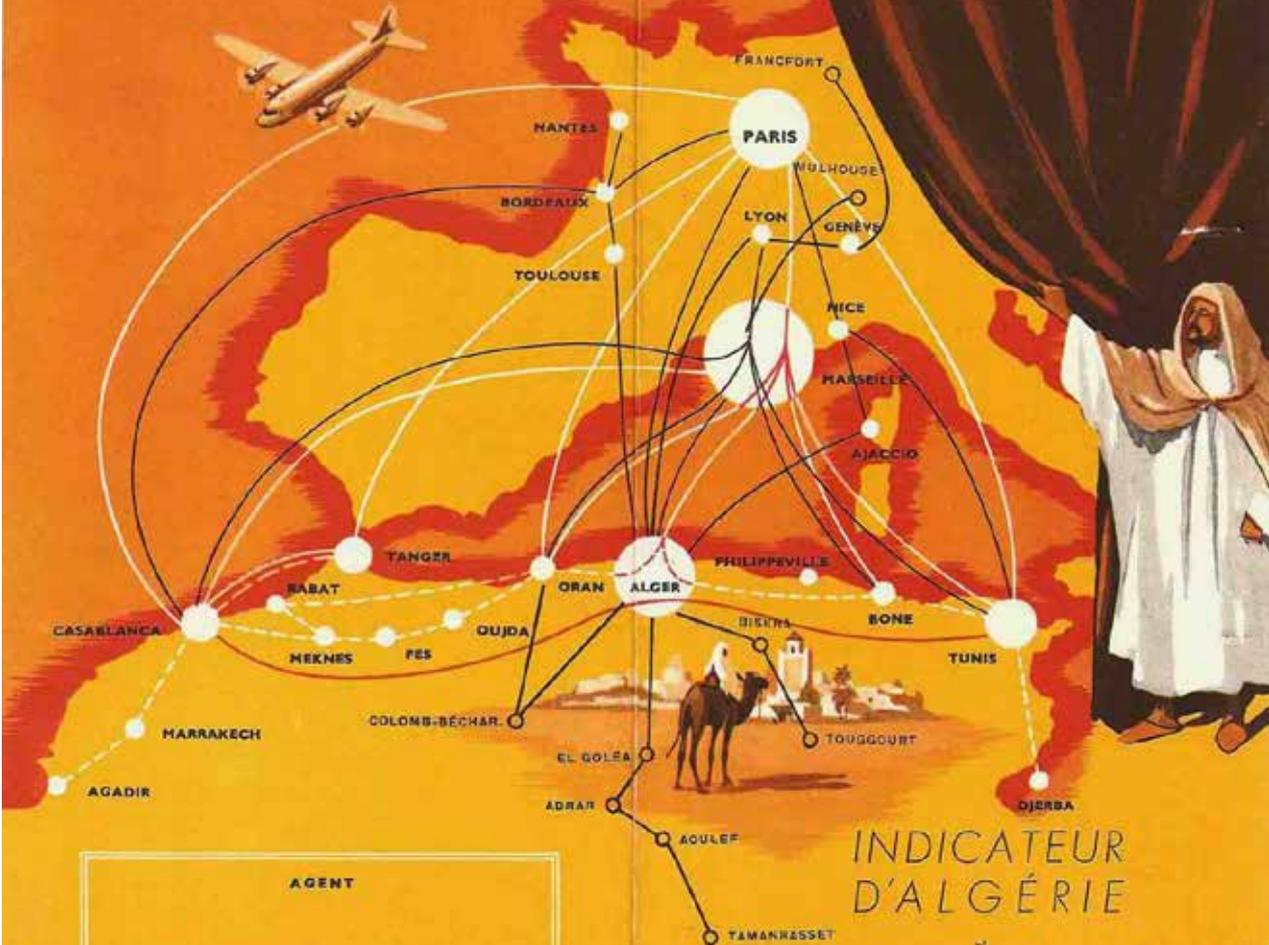
Le 2 novembre 1952 : premier service bi-hebdomadaire et liaison postale Alger-Biskra-Touggourt.



L'heureux temps où Air France offrait des cigarettes aux passagers - O tempora o mores

AIR FRANCE

AIR FRANCE



AGENT

INDICATEUR D'ALGÉRIE

Horaire valable à partir du 26 Octobre 1952

Printed in France

Raf. 625/P

Alpée et Cie - Paris

2008 Horaires de nos destinations sans arrêt

ÉDITION N° 3
26-10-52

Services à partir du 26 Octobre 1952 en heures locales

ALGER — MÉTROPOLE												ORAN — MÉTROPOLE											
LIGNES LONG-COURRIERS				LIGNES ALGER → MÉTROPOLE				LIGNES MÉTROPOLE → ALGER				LIGNES LONG-COURRIERS											
AF 200	AF 201	AF 202	AF 203	AF 204	AF 205	AF 206	AF 207	AF 208	AF 209	AF 210	AF 211	AF 212	AF 213	AF 214	AF 215	AF 216	AF 217	AF 218	AF 219				
Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris				
08 30	09 05	09 30	09 55	10 00	10 25	10 50	11 15	11 20	11 45	12 10	12 35	12 40	13 05	13 30	13 55	14 00	14 25	14 50	15 15				

LIGNES NORD-AFRICAINES											
AF 220	AF 221	AF 222	AF 223	AF 224	AF 225	AF 226	AF 227	AF 228	AF 229	AF 230	AF 231
Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca
08 30	09 05	09 30	09 55	10 00	10 25	10 50	11 15	11 20	11 45	12 10	12 35

LIGNE DES OASIS			
AF 232	AF 233	AF 234	AF 235
Oran	Oran	Oran	Oran
10 30	11 05	11 30	12 05

LIGNE DU HOGGAR											
AF 236	AF 237	AF 238	AF 239	AF 240	AF 241	AF 242	AF 243	AF 244	AF 245	AF 246	AF 247
Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger	Alger
10 30	11 05	11 30	12 05	12 10	12 35	13 10	13 35	13 40	14 05	14 30	14 55

DÉLAIS DE CONVOCATION AU DÉPART DE L'ALGÉRIE

Les heures figurant sur cet horaire sont les heures de décollage.

Les délais de convocation sont les suivants :

- Passagers se rendant aux Stations en Ville : 1 h 15 avant l'heure de décollage.
- Passagers se rendant directement aux aéroports sans passer par les Stations en Ville : 0 h 30 avant l'heure de décollage.

Pour les lignes sur Colomb-Béchar, les lignes des Oasis et du Hoggar et les parcours Bone-Alger et Oran-Alger, les délais de convocation précédents sont respectivement réduits à 1 h et 0 h 30.

1953

Philippe Mounier, directeur régional, est remplacé par Jean Goudant en 1953.

Le premier Breguet 763 *Provence* est livré le 27 février, le 2^{ème} le 1^{er} avril, le 3^{ème} le 8 juin, le 4^{ème} le 8 juillet et le 5^{ème} le 23 septembre. Ils sont immatriculés de F-BASN à F-BASZ.

Après 800 heures d'essais d'endurance et le vol préinaugural du 9 mars, le 17 mars a lieu le premier vol commercial du Breguet 763 *Provence* entre Alger et Lyon, avec escale à Marseille, piloté par André Chaume. Il s'agit du n° 3 F-BASP. Les douze *Provence* seront mis en service pour les liaisons entre la métropole et Alger, Oran, Bône et Tunis.

Les Breguet 763 *Provence* seront plus couramment appelés *Deux-Ponts*.

Le 9 mars, vol promotionnel d'une soixantaine de journalistes français et étrangers en *Deux-Ponts* de Paris à Alger, commandant de bord : André Chaume.

Le 17 mars, premier vol commercial d'un *Deux-Ponts* (le F-BASP) entre Alger et Lyon, avec escale à Marseille, commandant de bord : Jacques Duboz.

La flotte de *Deux-Ponts* tournera à plus de six heures par avion et par jour avec une régularité de 92 %. Le poids maximum est porté de 48 à 51,8 tonnes. Un exemplaire est utilisé par les anglais sur Berlin-Hambourg.

Les 26 mars et 27 mars, vol inaugural Paris-Alger-Paris par le *Deux-Ponts* F-BASP. Avant le décollage du Bourget, l'avion est baptisé par Mme Léonard, épouse du Gouverneur général d'Algérie.

Le 25 juin, inauguration de la ligne Paris-Philippeville en DC 4.

Le 20 octobre, voyage d'étude de la liaison Paris-Alger-Fort Lamy-Brazzaville-Livingstone-Tananarive puis La Réunion et l'île Maurice avec le Lockheed 749 *Constellation* F-BAZL piloté par Ley. L'inauguration officielle aura lieu le 20 novembre.

Le 22 novembre, pour la première fois, un transport de fret important est effectué au Sahara. Neuf tonnes de canalisations et de groupe électrogène sont transportées d'Alger à In-Salah par le *Deux-Ponts* F-BASP (commandant de bord : Kerlovéou) à la demande de la CREPS. Jean Goudant, directeur régional, et Jean de Vries, directeur de la CREPS, sont du voyage. Un tonnage important sera par la suite assuré par les *Deux-Ponts*, jusqu'à 200 tonnes pour un pont aérien de quatre jours à partir du 18 mars vers le forage de Djebel-Berga, au sud d'In-Salah (pilotes : Duboz, Barescut, Perez et Kervoléou).

Maison-Blanche devient la base d'exploitation de la flotte *Deux-Ponts*, ainsi que le centre d'entretien de ces avions. Les commandants de bord affectés à Alger sont qualifiés DC 3, DC 4 et *Deux-Ponts*. Le *Deux-Ponts* devient un élément clé de la chaîne logistique pétrolière avec 60 % du fret transporté. Les équipages volent jusqu'à 1 200 heures par an, maximum autorisé par la réglementation.

En septembre, premiers vols du De Havilland DH 106 *Comet* sur la ligne Paris-Alger assurée trois fois par semaine en 2 h 30 environ. Le record est fait par André Chaume (chef du personnel navigant) en 1 h 46 avec le F-BGNY.

Le 1^{er} novembre 1953, inauguration de la ligne Paris-Tananarive avec escale à Alger, par le Lockheed 749 *Constellation* F-BAZK.



Le 26 mars 1953 au Bourget, Madame Léonard, épouse du gouverneur général d'Algérie, Max Hymans, président d'Air France, un steward et l'hôtesse Madeleine Jamin avant le départ pour Alger



Le 22 novembre 1953 à In-Salah, premier transport de fret au profit des pétroliers

**Paris-Alger en 1 h. 46
par « Comet »**

Le « Comet » F.-B.G.N.Y. de la flotte d'Air France, piloté par le Commandant André Chaume, chef du personnel navigant de la section « Comet » au Bourget, vient de réaliser une liaison directe Paris-Alger en 1 heure 46.

Parti du Bourget à 6 h. 49 (TU) avec 42 passagers à bord, l'appareil d'Air France s'est posé à Maison-Blanche à 8 h. 35 (TU) effectuant ainsi à une moyenne commerciale de 816 km/h. le vol le plus rapide entre les deux villes, distantes de 1.431 kilomètres.

Rappelons que l'horaire d'Air France prévoit 2 h. 30 de vol sur cet itinéraire, relié trois fois par semaine en « Comet ».

Le De Havilland Comet à Maison-Blanche et Olivia De Havilland qui en assure la promotion !



MENU

Foie gras sur canapé
 Champignons de Paris à la grecque
 Langoustines sauce verte
 Œufs en gelée Bellecove
 Asperges d'Argenteuil
 Galantine de volaille truffée
 Saute de veau de France
 Fonds d'artichauts valencienne
 Fromage Somroé
 Pâtisseries assorties
 Fruits de saison
 Vin - Champagne
 Café

SERVICE "COMET"
 ALGER - PARIS

14 NOVEMBRE 1953

UN PONT AERIEN ENTRE ALGER ET IN SALAH GRACE AU BREGUET DEUX-PONTS

Le forage de la Compagnie de Recherches et d'Exploitation des Pétroles au Sahara (C.R.E.P.S.) entrepris à Bergha, près d'In Salah, a atteint, à 1.500 mètres de profondeur, une nappe très importante de gaz.

Des mesures de sécurité ont dû être prises aussitôt pour maîtriser la pression du gaz. Pour cela, il fallait transporter entre Alger et In Salah, un matériel très lourd de pompes très puissantes et des gros tonnages d'une poudre spéciale de baryte.

Ce transport massif a été résolu par l'emploi de la flotte des Bréguet Deux-Ponts d'Air France, basée à Alger. Un véritable pont aérien a été réalisé du vendredi 12 mars au mardi 16 mars sur le parcours Alger-In Salah.

De jour et de nuit, par dizaines de tonnes, le matériel a été transporté pendant quatre jours consécutifs par les équipages Duboz, Kerloveou, Perez et de Barescut.

Il fallait en effet, sans défaillance, assurer la soudure avec un convoi routier de camions transportant 200 tonnes de baryte parti d'Alger et qui ne pouvait arriver à In Salah que le soir du mercredi 17 mars.

Grâce aux Bréguet Deux-Ponts, cette soudure a été assurée. Ce matériel français le mieux adapté pour cette nature de transport vient ainsi de faire la preuve de son utilité au service du développement économique du Sahara.

Par un accord entre Air France, représenté par son directeur régional Jean Goudant, et le Gouvernement général, Air France obtient l'exclusivité des transports aériens entre le littoral méditerranéen et les Territoires du Sud. Le 11 octobre, cet accord entre en vigueur et Air France exploite dix lignes régulières avec ses *Deux-Ponts*, ses DC 4 et ses DC 3 au départ d'Alger vers Tamanrasset, Fort-Polignac, Adrar, Colomb-Béchar, Ouargla, Touggourt et El-Goléa. Les besoins des pétroliers sont grandissants et Air France pressent également un développement du tourisme saharien.

260 000 passagers sont transportés par avion entre la métropole et l'Algérie en 1954, dont 170 000 par Air France. Trafic intérieur : 9 000 passagers et 450 tonnes de fret.

Le 9 mai 1954, à l'occasion du Congrès du Pétrole français, le *Deux-Ponts* F-BASQ, piloté par Kerloveou, transporte, pour la CREPS, 106 congressistes d'Alger à El-Goléa et retour dans la journée. Premier transport important de personnes sur les lignes sahariennes.

En mars 1954, des journalistes lyonnais sont invités à un circuit touristique dans les oasis. Ils sont reçus par Victor Prouteau, directeur de l'OFALAC (Office algérien d'action commerciale), Jean Goudant et Lavallée, chef d'agence.

Le 20 juillet 1954, accord de coordination entre les compagnies aériennes à Peïra-Cava (Alpes-Maritimes) dont les modalités d'application seront signées le 5 octobre 1955. Sur le secteur international, le pavillon français sera représenté par la seule compagnie Air France. Entre la France et les territoires d'expression française, les accords prévoient un régime de coexistence dans le domaine des capacités à mettre en œuvre à parts égales dans les zones d'activité qui sont attribuées : Air France et TAI sur le Maroc, Madagascar et le secteur est de l'Afrique. Air France et UAT sur l'AEF, le Cameroun et le secteur ouest de l'Afrique. TAI sur la zone entre Saïgon et les possessions françaises du Pacifique.

Le 2 décembre 1954, commémoration du premier Alger-Paris, effectué dans la journée, le 28 novembre 1934. Le *Constellation* F-BAZR transporte René Briend, directeur général, Gambois, inspecteur des lignes d'Europe et d'AFN, François de la Brosse, chef des relations extérieures, et Jean Floret, radio du Wibault 283T de 1934 devenu inspecteur principal radio, et plusieurs journalistes, dont Pierre Laffargue. Le parcours Orly-Maison Blanche est effectué en 3 h 05.

Le 3 décembre 1954, inauguration de la nouvelle agence de Bône.

Onze *Deux-Ponts* sont en exploitation à la fin de l'année.

**AIR FRANCE a célébré
le 20^e anniversaire
de la création de la ligne
Alger-Paris**

Le 3 décembre 1934, l'exploitation commerciale de la ligne Paris-Alger-Paris était effectivement consacrée. Pour commémorer cet événement, Air France a célébré samedi ce vingtième anniversaire d'une ligne « essentielle » qui met Paris à 4 heures d'Alger et Marseille à moins de 2 h. 30. A cette occasion, Air France a invité quelques-uns des passagers du voyage inaugural d'il y a 20 ans, à effectuer à bord d'un « Constellation » le déplacement d'Alger-Paris-Alger.

Samedi soir, donc, arrivait à Maison-Blanche, une délégation parisienne composée de MM. Février, Routhier, Marcel Coer et Dutertre, représentants de la presse parisienne ; et MM. Briand et Mme ; de Villeneuve et Mme ; de la Brosse ; Cambois, Floret, radio du premier service Alger-Paris, de la compagnie Air France.

Aujourd'hui, après une visite du « Mauretania », future aérogare Air France et des travaux effectués à Maison-Blanche sur l'aéroport en cours de construction, un grand déjeuner a réuni toutes les personnalités au Saint-George, autour de M. Goudant, représentant régional d'Air France, et les personnalités algéroises : le commandant Fogues, M. Lacoste, le colonel Allias, etc...

Prenant la parole à l'issue du banquet, M. Briand évoqua le souvenir des navigateurs qui ont créé la ligne par leur sacrifice et leurs généreux efforts.

Il retraça alors l'histoire de la ligne et souligna l'œuvre d'Air France dans le domaine aéronautique et « la continuité des efforts qui se sont accomplis pour établir ce véritable pont aérien, dont bénéficie aujourd'hui l'Algérie et la métropole ».

M. Briand mit aussi en relief la part prise par Air Algérie (C.G.T. A.A.) dans le large développement du réseau méditerranéen et conclut en indiquant que tous les efforts de coordination que les pouvoirs publics vont chercher à réaliser au cours de l'année qui vient devront être dans l'intérêt du public.

SAMEDI ET DIMANCHE A ALGER

AIR FRANCE A CÉLÉBRÉ les 20 ans de la ligne ALGER-PARIS

Samedi, a été célébré le 20^{me} anniversaire de la ligne d'Air France : Paris-Alger-Paris.

Cette inauguration de la ligne avait été précédée de nombreux essais fructueux mais difficiles :

— 19 août 1928 : premier service Marseille-Alger.

— L'aéropostale inaugure peu de temps après une liaison par hydra-vion entre Marseille et Alger, via Palma.

— 1933 : premiers essais de la liaison directe Alger-Paris.

— Le 29 mai de la même année, de Verneuille, sur « Cousinet 33 », reliait Maison-Blanche à Villacoublay en 10 heures 25.

— Le 10 juin, le même pilote effectuait la double liaison Paris-Alger-Paris dans la journée.

— Le 4 décembre, un trimoteur « Dewoitine-332 » (L'Emeraude) effectuait pour le compte de la société Air France, nouvellement créée la liaison Alger-Paris en 5 h. 15 avec 8 passagers et 4 hommes d'équipage.

— Le 3 décembre 1934, enfin, l'exploitation commerciale de la ligne Paris-Alger-Paris était effectivement consacrée.

— De 1934 à 1939, Air France améliorait sans cesse ce service par la mise en exploitation entre Marseille et Paris de « Bloch » et de « Dewoitine ».

Aujourd'hui, la ligne Air France met Paris à 4 heures d'Alger et Marseille à moins de 2 heures 30.

Pour célébrer dignement cet anniversaire, la compagnie Air France a invité quelques-uns des passagers du voyage inaugural d'il y a vingt ans, à effectuer à bord d'un Constellation le déplacement d'Alger-Paris-Alger.

C'est ainsi que samedi soir arrivait à Maison-Blanche une délégation composée de MM. Février, Routhier, Marcel Coer et Dutertre, représentants de plusieurs journaux parisiens, et MM. Briand et Mme, de Villeneuve et Mme, de la Brosse, Cambois, Floret, radio du premier service Alger-Paris de la compagnie Air France.

Hier matin, un banquet a eu lieu dans un des salons de l'hôtel Saint-George. Autour de M. Briand et Mme, de M. Goudant, représentant régional d'Air France, se trouvaient réunis de nombreux aviateurs et membres de la direction d'Air France, MM. Dupuy, ancien chef pilote de la Cie Air France, et Thomasset, ancien chef radio, de nombreuses personnalités algéroises, enfin le commandant Fogues et M. Lacoste.

8272770

BILLET DE PASSAGE
PASSENGER TICKET
ET AND
BULLETIN DE BAGAGES
BAGGAGE CHECK

ISSUED BY
EMS PAR



AIR FRANCE



MEMBRE DE L'I.A.T.A. ET DE L'A.T.A.F. — MEMBER OF I.A.T.A. AND A.T.A.F.

SIÈGE SOCIAL : 1, RUE MARSEILLE, 1 - PARIS-8^e

DIRECTION COMMERCIALE :
R. C. 5000 741 061 9

DIRECTION DES CHARGÉS-ÉVÉNÉS - PARIS-8^e

CACHET DE L'AGENCE DESTINÉE - Place de l'Inde

Voyage anniversaire d'Air France

L'abonné acheminé direct

Paris Alger - 1934 -

Alger-Paris - 3 déc 1954

Paris Alger - 4 -

Sus Constellation

Billet de ligne

Pour l'agence

à l'attention de M. J. Fogues

VOIR CONDITIONS DE TRANSPORT AU DOS DE BILLET

See conditions of Contract Page 2



Hier matin à Maison-Blanche

Remise de décorations aux ateliers d'Air France



Une belle manifestation s'est déroulée hier matin dans les ateliers d'Air France, à Maison-Blanche.

Il s'agissait de la remise des insignes de la Légion d'honneur, de médailles de l'Aéronautique et des insignes d'heures de vol.

A cette occasion, MM. Ramondo et Chantalou, chefs du personnel navigant de Paris, avaient tenu à se joindre aux nombreuses personnes qui assistaient à cette cérémonie.

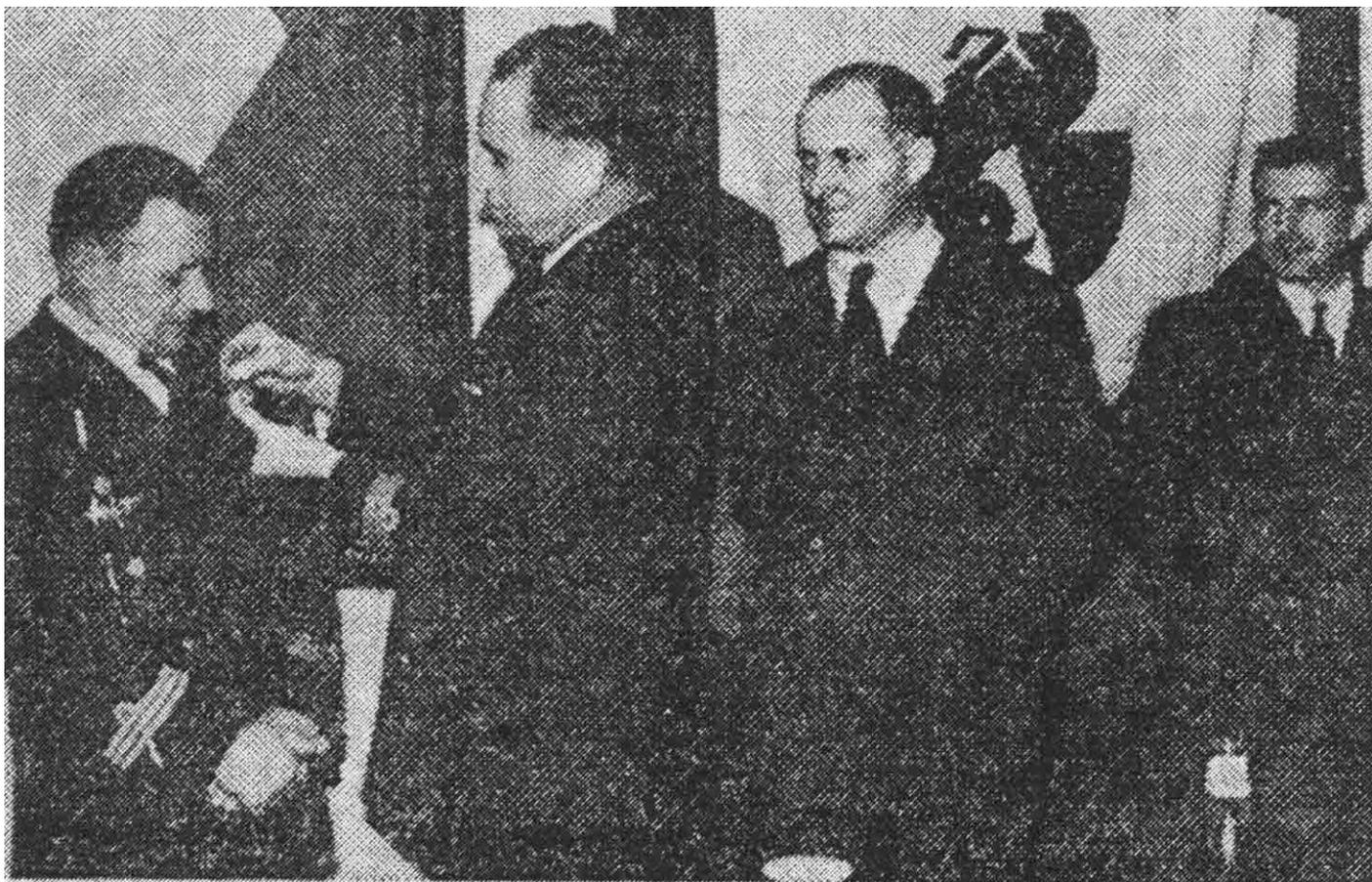
On notait la présence de MM. Fognes, directeur de l'Aéronautique civile en Algérie; Goudant, directeur régional d'Air France; Dupuy, ingénieur des Mines à Alger, ancien chef du personnel navigant; Prunier, Lavallée et les chefs des services d'Air France.

M. Thomasset, officier-radio, a reçu les insignes d'officier de la Légion d'honneur, la médaille aéronautique et l'insigne de 15.000 heures de vol.

Signalons que M. Thomasset, chevalier de la Légion d'honneur à 17 ans, était le compagnon de Mermoz.

MM. Pomède et Riéro ont été décorés de la médaille aéronautique et vingt-cinq agents du personnel navigant ont reçu des insignes de 5.000, 10.000 et 15.000 heures de vol.

R. R.



M. Dupuy remet la Légion d'honneur au chef mécanicien André Pujo.
A droite, MM. Goudant et Duboz (Photo S. Rolando fils)

A la base de Maison-Blanche

Le personnel d'Air France a fêté la Légion d'honneur du chef mécanicien André PUJO

Tout le personnel d'Air France a tenu hier à manifester sa sympathie au chef mécanicien André Pujo qui vient d'être promu au grade de chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur. A cette occasion, une manifestation des plus familiales s'est déroulée à la cantine de la base de Maison-Blanche, dont l'organisation incombait au comité d'établissement et à son secrétaire, M. Llorca.

On remarquait notamment la présence

de MM. Goudant, directeur régional d'Air France ; Duchêne, chef des opérations ; Mounier, directeur commercial ; Giralt, chef du personnel ; Stuber, chef d'escala ; Goujard, inspecteur trafic ; Dupuy, chef pilote de la région Afrique du Nord ; Duboz, chef pilote adjoint ; ainsi que des délégations des personnels navigant et de la base.

M. Goudant souligna tout d'abord le caractère sympathique et familial de cette réunion, puis il retraça la carrière du récipiendaire.

Agé de 47 ans, M. André Pujo compte à son actif 30 années au service de l'aviation, dont 22 comme navigant (il totalise 8.800 heures de vol). Employé successivement à Latécoère, Aéropostale puis Air-France, il n'hésite pas en 1926 à assurer le rôle de chef d'escala de Tanger. Il est depuis 3 ans chef mécanicien en Afrique du Nord.

Après avoir rendu hommage aux services rendus par M. Pujo, M. Goudant déclara : « Je profite de cette occasion où nous sommes réunis pour dire combien je suis persuadé que le transport aérien est une synthèse permanente de l'ensemble des fonctions que nous assurons tous ici. Je crois que c'est par une entière cohésion de toutes les fonctions, administratives, commerciales, de matériel et d'opération, que doit résulter le bon fonctionnement des transports aériens ».

En terminant, M. Goudant affirma le maintien de la région Air France en Afrique du Nord et fit savoir qu'un programme d'exploitation était envisagé pour l'été prochain sur une grande échelle.

1955

Le *Deux-Ponts* transporte jusqu'à 11 tonnes. Air France crée Air-Service qui permet aux résidents du sud de faire acheter et transporter par la Compagnie les objets les plus divers dont ils ont besoin. Le 25 novembre, au cours d'un vol d'entraînement à Maison-Blanche avec le *Deux-Ponts* F-BASR (commandant de bord : Le Moal), le feu se déclare dans la centrale d'essence du fuseau moteur un, après que la pompe de mise en drapeau soit restée 45 minutes sous tension. L'équipage ne parvient pas à éteindre l'incendie qui se poursuit et s'aggrave après l'atterrissage, malgré l'intervention des pompiers. La cellule est détruite à 50 % mais l'avion, remis en état à Maison-Blanche, revolera six mois plus tard.

Le 17 janvier, inauguration, par Air France, de la liaison Alger-El Oued.

Le 28 avril, commémoration du 20^{ème} anniversaire de la ligne Alger-Brazzaville.

Le 10 mai, à la suite de la rupture d'une charnière de la commande de direction entraînant de violentes vibrations, le *Deux-Ponts* F-BASQ d'Air France, piloté par Caillat, se pose en campagne à 30 km de Lyon. Il redécollera, après réparation, piloté par Yves Brunaud.

Le 15 août, la ligne Paris-Brazzaville, avec escale à Alger, est assurée par les Lockheed 1049 *Super G Constellation*. Sur cette ligne, le 25 août, le F-BGNC perd une hélice en vol et se pose à Maison-Blanche sur trois moteurs.

En décembre, inauguration de l'agence Air France d'Alger à l'immeuble Maurétania.

Les Lockheed 749 *Constellation*, au cours de l'année, cèdent la place aux Lockheed 1049 *Super Constellation* pour les lignes transatlantiques et sont affectés aux lignes moyen-courrier dont l'Algérie, vers Alger et Oran, en alternance avec les *Deux-Ponts* et les DC 4.



L'Agence du Maurétania



Inauguration de l'agence du Maurétania : Paul Cuttoli, secrétaire général du gouvernement général, Jacques Scherer, directeur d'Air France, et Max Hymans, président d'Air France



▲ *Le 25 novembre 1955, incendie du Deux-Ponts F-BASR à Maison-Blanche*

▼ *L'agence du Maurétania inaugurée en décembre 1955*



AIR FRANCE



Noël 1955

COCHON DE LAIT LUCULLUS

MEDAILLON DE FOIE DE VOLAILLE TRUFFE

CAVIAR DE LA MOSKOWA

OMBRINE AU CHABLIS

DINDE FARCIE AUX MARRONS

PETITS POIS A LA FRANÇAISE

SALADE LORETTE

BUCHE DE NOEL

FRUITS DE SAISON

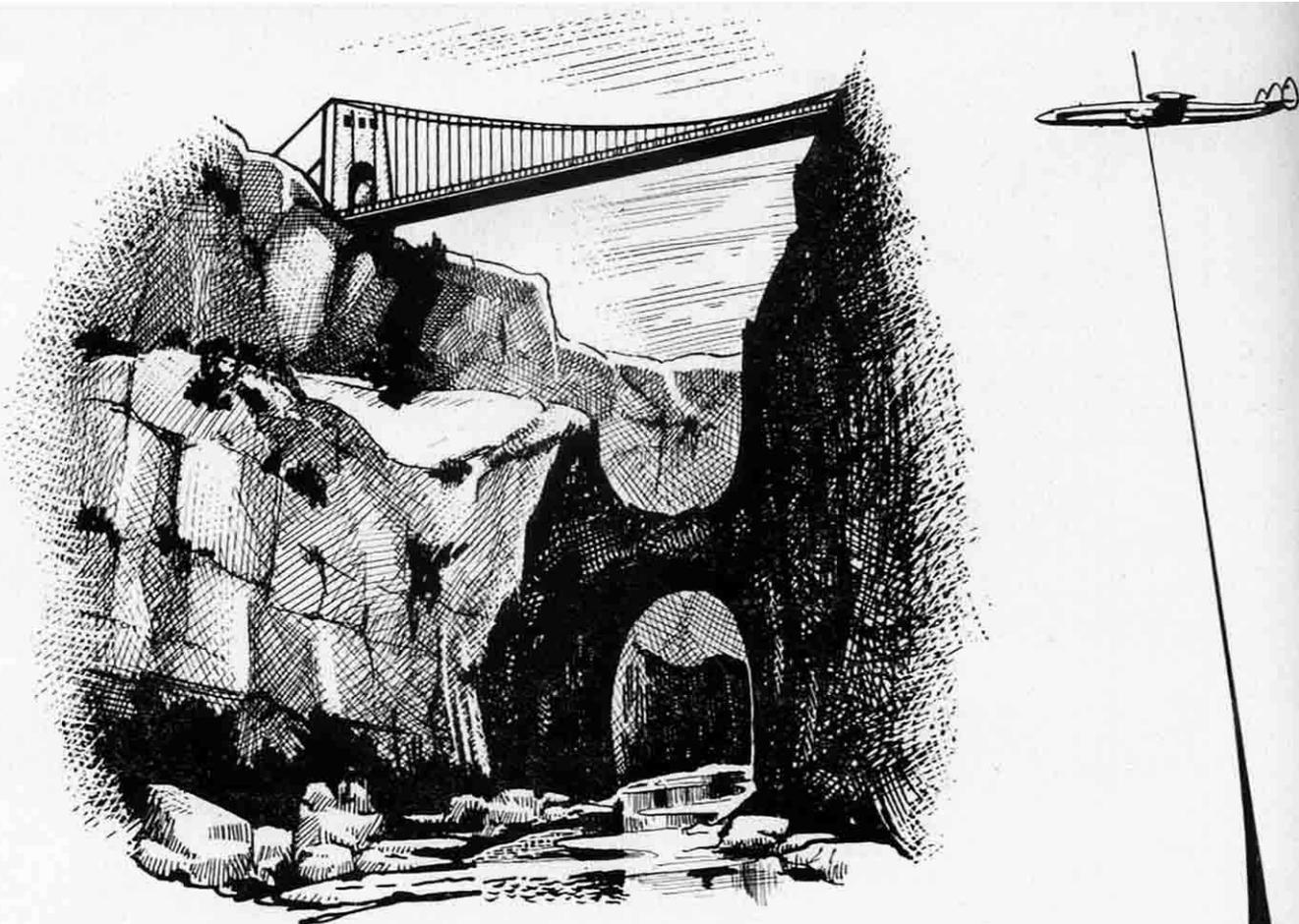
VIN SELECTIONNE

VIN MOUSSEUX



22 Décembre 1955
MAISON-BLANCHE

COMITE D'ETABLISSEMENT
AIR FRANCE
CANTINE DU PERSONNEL



AIR FRANCE vous offre son **RÉSEAU INTÉRIEUR ALGÉRIEN**

43 SERVICES PAR SEMAINE
20 ESCALES DESSERVIES

ORAN — BONE — PHILIPPEVILLE — CONSTANTINE — SETIF — BATNA
COLOMB-BECHAR - TEBESSA - OUARGLA - BISKRA - ADRAR
IN-SALAH - LAGHOUAT - EL-OUED - GHARDAIA - EL-GOLEA
EDJELE — FORT-FLATTERS — TAMANRASSET — TOUGGOURT

5.220.000 Tonnes Kilométriques transportées en 1956

AIR FRANCE

LE PLUS GRAND RESEAU DU MONDE

Renseignements et Réservations :

ALGER - Immeuble MAURETANIA - Tél. 490-10
ORAN - 8 bis, Rue Alsace-Lorraine - Tél. 266-85
PHILIPPEVILLE - Av. de la République - Tél. 62-62
BONE - R. Prosper Dubourg - Tél. 22-65 - 31-93

et toutes Agences agréées.



à la pointe
du progrès



▲ ▼ *Le stand Air France à la 15^{ème} Foire d'Alger en juin 1955*



1956

Le 20 février est ouvert le réseau qui relie Alger à l'Est-Algérien en DC 4 et en DC 3 : Bône, Constantine, Philippeville, Sétif, Tébessa et les oasis de Biskra, Touggourt et El -Oued. Le réseau intérieur atteint 13 000 km et dessert 21 escales. Il y a également des liaisons vers Casablanca, Colomb-Béchar, El-Goléa, Ghardaïa, Laghouat, Oran, Oujda, Tamanrasset et Tunis. Le DC 4 F-BBDH, piloté par Bulte et transportant Jacques Scherer, directeur régional, inaugure la ligne Alger-Bône-Constantine.

Des lignes sont ouvertes en *Deux-Ponts* pour la CREPS vers Adrar, Edjelé, In-Salah et Adrar et, pour la REPAL, vers Ouargla. D'autres transports à la demande sont réalisés. Des lignes régulières sont faites en affrètement pour les militaires, généralement une fois par semaine et en alternance avec Air Algérie, vers l'est : Tunis, Ghadamès, Ghat, Sebha.

Le 25 mars 1956, début du pont aérien, au départ de Blida, pour transporter 5 000 soldats sénégalais entre l'AOF et Maison-Blanche (les *Deux-Ponts*, *Constellation*, DC 4, DC 6, *Armagnac* d'Air France, UAT, TAI et Air Algérie, et le DC 4 du SGAC participent à ce pont aérien).

Le 24 avril, premier atterrissage d'une *Caravelle* à Maison-Blanche. La *Caravelle* du CEV, en cours d'expérimentation, pilotée par Lanvario, effectue Brétigny-Alger en 2 h 15, en transportant Max Hymans, président d'Air France, Georges Héreil, président de la SNCASE, et d'autres personnalités. Le retour est effectué dans l'après-midi.

Le 5 mai, Journée Breguet à Alger et Maison-Blanche à l'occasion du 1 500 000^{ème} passager partant d'Alger et des quinze millions de kilomètres parcourus par les *Deux-Ponts* en trois ans d'exploitation, en présence de Jean Gandilhon, directeur général de Breguet et de plusieurs autorités. Repas de 150 personnes au restaurant L'Horizon de l'aérogare. La passagère, Mme Chardenot, se voit remettre un bouquet de roses par Jean Gandilhon, un chèque du montant du voyage par Jacques Scherer, directeur régional d'Air France. Le commandant de bord Kervléou, à l'embarquement dans le *Deux-Ponts* F-BASP, lui remet un certificat de vol. Le lendemain, fête au Maurétania, à l'agence Air France.

Le 3 juin 1956, le DC 4 F-BELA (commandant Laroche) ouvre le service Alger-Palma assuré deux fois par semaine, en remplacement des DC 3.

Le 24 septembre 1956, le *Deux-Ponts* F-BASS est endommagé à Maison-Blanche par un *Noratlas* de l'ET 2/62, à la suite d'une panne de frein.

Le 7 octobre 1956 : ouverture de l'escale de Laghouat sur la ligne Alger-Ghardaïa, avec le DC 3 F-BAXE, piloté par Rives.

Le 20 octobre 1956, inauguration, en *Deux-Ponts*, de la liaison hebdomadaire Bône-Philippeville-Toulouse. Le même jour, le service Oran-Toulouse-Bordeaux est prolongé jusqu'à Nantes. Le 26 octobre 1956, début des opérations de Suez. Le *Constellation* F-BAZV effectue deux rotations Alger-Nicosie avec des Parachutistes. Ces vol sont effectués de nuit, sans feux et sans communication radio.

Le 1^{er} novembre 1956, Jacques Scherer, directeur régional Algérie (qui avait succédé à Goudant), est remplacé par Jacques Duchesne qui était jusqu'alors chef du service d'exploitation (adjoint : Alexandre).

La découverte de gisement de pétrole dans l'est, vers la frontière libyenne amène la construction d'aérodrome à Hassi-Messaoud et à Edjelé. Trois *Deux-Ponts* sont mis à la disposition de la CREPS (Compagnie de recherches et d'exploitation de pétrole au Sahara).

DÈS, LUNDI PROCHAIN

15/2/36

AIR FRANCE assurera un service régulier de liaisons aériennes sur le Constantinois

Comme nous l'avons déjà annoncé, un service aérien intérieur va desservir le Constantinois, dès lundi prochain. Les appareils, des DC-4 d'Air France, assureront les différentes liaisons.

HORAIRES des nouvelles liaisons par « D.C. 4 »

Voici les horaires des liaisons par « DC-4 » qui seront prochainement mis en service dans le Constantinois :

Lundi : départ d'Alger 8 h. 25, arrivée à Bône : 9 h. 55; départ de Bône 10 h. 40, arrivée à Constantine 11 h. 20 ; départ de Constantine 12 h., arrivée à Alger à 13 h. 10.

Mardi et jeudi : départ d'Alger à 8 h. 25, arrivée à Constantine à 9 h. 35 ; départ de Constantine à 10 h. 15, arrivée à Bône à 10 h. 55 ; départ de Bône à 11 h. 40, arrivée à Alger à 13 h. 10.

Mercredi : départ d'Alger à 8 h. 25, arrivée à Philippeville à 9 h. 40 ; départ de Philippeville à 10 h. 30, arrivée à Constantine à 11 h. ; départ de Constantine à 11 h. 40, arrivée à Alger à 12 h. 50.

Vendredi et samedi : départ d'Alger à 8 h. 25, arrivée à Constantine à 9 h. 35 ; départ de Constantine à 10 h. 15, arrivée à Philippeville à 10 h. 45 ; départ de Philippeville à 11 h. 30, arrivée à Alger à 12 h. 45.

Liaison par « D.C. 3 »

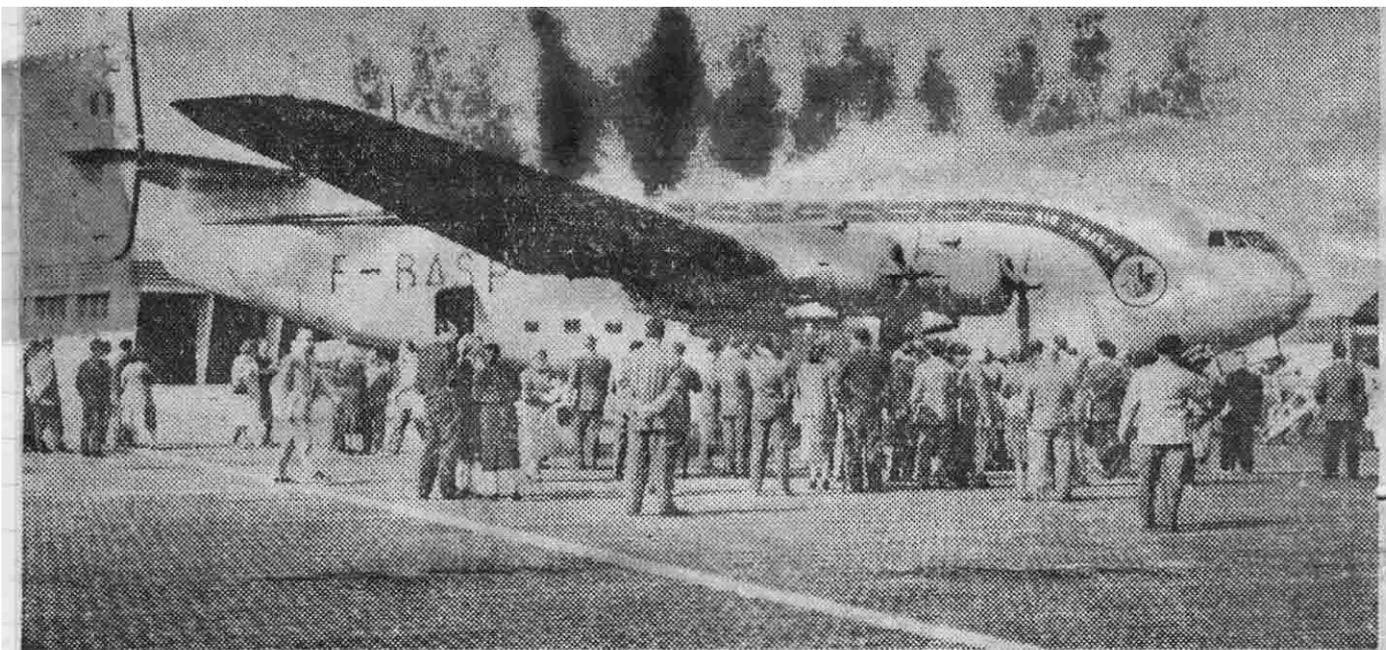
En plus des liaisons quotidiennes par DC-4, tous les mercredis un DC-3 sera mis en service dans les conditions suivantes :

Alger départ à 8 h. 40, arrivée à Biskra à 10 h. 05 ; départ de Biskra à 10 h. 45, arrivée à Batna à 11 h. 30; départ de Batna à 12 h., arrivée à Constantine à 12 h. 30 ; départ de Constantine à 14 h., arrivée à Batna à 15 h., arrivée à Biskra à 15 h. 45 ; départ de Biskra à 16 h. 25, arrivée à Alger à 17 h. 50.

TARIFS

Voici les tarifs qui seront appliqués sur ces différentes liaisons :

Alger - Constantine	5.700
Alger - Bône	7.400
Alger - Biskra	6.000
Alger - Batna	7.800
Alger - Philippeville	6.000
Philippeville - Bône	1.500
Constantine - Philippeville ...	1.300
Constantine - Bône	2.200
Constantine - Batna	1.800
Batna - Biskra	1.800



Quelques instants avant le départ du « Bréguet », à bord duquel a pris place Mme Chardenot (1.500.000^e passager)
(Photo « Dernière Heure »)

ORGANISÉE PAR AIR FRANCE

La « Journée Bréguet »

a été marquée, hier

par le départ du 1.500.000^e passager

transporté par les « Deux-Ponts »

et le 15.000.000^e kilomètre

parcouru par ces appareils

UN soleil radieux avait tenu à présider hier, la « Journée Bréguet » organisée par la Compagnie Air-France à l'occasion du départ de son 1.500.000^e passager, effectué à bord d'un « Deux-Ponts-Provence ». Celui-ci allait accomplir le quinze millionième kilomètre parcouru par ce type d'appareil bien connu et estimé des Algérois et Algériens.

Comme il est de tradition à Air France, les personnalités, invités et représentants de la presse, furent cordialement accueillis au « Mauretania », lieu de rendez-vous, d'où ils devaient ensuite se rendre, par car, au cinéma « Hollywood ».

La projection du film « Autour du monde », un documentaire en Technicolor, d'une rare qualité, réalisé par Air France, leur fut réservée. Ce film relate la merveilleuse randonnée d'un jeune étudiant et d'une jeune étudiante, constituant la réalisation du rêve de Jules Verne.

Dans une courte allocution prononcée au bar du cinéma, M. Scherer, directeur régional d'Air France, rappela que c'était la troisième année d'exploitation par la compagnie des

« Bréguet Provence », que c'était pour lui une joie, à l'occasion de cette journée, de remercier et de féliciter les dirigeants de la grande société Bréguet, les agents et tous les artisans et amis d'Air France.

À l'issue d'un excellent repas servi au restaurant de l'aérodrome à Maison-Blanche, des discours furent prononcés par MM. Scherer, Pierre Laffargue, pionnier de l'aviation algérienne ; Dupré, directeur général

adjoint technique d'Air France, et Gandillon, directeur général de la société Bréguet.

À la table d'honneur se trouvaient également MM. Barge, ingénieur en chef de la firme Bréguet, et Casenave, ingénieur en chef d'Air France, spécialement attaché à l'appareil « Deux-Ponts ».

L'annonce par M. Scherer de la prochaine mise en service du « Caravelle », dont on a eu récemment la visite à Alger, fut heureusement accueillie.

À 16 heures, tout le monde se retrouva sur le terrain d'aviation devant le « Bréguet », qui avait transporté, entre autres passagers, Mme Chardenot, heureuse 1.500.000^e passagère, qui, souriante, accueillit un bouquet de roses et le certificat signé par M. Hyma, président du conseil d'administration d'Air France.

La flottille des « Bréguet » devait, en même temps qu'elle était honorée d'une aussi brillante manifestation, marquer dans ses annales les 15 millions de kilomètres parcourus par l'ensemble de ses appareils depuis leur mise en service sur les lignes d'Algérie. — J. F.

Air France a fêté la 1.500.000^e passagère et le 15.000.000^e kilomètre de ce « brave » Bréguet-deux ponts

Ce « brave » Bréguet 2 Ponts « Provence » était samedi à l'honneur. Air France célébrait, en effet, à Maison-Blanche, en présence de MM. Dupré, directeur général adjoint de la Compagnie nationale ; Gandillon, directeur général de la Société Bréguet ; Barge, ingénieur en

chef de Bréguet, et Casenave, ingénieur en chef d'Air France, spécialement attaché à la mise en service du « Provence », au cours d'une manifestation à laquelle M. Scherer, directeur régional d'Air France en Algérie, avait associé les directeurs des agences de voyages d'Algérie et la presse, le 15 millionième kilomètre parcouru, et le 1.500.000^e passager transporté par ce précieux auxiliaire des liaisons Métropole-Algérie et des transports sahariens.

Il n'est sans doute pas d'appareil plus populaire. Sa formule a permis d'abaisser très sensiblement le prix des passages. Sans doute est-il un peu moins rapide que d'autres plus luxueux mais il est tellement sûr, tellement stable que finalement, c'est encore lui que l'on préfère.

Aujourd'hui, quand sa silhouette un peu pataud de grosse bonde volante se profile si familièrement dans le ciel d'Alger c'est comme un messager fraternel qui nous vient de la Métropole pour nous reconforter et nous donner des raisons d'espérer.

Donc, samedi, on fêtait ce « brave » Bréguet 2 ponts. Une véritable fête de famille, au cours de laquelle on s'embrasse comme du bon pain et Mme Chardenot, la 1.500.000^e passagère, en sait quelque chose... toute surprise de la foule de photographes, de cinéastes et de journalistes qui l'attendaient sur l'aire d'atterrissage et l'accueillaient comme la vedette du jour...

M. Laffargue, président de l'Association des Journalistes sportifs, qui effectua, en 1926, la première liaison commerciale Alger-Marseille puis en 1934 la première traversée régulière Alger-Paris, lui offrit une superbe gerbe de roses jaunes ; M. Gandillon, directeur général de la Société Bréguet, lui remit un foulard de soie évoquant le « Provence » ; M. Dupré, un flacon de parfum ; M. Scherer, un chèque représentant le montant de son passage, ce qui fait qu'elle était l'invitée d'Air France pour ce voyage, et, le Cdt Kermabon, commandant de bord sur le Bréguet 2 ponts F-BASP, un certificat attestant sa qualité de 1.500.000^e passagère.

Toute surprise, Mme Chardenot se prêta de bonne grâce à toutes les exigences des photographes et ne savait que répéter : « Merci » et « C'est merveilleux ! »...

Tous les passagers du Bréguet qui



Pierre Laffargue qui fut, en 1926, de la première liaison commerciale Alger - Marseille et, en 1934, du premier voyage Alger - Paris, remit à Mme Chardenot, 1.500.000^e passagère du Bréguet, une magnifique gerbe de roses. (Photo André Garcia, Rolleiflex)

décolla à 15 h. 50, reçurent un souvenir : du parfum pour les dames et un magnifique album « Air France aux quatre coins du monde » pour les messieurs. Et, pendant le vol, on s'abîma le champagne à bord.

L'ambiance était toute de gaieté. C'était vraiment un ami que l'on fêtait. Même les farouches gardiens de l'Aéroport s'y laissèrent prendre, et c'est ainsi que, pour une fois, personne n'eut à se battre pour photographier sur la piste, et que les parents eux-mêmes des passagers purent les accompagner jusqu'à la passerelle de l'avion. Vraiment, c'était un jour pas comme les autres !

La « Journée Bréguet » qui, par une émouvante coïncidence, était également le jour anniversaire de la mort du grand Louis Bréguet, et procédait d'une tradition qui réunit, — tous les ans, — les agents de voyage à Alger, à l'invitation d'Air France, fut suivie d'un banquet au restaurant de l'Aéroport.

Claude BRUNET

La « Journée Bréguet » d'Air France



La Compagnie Air France organisait hier, une « Journée Bréguet », au cours de laquelle le départ pour Paris de Mme Chardenot (1.500.000^e passagère des Deux-Ponts) a été chaleureusement fêté. — Sur notre photo : Mme CHARDENOT, M. SCHERER, directeur régional d'Air France, et M. Pierre LAFFARGUE (Photo « Dernière Heures »)

Bréguet-deux-ponts 1 million et demi de passagers 15 millions de kilomètres

Air France a fêté samedi les trois ans de service de cette unité

Quand M. Laffargue remit à Mme Chardenot, au pied d'un Bréguet Deux-Ponts, sur le terrain de Maison-Blanche, une magnifique gerbe de roses, et que M. Jacques Scherer, directeur régional d'Air France à Alger, remboursa à cette passagère le prix de son voyage Alger-Paris, une étape importante de l'action d'Air France fut ainsi marquée.

Il s'agissait en effet, samedi dernier, de fêter les 15 millions de kilomètres couverts et les 1 million 500.000 passagers transportés par les « Bréguet-deux-Ponts » depuis leur mise en service, il y a trois ans.

Dès le matin, Air France recevait ses invités au cinéma « Hollywood » pour leur présenter « Tour du monde », reportage en couleurs tourné par Ichac et qui montre que les transports aériens modernes ont mis à portée de tous les rêves de Jules Verne. A l'issue de la projection, M. Scherer, directeur régional d'Air France, prononça une allocution.

C'était ensuite, à Maison-Blanche, un excellent banquet que présidaient MM. Dupré, directeur adjoint d'Air France à Paris, Scherer, directeur régional, Gandillon, directeur général de la Société Bréguet, Barge et Casenave, ingénieurs en chef, spécialisés dans le « Deux-Ponts », ainsi que tous les chefs de service d'Air France et de nombreux invités dont les activités touchent au monde de l'aviation.

M. Laffargue (lui-même ancien aviateur) rappela ses souvenirs de pre-

mier passager des lignes Algérie-Métropole. Epoque héroïque, quasi-experimentale, qui permet aujourd'hui d'envisager la prochaine mise en service du fameux « Caravelle », ce magnifique appareil à réaction qui couvrira Alger-Paris en 2 h. 10, comme le rappela dans son allocution M. Dupré.

Prenant également la parole, M. Gandillon salua la mémoire du grand constructeur qui fut Louis Bréguet, symbole heureux du dynamisme et de l'audace de l'industrie aéronautique française.

A 16 h., un « Bréguet-deux-ponts » s'appretait à prendre le départ, suivant l'horaire régulier respecté depuis trois années. Mais les passagers eurent la surprise de voir l'appareil entouré d'une foule nombreuse et cerné par les caméraman et les photographes. Mme Chardenot, pointée au service des clients comme étant la 1.500.000^e passagère du « Bréguet » d'Algérie-Métropole, fut saluée par son « ancien » M. Laffargue, cependant que la compagnie Air France offrait à cette heureuse passagère un déjeuner et le remboursement de son voyage, sous les acclamations des assistants et les flashes des chasseurs d'images.

EN ALGERIE LE RESEAU D'AIR FRANCE S'ETOFFE ET S'ALLONGE

Inauguré il y a cinq ans, le réseau intérieur algérien d'Air France a connu un développement régulier, qui s'est accéléré au cours de l'année 1956.

Tout un faisceau a été constitué vers l'Est : 5 lignes : Alger-Constantine-Philippeville, Alger-Constantine-Bône, Alger-Sétif, Alger-Sétif-Béjaïa-Tabessa, Alger-Miskra-Batna, ont été ouvertes fin 1955 et début 1956. Reclamées par les autochtones et les populations de l'Est algérien pour pallier l'insécurité des transports de surface, elles connaissent régulièrement des remplissages très importants. Il en va de même de la ligne Oran-Oudja vers l'Ouest.

Les lignes du faisceau Sud vers Ouargla, Fort Flatters, Edjeïl, Lakhounat, Ghardaiya, El Golva, Tamnaraouet, In Salah, Adrar, exploitées maintenant en DC. 4 et en Dreguet suffisent à peine à assurer le trafic. Ce sont les voies de l'expansion économique. Là, ou en 1954, une fréquence de DC. 3 suffisait, il faut maintenant 4 fréquences de Dreguet par semaine.

Le réseau intérieur algérien compte maintenant 13.000 km de lignes régulières et dessert 21 aéroports.

Cette activité aérienne est d'autant plus nécessaire que les territoires du Sud de l'Algérie sont aussi comme quatre fois la France et faiblement peuplés : 850.000 habitants environ. La population est dispersée dans des oasis très éloignées les unes des autres : 1.560 km séparent Alger de Tamnaraouet (l'extrême du réseau algérien le plus au sud) ; 1.000 km séparent Alger de Fort Flatters.

Rien d'étonnant à ce que l'aviation ait pris un avantage considérable sur les transports de surface, non seulement en raison des distances à parcourir, mais aussi en raison du relief de l'Atlas et du sable du désert : autant de difficultés qu'ignore la voie aérienne ; par fer, il faut 32 heures pour aller d'Alger à Biskra, alors que l'avion ne demande qu'1 h. 30. Les camions mettent six à sept jours pour rejoindre Alger à In Salah, cadant et s'embourbant ; l'avion assure la liaison en 3 h. 40.

Pour suite à ce développement économique, les services d'infrastructures de l'Aviation Civile ont doté très rapidement les principaux points du Sahara de l'équipement indispensable. Air France a pu ainsi accroître ses capacités de transport en mettant en œuvre ses appareils gros porteurs. Ainsi, El Golva, In Salah, Tamnaraouet, Ouargla, Fort Flatters, Colomb Béchâr, sont maintenant accessibles, même de nuit, aux DC. 4 et aux Dreguet Deux-Ponts. Parallèlement, les services techniques et commerciaux d'Air France ont mis en place le matériel de service à terre et un réseau d'agences qui ont demandé des investissements importants.

On peut se faire une idée de l'expansion du réseau intérieur algérien d'Air France en rapprochant les chiffres de 1954 de ceux de 1956 : en 1954, 9.000 passagers transportés et 150 tonnes de matériel ; en 1956, près de 70.000 passagers et plus de 1.450 tonnes de marchandises : bref, le trafic kilométrique a augmenté de 76 %.

LA DESERTE DES OASIS

Le réseau intérieur contribue également au ravitaillement des oasis : le système de l'Air Service créé par Air France, permet aux résidents des oasis d'acquiescer à Alger les objets les plus divers (ravitaillement, drogues, pharmacie, livres, etc.) livrables par le prochain avion.

L'Air Service connaît une activité grandissante : en 1956, plus de 1.000 achats ont été effectués à Alger et Oran par les soins d'Air France pour les gens du Sud.

En rendant possible le transport rapide de matériel pétrolier, l'implantation et le ravitaillement d'une main-d'œuvre européenne, l'acheminement du courrier, il n'est pas douteux que le réseau d'Air France contribue grandement à la mise en valeur du Sud algérien.

▼ Deux-Ponts au Sahara



Une mission type du "Deux-Ponts"

ALORS que le sort de la commande des 15 Breguet « Sahara » n'est pas définitivement et heureusement réglé, il nous paraît opportun de présenter à nos lecteurs le résumé du récit qu'a fait l'ingénieur Decoop, de la Société Breguet, après avoir participé, en deux voyages France-Sahara et retour, à une mission vraiment « spéciale » et « spéciale » en tous points.

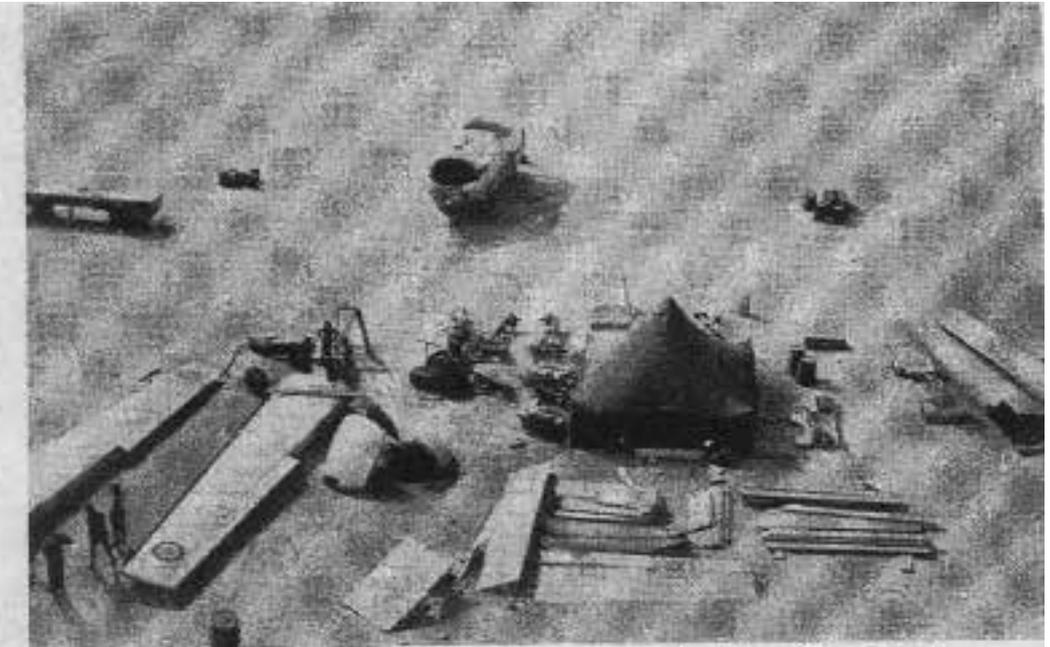
Le but de la mission était d'aller chercher à El Golea tout ce qui était récupérable de l'avion Nord 2481, n° 134, accidenté à l'atterrissage.

Initialement, nous devions tenter de faire deux rotations, le Bourget-El Golea-Bourges, en trois ou quatre jours pour ramener l'avion Nord dans un délai minimum. Des ordres ont ensuite été donnés pour utiliser au maximum l'avion en charge au cours des deux rotations.

C'est ainsi qu'à l'aller nous avons chargé à Perpignan pour Alger, et qu'en arrivant à Alger nous recevions un message donnant les instructions pour recharger et nous diriger sur Ouargla, que nous avions à ravitailler. Le même message nous avisait que les mêmes opérations seraient à effectuer au cours de la deuxième rotation.

Cette méthode n'a pas été plus mauvaise pour la démonstration de l'utilité réelle du « Deux Ponts » étant donné que nous avons transporté 8.200 T de matériel de Perpignan à Alger, puis 9.900 T de vivres, d'Alger à Ouargla et enfin, nous avons ramené en usine à Bourges, un matériel d'une valeur d'environ 50 millions.

Pour la première rotation, nous



Les éléments figurant au premier plan : ailes, empennages et parties mobiles, sortis de fuselage, ont été ramené à l'usine de Bourges par le « Deux-Ponts ».

soyons partis le 14 octobre du Bourget pour nous réposer à Bourges le 16 octobre, à 12 h. 40. Le second départ eut lieu le 17 et le retour à Bourges le 19 octobre, à 12 h. 47.

Ce double voyage a permis de démontrer les possibilités d'utilisation du Breguet « Deux Ponts » et encore il y a lieu de tenir compte de ce que l'avion Br.761 — qui fit la démonstration — n'est que l'un des prototypes et que les possibilités du Br.765 seront bien supérieures.

Quel qu'il en soit, la mission aura prouvé :

La possibilité de ravitaillement massif et rapide aux moindres frais de points isolés et lointains ;

En 6 jours nous avons transporté 48 T de fret en vivres et matériel, parcouru 3.215 km en 29 h. 14 de vol, avec une régularité parfaite ;

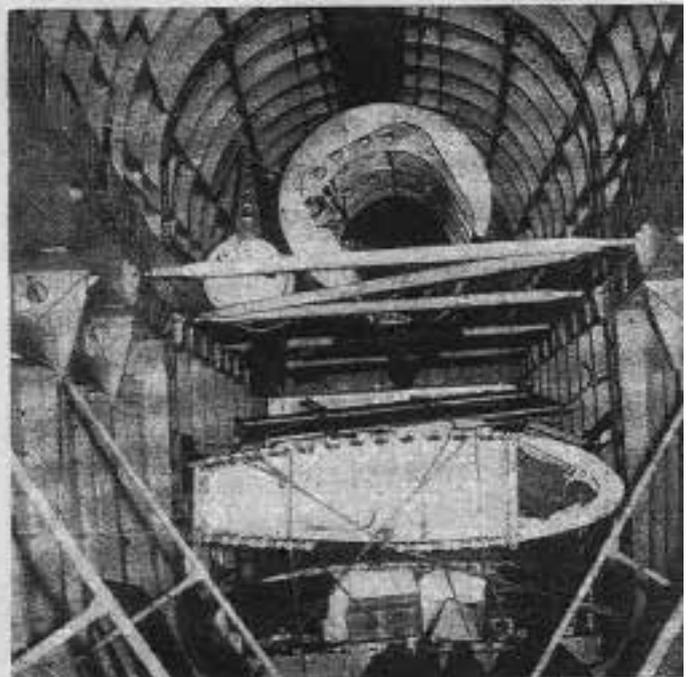
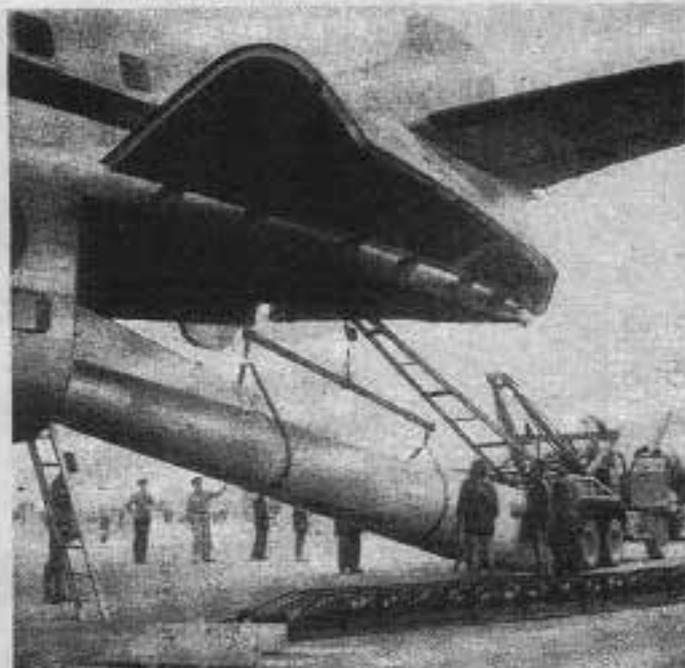
La facilité et la rapidité avec laquelle on peut ramener, dans des conditions optimum, à l'usine mère, les éléments d'un avion accidenté à des milliers de kilomètres, dans des secteurs mal outillés, transport

payant quand on considère la valeur du matériel récupéré avec un seul avion ;

L'aisance avec laquelle un Breguet « Deux Ponts » peut être chargé et déchargé, même avec des moyens parfois rudimentaires, qu'il s'agisse de matériel lourd ou en combat ;

La possibilité pour le Breguet de se poser et de décoller sur des pistes courtes, celle de Perpignan faisant 1.400 m, celle de Bourges 1.200 m. Nous atterrissions sur 800 m en utilisant la réserve. »

(Ci-dessous à gauche) : Chargement d'une palette de fuselage ; (à droite) : ensemble de chargement à bord de l'appareil.



Coopération Air France-Armée de l'Air pour le transport d'un Noratlas accidenté d'El-Goléa à Bourges

1957

Le 8 avril, les trente-quatre occupants, dont cinq membres d'équipage (les pilotes Jean-Marie Girardeau-Montaut et Leclerc, le mécanicien Lageat, le radio Vergnolle et le steward Ramel), du DC 3 F-BEIK, trouvent la mort à Biskra dans une chute consécutive à une panne de moteur au décollage. L'avion venait d'El-Oued et décollait pour Alger.

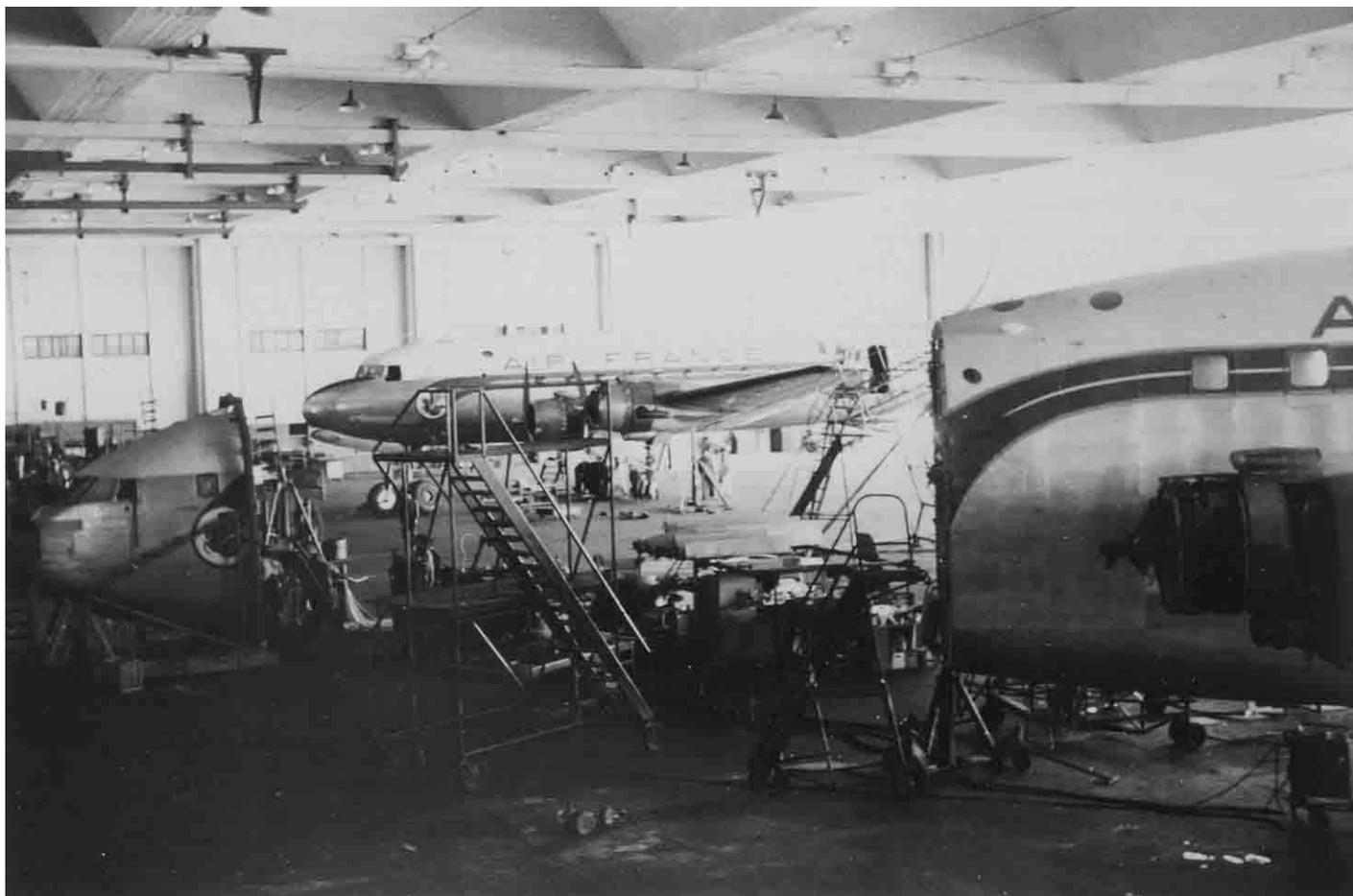
Le 11 juin, desserte, pour la première fois, du forage d'Oued-Mya à Hassi-Messaoud, en *Deux-Ponts* piloté par Philippe Bulte, transportant huit tonnes de matériel.

Le 24 octobre, mise en service du *Super Starliner* qui joint Paris à Alger en trois heures, piloté par Laffont, avec soixante-deux passagers, dont le quartette de Marino Marini. Cet avion sera présenté le 2 novembre à Maison-Blanche, à l'occasion du congrès des agents de voyage.

Le 19 décembre, explosion d'une bombe déposée à La Sénia à l'arrière d'un *Armagnac* de la SAGETA affrété par Air France pour un vol La Sénia-Paris. Le commandant Paul Le Melder se dérouta sur Lyon où l'atterrissage s'effectue normalement, malgré une déchirure de deux mètres dans le fuselage.

Au 1^{er} juillet 1957, les douze *Deux-Ponts* ont transporté 2 160 000 passagers. Trafic intérieur : 70 000 passagers et 1 450 tonnes de fret, 14 000 tonnes de fret au total.

Vingt-deux avions sont basés à Alger qui ont effectué 43 000 heures de vol dans l'année sur le réseau algériens : douze Bréguet, six DC 4 et quatre DC 3.



Dans l'atelier d'Air France à Maison-Blanche

Campeurs!



VOYAGEZ
Gratuitement
VERS

L'Afrique du Nord

EN PARTICIPANT AU

Concours

ORGANISÉ PAR



AIR FRANCE



M. BILFA - 6678 - 4

1958

Le 31 mai, le DC 3 F-BHKV affrété par l'Armée pour transporter des techniciens d'Alger à Colomb-Béchar, s'écrase près de Molière, dans le massif de l'Ouarsenis, après rupture de la dérive. Les occupants trouvent la mort dont le pilote René Yasoni, le radio Vincent, le mécanicien Brillant, l'agent d'opération Piètre et onze passagers.

Le 4 juin, pour sa première visite en Algérie, le général De Gaulle, devenu le dernier président du conseil de la 4^{ème} République le 1^{er} juin, arrive à Maison-Blanche à 11 h 35 après 2 h 21 de vol avec la *Caravelle* F-BHHI, prototype n° 2, peinte aux couleurs d'Air France, pilotée par Lionel Casse et escortée par huit *Mistral*. Il engage sa parole et celle de l'Armée sur l'avenir de l'Algérie (*Je vous ai compris...*). Il ira, le jour suivant à Téliergma en *Constellation* et le 6 juin, à Oran et Mostaganem (« *Vive l'Algérie française* ») en *Caravelle*. Il rentrera le même jour à Paris.

Le 27 août, le général De Gaulle arrive à Maison-Blanche en provenance de Guinée avec le Lockheed *Super Staliner* F-BHBO.

En septembre, inauguration de l'aérogare urbaine d'Oran en présence de Louis Lesieux, directeur général, Duchesne, directeur pour l'Algérie, Albert, directeur commercial, Sultana, directeur à Oran, Savary, directeur départemental et Albran et Kraft, du service des relations-extérieures.

Le trafic est partagé, Air France assure 57 % du trafic métropole-Algérie et Air Algérie 43 %.

Fin octobre 1958, les douze Bréguet *Deux Ponts* ont atteint 100 000 heures depuis le 13 mars 1953. 18 000 tonnes de fret ont été transportées dans l'année. La flotte basée à Maison-Blanche comporte douze *Deux-Ponts*, huit DC 4 et trois DC 3. Elle emploie 1 500 agents et 300 navigants.

HORAIRES
DÉPARTS - ARRIVÉES
VALABLES du 14 JUILLET au 12 OCT. 1958
(Sous réserve de modifications sans préavis)

TARIFS

POUR VOS DÉPLACEMENTS

ALGER
MÉTROPOLE

AIR FRANCE
LE PLUS GRAND RÉSEAU DU MONDE



3^{ème} ÉDITION

ALGER

AGENCE PASSAGES { IMMEUBLE MAURETANIA
ET Carrefour de l'Agha
STATION DÉPARTS { Tél. 490-10 à 17
AÉROPORT : MAISON BLANCHE Tél. 675-20 à 24

TYPES D'APPAREILS
ET CLASSES CORRESPONDANTES

CONSTELLATION	= Const. F 1 ^{re} Classe
—	— T Touriste
ARMAGNAC	= Arm. T Touriste
BRÉGUET-PROVENCE = Prov. }	T2 Touriste 2
DC 4	T2 Touriste 2
DC 3	B

RÉDUCTIONS

ALLER ET RETOUR ET CIRCULAIRE	10%
ENFANTS DE 2 A 10 ANS	35%
BÉBÉS JUSQU'A 2 ANS	90%

FRANCHISE DE BAGAGES

Adultes	25 kg (30 kg pour la 1 ^{re} classe)
Enfants de 2 à 10 ans	15 kg

Notez ci-dessous les détails de votre voyage



▲ ▼ *Les installations d'Air France à Maison-Blanche*



En janvier, 500 Oranais se rendent à Madrid à bord de neuf avions affrétés à Air France et Air Algérie pour voir le match Real Madrid-Barcelone.

Le 15 mars, ouverture de la liaison hebdomadaire Paris-Alger-Douala en *Constellation*.

Le 5 décembre, pour l'inauguration de l'oléoduc Hassi Messaoud-Bougie, Air France est représentée à Hassi-Messaoud par deux *Constellation*, un *Deux-Ponts* et deux *Caravelle*.

Le 15 décembre 1959, la *Caravelle* F-BHRH *Bourgogne* effectue le vol inaugural Alger-Paris en 2 h 07, pilotée par Bulte. Le retour s'effectue en 2 h 05, piloté par Ribière.

Le 23 décembre 1959, pour le Noël des Pétroliers, le *Constellation* F-BAZU (piloté par Bernard Chérié) transporte des artistes de Paris à Hassi-Messaoud, parmi lesquels Colette Renard, Jean Nohain, Fernand Raynaud et les frères Fratellini.

750 000 passagers ont été transportés depuis la Métropole dans l'année.

POUR SON VOL INAUGURAL TRANSMEDITERRANEEN «CARAVELLE» A RELIÉ HIER PARIS A ALGER EN 2 h. 08

**L'appareil qui pourra transporter 80 passagers
entreprendra des voyages d'endurance le mois prochain**

ALGER, 24 avril (De notre rédaction algéroise).

Comme nous l'avions annoncé, hier, après un premier voyage de reconnaissance, l'avion à réaction français « Caravelle » s'est de nouveau posé à Alger, mardi, avec à son bord de hautes personnalités de l'aviation civile. A 12 h. 35, avec une souplesse étonnante pour un avion aussi rapide, le biracteur a pris sans difficulté la piste de l'aérodrome de Maison-Blanche pour venir se ranger devant le bloc technique.

Toutes les personnalités ont exprimé toute leur satisfaction d'avoir effectué ce vol dans d'excellentes conditions et qui leur avait permis de relier Paris à Alger en 2 h. 08, soit à une moyenne de 700 kilomètres environ.

Le plus enchanté était sans aucun doute M. Max Hymans car « Air-France » va très bientôt prendre en charge ce prototype pour lui faire effectuer le millier d'heures réglementaires avec du fret simplement avant de le mettre en service sur l'Algérie vers la fin de 1957.

Le point de vue de la société de construction

M. Hérelle donnait, de son côté, le point de vue de la société constructrice, indiquant notamment que le

« Caravelle » était incontestablement le type d'avion à réaction moyen courrier, réalisant les trois qualités essentielles, sécurité, confort et économie, au point que de nombreux pays étranger voire même l'U.R.S.S. s'y intéressent fortement pour des commandes éventuelles.

A cet effet du reste, M. Hérelle vient d'accomplir un voyage de prospection de 55.000 kilomètres pour ouvrir à la France des marchés dans différents pays. C'est ainsi qu'il s'est rendu au Pakistan, aux Indes, en Indonésie, en Australie, aux Philippines, au Japon, au Venezuela, et d'autre part les opérations commerciales avec les Etats-Unis commenceront à partir du mois prochain.

C'est à la cadence de 4 par mois que seront produits les « Caravelle »

à partir de 1960, en attendant que tous les prototypes aient subi les différents essais techniques et de sécurité.

M. Hérelle a précisé également que si la France avait été prise de vitesse dans le domaine de la production d'avions commerciaux de ce type, elle avait, en fait, rattrapé son retard grâce à la rapidité apportée dans les essais — le « Caravelle » compte déjà 400 heures de vol — ce qui lui permettra de se trouver en bon rang sur le plan international au moment de la mise en service effectif des différents appareils à réaction dans le monde.

L'appareil qui peut transporter 80 passagers entreprendra des essais d'endurance le mois prochain.

Charly FINALTERI



« CARAVELLE » au décollage de Maison-Blanche, au cours de son premier vol algérois, avant-hier.



▲ ▼ Voyage inaugural Alger-Paris de la Caravelle, le 15 décembre 1959



▼ Deux-Ponts à Maison-Blanche



1960

Le 25 février, les *Caravelle* sont mises en service sur les lignes Paris-Bône et Paris-Oran.

Le 29 février, premier vol Paris-Bône et retour en *Caravelle*.

Le 1^{er} mars : inauguration de la ligne Paris-Oran en *Caravelle*. Le même jour est effectué le premier vol Oran-Paris. Georges Brottes, préfet d'Oran, des journalistes et des directeurs d'agences de voyages font partie du voyage.

Le 18 mai 1960, remise, à Madrid, par l'ambassadeur de France, de la Légion d'honneur à l'Espagnol Juan Munar, pionnier de l'Aéropostale. Juan Munar, âgé de 54 ans, a été radionavigant sur hydravions Latécoère de 1922 à 1928, puis chef de l'escale d'Alcudia aux îles Baléares et agent Air France.

Le 19 juillet 1960, le Curtiss *Commando* F-BFAS d'Air Cameroun, piloté par Henri Obry, fait un atterrissage en catastrophe à Maison-Blanche avec un moteur en feu au cours d'une liaison de rapatriement du Congo. Très abîmé, il est réparé en cent jours par l'atelier d'Air France dirigé par Nadal.

En fin d'année, Jean Costes est le nouveau représentant régional d'Air France à Alger qui emploie 860 personnes à Maison-Blanche.

900 000 passagers ont été transportés entre l'Algérie et la métropole dans l'année.

Le 1^{er} novembre 1960, quatre *Caravelle* : *Quercy*, *Gascogne*, *Ile-de-France* et *Languedoc* sont basées au Centre d'exploitation d'Alger. Elles effectuent 10 000 heures de vol en un an, 12 % des heures totales sont effectuées en *Caravelle*.



Octobre 1960, les SAAB 91B Safir de l'Aéro-club Air France à La Sénia pour la Semaine de l'Aviation

AIR FRANCE

LE PLUS GRAND RÉSEAU DU MONDE

*LA COMPAGNIE SPÉCIALISTE
DES LONG-COURRIERS*

IMMEUBLE MAURETANIA. ALGER
(Carrefour de l'Agha)

• AGENCE PASSAGES	490.10	•
	489.76	•
	489.77	•
• STATION DÉPARTS	316.12	•
• AGENCE MESSAGERIES	404.10	•
• ESCALE MAISON-BLANCHE	691.52	•
• SERVICE TECHNIQUE MAISON-BLANCHE	691.51	•
• SERVICE FRET-IMPORT-DOUANE	Inter 46&47	•



À LA POINTE
DU PROGRÈS



AU SERVICE
DE L'ALGÉRIE.

JEAN BERNY

1961-1962

VERS L'ALGÉRIE

AIR FRANCE

VOUS OFFRE 21 SERVICES EN

Caravelle

== HORAIRES ==

MARSEILLE - ALGER (Quotidien)

Envol MARIGNANE*	15.30	20.50	MARSEILLE	19.30	08.20	Arrivée MARIGNANE
Arrivée MAISON-BLANCHE	17.00	22.20	ALGER	18.00	06.50	Envol MAISON-BLANCHE

MARSEILLE - ORAN Lundi, Mercredi, Vendredi, Samedi

Envol MARIGNANE*	09 h. 30	MARSEILLE	14 h. 30	Arrivée MARIGNANE
Arrivée LA SENIA	11 h. 20	ORAN	12 h. 40	Envol LA SENIA

MARSEILLE - BONE Mardi, Jeudi, Dimanche

Envol MARIGNANE*	09 h. 30	MARSEILLE	14 h. 30	Arrivée MARIGNANE
Arrivée LES SALINES	11 h. 00	BONE	13 h. 00	Envol LES SALINES

* Convocation à l'aérogare de l'Arbois 1 h. 50 avant l'envol. - Horaires susceptibles de modifications sans préavis.

Renseignements, réservation, délivrance des billets auprès de votre agent de Voyages ou à AIR-FRANCE - MARSEILLE 9, Avenue Général Leclerc et 62, La Canebière - Téléphone : 62-38-63

AIR FRANCE

Caravelle

BOEING JET

LES 8 MEILLEURS "JETS" SUR LE PLUS GRAND RÉSEAU DU MONDE

Le 10 mai 1961 dans la nuit, le Lockheed 1649 *Starliner* F-BHBM *De Grasse* s'écrase, sans doute à la suite d'un attentat, près d'In-Aménas après l'escale de Fort-Lamy sur la ligne Brazzaville-Marseille.

L'empennage est retrouvé à plus d'un kilomètre. L'épave est repérée par Gaston Picois (de la SGAA). Aucun survivant parmi les soixante-neuf passagers et les neuf membres d'équipage. Commandant de bord : Ferdinand Gambard de Lignières, copilote : Robert Boucher, navigateur : Jacques Baylion, mécaniciens : François Guntz et Georges Burgaud, radio : Henry Best, hôtesse : Denise Chiapolino, stewards : Freddy Eichelberger et François Pasqueron de Semmervault. Début 1962, le Centre d'Alger, plaque tournante des avions de la flotte de la Méditerranée et du Sahara, compte sept *Caravelle*, onze *Deux-Ponts*, dix DC 4 et dix DC 3.

Le 1^{er} février 1962, malgré la morosité ambiante, début de la Quinzaine d'Air France et Concours sous la direction d'André Morin.

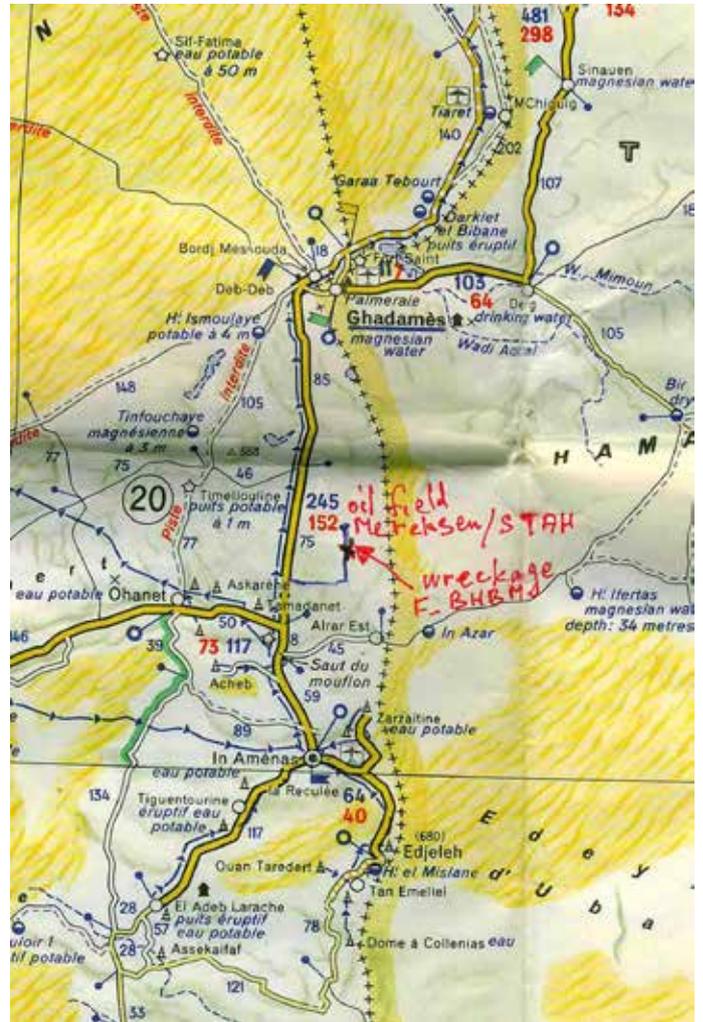
Le 18 avril 1962, René-Raymond Couet, chef du service administratif d'Air France en Algérie, trouve la mort en service.

L'activité devient intense, au-delà de l'imaginable, au cours du transport vers la métropole de dizaine de milliers de Pieds-Noirs dans des conditions abominables. Le personnel d'Air France se dévoue alors de façon remarquable.



Maison-Blanche - 1961

EN PLEIN SAHARA
79 morts
dans le Brazzaville-Paris
 Le "Super-Starliner" s'est écrasé au nord d'Edjélé
TOUS LES PASSAGERS ET L'ÉQUIPAGE ONT PÉRI
 A 1 h. 10, la radio annonçait *15 minutes après c'était*
 "Tout va bien à bord" *l'incompréhensible catastrophe*
 L'hypothèse d'un attentat n'est pas exclue (Voir page 11)



L'accident du Starliner, le 10 mai 1961



Carnets de vol

Roger Dupuy (pilote)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	9374.00	25831		1851915
12 Decembre	JUS2	BAKT	Alger Bone Alger	3.55			860
13		BAIG	Alger Bone Tunis	3.10			665
			Tunis Bone Alger	2.55			665
14		BALJ	Essai à Alger	0.30			
10		BADE	" "	1.00	0.18		
11		BAML	" "	0.20			
11	S.A	ARTE	" "	0.05			
19		BAKT	Alger Bone Tunis	2.35			665
			Tunis Bone Alger	3.20			665
21		BALF	Alger Bone Alger	3.50			860
23	II.35	ARID	Alger Marseille	2.15			835
3 Janvier 46		BAMP	Marseille Alger	2.15			835
8	C.60	BALE	Alger Gao	7.45	0.31		2435
			A reporter.....	9410.55	25954		1850400

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	9410.55	25954		1860400 + 11
11 Janvier	C60	BALE	Gao Miami Zurich Lang Bayreuth	9.40	1.09		2965
17 " -	"	"	Miami Stanley Mandelbrot	11.00			3355
19 "	"	"	Mandelbrot Soudi	3.20			1060
23 "	"	"	Soudi Soudi Mandelbrot Stanley	12.15			3765
24	"	"	Stanley Bayreuth Lang Miami Gao	11.50	0.05		2830
25	"	"	Gao Berlin Alger	8.20			2415
29	JUS2	BAIG	Alger Bone Tunis Bone Alger	6.45			1330
5 Février	"	BAIS	Alger Toulouse Oran Palat Casa	5.15			
6 "	"	"	Casa Palat Oran Alger	5.45			2390
8 "	C60	BALE	Alger Oran Casa Agadir	5.05			
10 "	Loth	ARIM	Agadir Casa Alger	5.05			3040
13 "	Dewostine	ARBI	Alger Marseille	3.45			
	"	ARBE	Marseille Alger	3.00			1670
			A reporter.....	9502.00	26111		1.901950

LISTE DES VOLS.

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report	9502.00	26111		1901250
15 Fevrier	JUS2	BAKR	Alger Bone Alger	1.10			860
20 "	C60	BALX	Alger Tunis	2.05	0.21		655
21 "	"	"	Tunis Takli Benchari S. Gaire	2.05			2245
22 "	"	"	S. Gaire Wadi Khastoum Oran	2.20			2320
24 "	"	"	Oran Oran	2.20			2720
25 "	"	"	Maisoli Dakhli Janazay Tunis	2.25			2490
28 "	"	"	Alger Bone	0.20	0.21		100
1 Mars	"	"	Bone Majuca Soudi S. Gaire	2.20			1750
2 "	"	"	S. Gaire Maisoli	2.25			725
3 "	"	"	Maisoli Khastoum Oran	10.00			2880
4 "	"	"	Oran Khastoum Wadi S. Gaire	2.20			2320
5 "	"	"	S. Gaire S. Gaire Benchari Tunis	2.35			2295
6 "	"	"	Tunis Alger	2.30			655
			à reporter	9582.05	26132		1.912.670

LISTE DES VOLS.

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report	9582.05	26132		1912890
11 Mars	Newairline	AQBF	Alger Marseille	3.35			1.670
"	"	AQBE	Marseille Alger	3.15			
15 "	"	AQBF	Alger Marseille	3.10			1.670
"	"	AQBG	Marseille Alger	3.30			13880
22 "	"	AQBF	Alger Tunis	1.15			250
"	"	"	Alger Oran	3.05			
"	"	"	Marseille Alger	3.45			1170
25 "	JUS2	BAKW	Alger Oran Rabat Casa	6.05			230
"	"	"	Casa Rabat Oran Alger	5.25			230
29 "	"	BAJK	Alger Oran Rabat Casa	5.20			230
30 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger	4.55			6290
1 April	"	BAJN	Alger Marseille Paris	6.35			
2 "	"	BAKN	Paris Marseille Alger	7.10			3.020
			à reporter	9639.10			1932880

Henri Roth (pilote)

19 " " Alger - Mlle Paris -

LISTE DES VOLS. 1946 sans problème!

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPE	COMME PASSAGER	
			Report.....	10815.41	42026	11013	
16 Janvier	BUSE	BASK	Casa Rabat Oran Alger	4.55			
18 "	Goeland	BADQ	Oran Alger	0.20			
25 "	JUSE	BASK	Alger Oran Rabat Casa	5.50			
26 "	"	BDEC	Casa Rabat Oran Alger	5.15			
28 "	"	BASK	Alger Oran Rabat Casa	6.30			
30 "	"	"	Casa Oran Alger	4.55			
31 "	C60	BAMA	Alger Oran Alg. Alg. Rab. Casa	4.15			1930705
2 Février	"	"	Casa Rabat Oran Alg. Alg. Rab. Casa	4.00			
7 "	JUSE	BASL	Alger Toulouse Marseille	5.45			
8 "	"	BANK	Marseille Alger	3.30			
9 "	"	BAJV	Alger Oran Alg. Alg. Rab. Casa	5.40			
11 "	"	BASK	Casa Rabat Oran Alger	5.15			
13 "	C60	BAMA	Alger 1/2 heure	0.20			
			A reporter.....	10881.11	42026	11013	

Paul Lespinasse (pilote)

10

LISTE DES VOLS

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPE	COMME PASSAGER	
			Report.....	2180.20	4845	9625	3934 10945
21 Août	Goeland	BADS	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	4.55			1070
22 "	"	BAMC	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	3.41			1240
"	"	"	Alger Rabat 1/2 heure	0.20			
28 "	"	"	Alger Tunis	2.15			
24 "	JUSE	BANK	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	5.00			0.29 1070
25 "	"	"	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	7.35			1545
26 "	"	"	Alger Rabat Oran Alg. Rab. Casa	5.55			1545
28 "	"	BASL	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	4.30			1070
29 "	"	"	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	5.30			1225
30 "	"	"	Tunis Alg. Rabat Oran Alg. Rab. Casa	4.40			1070
31 "	"	BANK	Tunis Oran Alger		3.20		666
2 Septembre	"	BAMQ	Alger Oran Alger	4.05			860
3 "	"	BAJV	Alger Oran Alg. Rab. Casa	5.45			0.54 nuit 1115
			A reporter.....	2235.05	52.05	96.25	41.00 23390

Paul Lespinasse (pilote) suite

16

LISTE DES VOLS

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VIKAS	
	TYPE	IMMATRICULATION		COSME PILOTE	COSME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COSME PASSAGER		
			Report.....	2608.20	52.05	113.35	11718	98880
8 Decembre	JUS2	BANK	Casablanca Tanger Rabat Casa	11.05				855
9 "	"	"	Casa Rabat Marrakech Agadir Oran Alg	5.30				1175
13 "	"	"	Algier Oran Rabat Casa	5.50				
13 "	"	"	Casa Rabat Oran Algier	6.00				2230
14 "	Locke 650	BANK	Algier Tunis			2.05		
"	Goeland	BANK	Oran Algier	3.30				655
16 "	JUS2	BALF	Algier Rome Algier Oran Algier	8.10			0.07	1620
17 "	"	BANK	Algier Oran Oran Agadir Algier Rabat Casa	6.25				
17 "	"	"	Casa Rabat Marrakech Agadir Oran Alg	5.30				2360
20 "	"	BANK	Algier Oran Rabat Casa Algier	5.50				
23 "	"	"	Algier Marrakech Rabat Oran Algier	7.30				3130
24 "	"	BANK	Algier Oran Oran Agadir Algier Rabat Casa	7.00				
26 "	"	"	Casa Rabat Marrakech Agadir Oran Algier	5.25				2350
			A reporter...	2681.05	52.05	114.40	11725	1132115

27

LISTE DES VOLS

DATE 1947	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VIKAS	
	TYPE	IMMATRICULATION		COSME PILOTE	COSME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COSME PASSAGER		
			Report.....	3280.50		137.20	50.50	239730
2 Août	Locke	BALU	Algier Tunis Rome	11.50				
3 "	"	"	Rome Tunis Algier	5.15				2580
4 "	"	ARTE	Algier Tunis (2)	1.00				300
5 "	"	"	Algier Oran Rabat Casa Oran Algier	7.55				
6 "	JUS2	BANK	Algier Toulouse Algier	8.30				2215
7 "	Locke	ARTE	Algier Oran Rabat Casa	4.10				1760
8 "	"	"	Casa Rabat Oran Algier	3.45				2230
9 "	"	BANK	Tunis	0.35				175
"	"	"	Algier Oran Algier Oran Algier	5.50				4620
10 "	"	BANK	Algier Oran Rabat Casa	4.25				
11 "	"	"	Casa Rabat Oran Algier	3.55				2930
13 "	"	ARTE	Algier Oran Rabat Casa	11.30				
14 "	"	BALY	Casa Rabat Tanger	1.30				1460
			A reporter...	3337.00		137.20	50.50	2611300

Adrien Faraut (radionavigant)

LISTE DES VOLS. 9

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VOLS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	401	18124		1 39500
30 Janvier	C60	BAMA	essai Alger		0.40		215
1 Février	JUS2	BASJ	Casa Rabat Oran Alger		5.41		1115
2 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa		5.55		1115
10 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger		5.40		1115
12 "	"	BAKQ	Alger Oran Cas. Ly. Met. Rab. Cas.		5.50		1175
14 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger		5.55		1175
16 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa		5.10		1115
17 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger		5.31		1115
19 "	"	BASJ	Alger Oran Cas. Ly. Met. Rab. Cas.		6.00		1175
21 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger		5.35		1175
			A reporter.....	1101	23342		+ 1065 50665

R. 872-425-J. 38329-38 (27462)

LISTE DES VOLS. 10

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VOLS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	1101	23342		50665 11150
22 Février	C60	BBB1	essai Alger		0.30		100
24 "	JUS2	BAKR	Alger Oran Tim. Bouche		5.50		1330
26 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa		5.20		1115
27 "	"	BASQ	Casa Rabat Oran Alger		5.00		1115
1 Mars	US3	BABE	Alger Marseille Alger		5.31		1670
2 "	"	"	Alger Toulouse Paris		6.50		1515
12 "	"	BACN	Alger Marseille Alger		5.40		1510
13 "	Jeumont	ABBE	Alger Marseille Alger		7.30		1670
14 "	JUS2	BAJS	Alger Oran		2.20		350
15 "	"	"	Alger Oran Ly. Met. Rab. Cas.		3.35		3825
			A reporter.....	1101	23222		60510 61865

R. 872-425-J. 38329-38 (27462)

Adrien Faraut (radionavigant) (suite)

LISTE DES VOLS. 11

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VOLS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE H. FAR	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	11.01	282.22		67865
16 Mars	JUSL	BALJ	CA RA MS ES Alg. Al. RA		5.25		1175
18		BALC	Al. Or. RA. Casa		5.10		1115
26		BALF	CA RA. Or. Alger		5.20		1115
28		BAKQ	Al. Tal. Or. RA. Casa		5.40		1130
28			CA RA. Or. Alger		4.40		1115
28	24339	AQBG	Al. Marseille		3.20		855
		AQBP	Marseille Alger		3.40		835
29	JUSL	BALC	Alger Bone Alger		1.45		870
30		BAKT	Alger Or. RA. Casa		5.15		1115
31			Casa RA. Or. Alger		5.55		1115
			A reporter.....	11.01	330.52		72285

72285

R. 872-425-J. 38329-38 [27462]

LISTE DES VOLS. 12

DATE 1946	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE H. FAR	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	11.01	330.52		72285
2 Avril	JUSA	BALJ	Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.30		1175
4			Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.05		1175
5		BALC	Alger Bone Alg. Rabat		4.10		870
7		BAJL	Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.15		1115
9			Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.10		1175
10		BALJ	Alger Bone Alg. Rabat		4.00		870
11		BALC	Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.20		1115
12			Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.15		1115
13		BALF	Alger Bone Alg. Rabat Casa		5.20		1175
14			Alger Bone Alg. Rabat Casa		0.05		20
			A reporter.....	11.01	376.02		4446

82.090

R. 872-425-J. 38329-38 [27462]

Roger Valter (pilote)

LISTE DES VOLS.

35

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPE.	COMME PASSAGER.	
1947			Report.	2111 ^h 21.	120 ^h 31	27 ^h 50	2112.553
12 juillet	Rockwell	ARTE	Bone Alger	1 ^h 55			130
11 "	"	BAMA	Oran Alger	1 ^h 45			375
12 "	"	ARTE	Alger Oran	1 ^h 35			580
" "	"	"	Oran Kabat	2 ^h 25			625
" "	"	"	Kabat Lasa	0 ^h 50			110
13 "	"	ARTE	Lasa Kabat	0 ^h 35			110
" "	"	"	Kabat Oran	2 ^h 10			625
" "	"	"	Oran Alger	1 ^h 30			580
" "	"	"	Alger Tunis	2 ^h 15			655
" "	"	"	Tunis Gabès	1 ^h 15			360
			A reporter.	2116 ^h 19	120 ^h 31	27 ^h 50	2116.603

14

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPE.	COMME PASSAGER.	
1947			Report.	2058 ^h 35	116 ^h 35		151.359
12 Janvier	Fu 52	BHIX	Ajaccio Tunis	3 ^h 00			680
13 "	"	"	Tunis Ajaccio	2 ^h 50			680
" "	"	"	Ajaccio Marseille	1 ^h 52			360
14 "	"	BHLP	Marseille Alger	3 ^h 39			835
15 "	"	"	Alger Marseille	1 ^h 02			835
16 "	"	BHKP	Marseille Alger	1 ^h 00			835
" "	"	"	Alger Marseille	3 ^h 17	0 ^h 29		835
17 "	"	BHSH	Marseille Alger	3 ^h 51			835
18 "	"	"	Alger Marseille	1 ^h 35			835
19 "	"	BHNB	Marseille Alger	3 ^h 55			835
			A reporter.	2090 ^h 09	116 ^h 31		158.921

François Gilbert (mécanicien navigant)

16

LISTE DES VOLS.

DATE. 1947	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.	
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	Nuit	Kms
			Report.		546.55		7.11	94820
22 April	JU52	BAKR	Alger Marseille Alg		3.35			
23 "	"	"	Marseille Alger		3.55			
25 "	"	"	Alger Marseille Alger		4.15	10220		3310
24 "	Lock	BALU	Alger Bone Alger Oran Alger		5.15			1620
25 "	"	BALX	Alger Oran Alger Bone Alger		6.00			
"	"	BAMS	en ai		0.20			1720
30 "	"	"	Alger Bone Alger Oran Alger		6.05	17030		1620
1 Mai	"	BABT	Alger Oran Rabat		4.10			
2 "	"	"	Oran Rabat		0.20			
"	"	"	Rabat Oran Alger		3.15			2110
			A reporter.		588.05		7.11	105930

36

LISTE DES VOLS.

DATE. 1948	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.	
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	Nuit	Kms
			Report.		1.407.57	11.30	2018	327.659
4 Mai	L161	BCUG	Alger ML Tunis ML		9.15			
5 "	"	"	Marseille Alger		2.40			
7 "	"	BCUH	Alger Toulouse		3.10			
8 "	"	"	Toulouse Oran Toulouse		7.40			
9 "	"	"	Toulouse Alger		3.35			
10 "	"	BATR	Alger Marseille Oran		6.20	1.440.37		8.621
11 "	"	"	Oran Marseille Alger		6.10			
12 "	"	BCUG	Alger Tunis		3.15			
13 "	"	"	Tu Roum Tu Alger Cas		2.040			
14 "	"	"	Cas Oran Alger		4.05			
15 "	"	BCUH	Alger Alger		0.25			
			A reporter.		1.464.12			336.280

Georges Satgé (pilote)

ANNÉE 1948									
MOIS	DATE	AERONEF		FONCTION A	NATURE		INCIDENTS		REPORT DES HEURES
		TYPE	Immatri- culation		DU	DU	OU	ACCIDENTS	
NOUVEAU	11	So. 151	BTR		Oran Tindouf Alger				
	15				Alger Oran Tindouf				
	18		BDM		Alger Tindouf Oran				
	19				Alger Tindouf Oran				
	20				Alger Oran Oran				
	20				Alger Oran Oran				
	23				Oran Tindouf Oran				
	24		BDR		Alger Marseille Oran				
	26				Oran Marseille Oran				
	27				Oran Marseille Oran				
	Total Général des heures de vol								

PILOTE					
AVIONS MONOMOTEURS			AVIONS MULTIMOTEURS		
JOUR		NUIT	JOUR		
double	total	double	total	double	total
100.00	100.00		150.00	150.00	300.00
					6.50
					2.50
					8.00
					5.10
					8.25
					1.10
					6.50
					6.50
					7.10
					7.30
TOTAL			TOTAL		
100.00	100.00		150.00	150.00	300.00

ANNÉE 1948									
MOIS	DATE	AERONEF		FONCTION A	NATURE		INCIDENTS		REPORT DES HEURES
		TYPE	Immatri- culation		DU	DU	OU	ACCIDENTS	
DECEMBRE	13	BACONT	BASO	Double	Bougat Alger				
	13	D.O.H	BDM	PILOTE	Alger Marseille Bougat				
	15	"	"	"	Bougat Oran Bougat				
	16	"	"	"	Bougat Alger				
	17	BDDP		PAS	Alger Marseille Bougat				
	19	BREQUET	BASO	Double	Bougat Alger Bougat				
	21	"	"	"	Bougat Marseille Bougat				
	22	"	"	"	Bougat Marseille Bougat				
23	"	"	"	Bougat Marseille Alger					
23	"	"	"	PILOTE	Alger Oran Bougat				
Total Général des heures de vol									TOTAUX à reporter

PILOTE					
AVIONS MONOMOTEURS			AVIONS MULTIMOTEURS		
JOUR		NUIT	JOUR		
double	total	double	total	double	total
				300.00	300.00
					4.50
					5.00
					1.30
					2.20
					4.60
					5.00
					5.30
					1.30
					3.00
TOTAL			TOTAL		
				300.00	300.00

Emmanuel Arin (pilote)

22

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	9518.27	447.59	40.05	1.430.230
24 mars 68	L.161	BCUG	Essais Blagnac	0.25			142
25 "	"	BCVA	Blagnac Mont?	0.15			85
30 "	"	BATR	Blagnac Mont?	0.15			85
"	"	BCUM	"	0.15			85
5 avril 68	"	BCUH	Essais Montaud?	1.25			482
6 "	"	"	Montaud? Blagnac	1.15			425
8 "	"	"	Toulouse - Alger	2.25			444
9 "	"	"	Alger - Toulouse			3.20	444
12 "	"	BATR	Essais Montaud?	0.45			255
"	"	"	"	1.55			652
13 "	"	"	Montaudran Blagnac	1.05			369
			A reporter:	9528.27	447.59	43.25	1.434.354

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	9545.42	447.59	43.25	1.449.500
29 juin 68	L.161	BATI	Toulouse - Orly.	2.10			635
"	"	"	Orly - Le Bourget	0.35			198
5 juillet	"	BCUR	Essais Montaudran	1.45			595
6 "	"	"	"	1.05			369
"	"	"	Montaudran - Blagnac	0.20			114
7 juillet	"	"	Toulouse - Toulouse	0.30			140
"	"	"	Blagnac - Montaudran	1.25			482
"	"	"	Montaudran - Blagnac	1			340
8 juillet	"	"	Toulouse - Alger	2.20			444
"	"	BCUH	Alger - Marseille	2.55			495
"	"	"	Marseille - Paris	3	3		420
			A reporter:	9592.44	450.59	43.25	1.454.695

Emmanuel Arin (pilote) (suite)

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS.			OBSERVATION ET VISAS
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	9628.34	450.59	46.20	1.466.647
14 sept. 48	DC3	BAXZ	Essais Toulouse	0.15			65
15 "	L.161	BATC	Mont? Blagnac	1.15			425
"	DC3	BAXZ	Toulouse-Marseille	1.20			340
21 "	L.161	BATC	Mont? Blagnac	0.55			312
22 "	"	"	Toulouse-Lyon	1.20			454
"	"	"	Lyon-Alger			3.35	1065
"	"	BCUL	Alger-Toulouse	2.40			444
"	"	"	Blagnac-Montaudou	0.15			85
11 oct. 48	"	BATC	Paris-Toulouse	2.35			635
14 oct.	"	BCUL	Essais Toulouse	1.25			482
15 "	"	"	Montaud? Blagnac	1.15			425
			A reporter.	9641.53	450.59	49.55	1.441.742

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS.			OBSERVATION ET VISAS
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	9.650 ^H .32	450 ^H .59	49 ^H .15	1.774.694.
22 Nov. 49	L.161.	BATR.	Essais. Montaudou?	1.10.			567.
23 "	"	BATM.	" " " "	0,0H.			Accidents mortellement.
				9.652 ^H .16.	450 ^H .59.	49 ^H .15.	1.775.287. Kond.
				10.153 ^H , 10'			

Arrete ce present carnet de Vol, au total de: Dix mille trois heures dix minutes, dont quatre cent cinquante heures cinquante neuf minutes de nuit et quarante neuf heures cinquante cinq minutes de Passager.

André Chaume (pilote)

ANNÉE 1951							PILOTE									
MOIS	DATE	AERONEF		FONCTION	NATURE		INCIDENTS		AVIONS MONOMOTEURS			AVIONS MULTIMOTEURS				
		TYPE	Immatri-culation.		A BORD	DU VOL	OU ACCIDENTS	JOUR	NUIT		JOUR	NUIT				
								double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote	double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote			
Novembre	1	Breguet	Amso	Pilote	Bgt. Casca											
	11		Amso		Bgt. Alger											
	12		Amso		Bgt. Alger											
	13				Bgt. Alger											
	14				Bgt. Alger											
	15				Bgt. Casca											
	16				Bgt. Casca											
	17				Bgt. Casca											
	18				Bgt. Casca											
	19				Bgt. Casca											
	20		Amso		Bgt. Casca											
Total Général des heures de vol								heures	minutes		TOTAL			à reporter		

ANNÉE 1953							PILOTE									
MOIS	DATE	AERONEF		FONCTION	NATURE		INCIDENTS		AVIONS MONOMOTEURS			AVIONS MULTIMOTEURS				
		TYPE	Immatri-culation.		A BORD	DU VOL	OU ACCIDENTS	JOUR	NUIT		JOUR	NUIT				
								double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote	double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote			
Novembre	12	Comet	BGNV	Pilote	Brevet. Bgt. Alg.											
"	13	Comet	BGNX	"	Brevet. Bgt. Alg.											
"	17	"	BGNZ	"	Bgt. Alger - Brevet											
"	18	"	"	"	Brevet. Casca											
"	19	"	"	"	Casca - Brevet											
"	23	"	"	"	Bgt. Alger - Brevet											
"	25	"	"	"	Bgt. Rome - Brevet											
"	26	"	"	"	Bgt. Rome - Brevet											
Total Général des heures de vol								heures	minutes		TOTAL			à reporter		

Alfred Boissel (pilote)

ANNÉE 1953							PILOTE									
MOIS	DATE	AERONEF		FONCTION	NATURE		AVIONS MULTIMOTEURS									
		TYPE	Immatri-culation.		A BORD	DU VOL	JOUR			NUIT						
								double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote	double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote			
Novembre	4	Comet	BGNV	Pilote	Bgt. Casca - Bgt.											
"	8	"	BGNX	"	Bgt. Rome - Bgt.											
"	9	"	"	"	Bgt. Rome - Bourg											
"	13	"	BGNV	"	Bgt. Rome - Casca											
"	14	"	"	"	Casca - Rome - Mars.											
"	15	"	"	"	Mars - Bgt.											
"	21	"	BGNX	"	Bgt. Alger - Bgt.											
"	24	"	BGNX	"	Bgt. Alger - Bgt.											
"	28	"	"	"	Bgt. Casca - Bgt.											
"	35	"	BGNV	"	Bgt. Casca - Bgt.											
Total Général des heures de vol								heures	minutes		TOTAL			à reporter		

Jean-Louis Philipona (radionavigant) 1952-53

50

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
Mars	CSU	BELH	Report.....		1.521.56	20.91	608.67
10	"	"	Marseille Bourget		2.02		2.02
14	CSU	BELH	Bourget Brno		4.40		
"	"	"	Brno Bourget		4.62		0.54
15	"	BELH	Bourget Alger		4.40		0.80
16	DES	BAAC	Alger Alger		1.05		
"	"	"	Alger El. Golia		2.91		
"	"	"	El. Golia Gandaia		1.03		
"	"	"	Gandaia Alger		2.17		
17	DES	BELC	Alger Marseille		2.93		0.18
18	"	"	Marseille Batia		1.85		
"	"	"	Batia Marseille		1.45		
"	"	"	à reporter.....		1.551.29		613.41

Total : 1500 heures

30

LISTE DES VOLS. Report et 1000 heures

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
Avril	CSU	BELC	Report.....		991.44		163.65
18	"	"	Bourget Alger			4.41	
20	"	BELP	Alger Marseille		2.38		
"	DES	BBDN	Marseille Bourget			2.55	
21	CSU	BELN	Bourget Marseille		2.18		2.18
"	"	"	Marseille Alger		2.40		2.20
24	"	"	Alger Marseille		2.41		2.41
23	"	"	Marseille Bourget		2.09		2.09
24	"	BELC	Bourget Nice		2.50		
"	"	"	Nice Tunis		2.59		1.94
25	"	"	Tunis Nice		2.63		
"	"	"	Nice Bourget		2.45		
"	"	"	à reporter.....		903.64	2.96	173.50

Jean Bloquel (mécanicien navigant)

ANNÉE 19 61

MOIS DE JANVIER / FEVRIER

QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓	MEMBRE D'ÉQUIPAGE		PILOTE MONOMOTEURS			
	TYPE	IMMATRI- CULATION				JOUR	NUIT	JOUR		NUIT	
								double	seul	double	seul
						2771.24	559.20				
20/21	DCN	BBDQ	MECANICIEN	ALG-ZARZ-ALG			8.06				
23	"	BBDQ	"	ALG-OUED-TOUG-ALG		4.58					
24	"	BELW	"	ALG-IRARA-ALG		4.79					
21/22	"	BBDQ	"	ALG-PHIL-BONE-TOUL-ALG		3.37	4.76				
23	"	"	"	ALG-BONE-TUNIS-BONE-ALG		2.51	2.83				
31	"	"	"	ALG-OUAR-ALG		4.16					
11	"	BELJ	"	ALG-AJAC-NICE-STRA		4.55	2.12				
12	"	"	"	STRA-NICE-AJAC-ALG		5.66					
17	DC3	BAOE	"	ALG-ORAN-OUJD-ORAN-ALG		3.30	1.68				
18	"	BHKU	"	ALG-PHIL-BONE-PHIL-ALG		4.38					
19	DCN	BBDH	"	ALG-SANA-TAMA-SANA-ALG		7.85	2.90				
21/22	"	BBDP	"	ALG-BECH-ORAN-BECH-ALG		8.69					
Total général des heures			PILOTE	Totaux à reporter →		2825.08	581.55				
heures			minutes								

ANNÉE 19 62

MOIS DE Fevrier

QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓	MEMBRE D'ÉQUIPAGE		PILOTE MONOMOTEURS			
	TYPE	IMMATRI- CULATION				JOUR	NUIT	JOUR		NUIT	
								double	seul	double	seul
						3421.74	873.71				
2	DC4	BELI	Mec	AG. El Oued Tougg. AG.		4.48					
5	"	BELJ	"	AG. Oran			1.47				
6	"	"	"	Oran Mass. Mulhouse		6.00					
7	"	"	"	Mulh. Mass. Oran AG.		6.12	1.43				
8	"	BELI	"	AG. Batna Biskra AG.		3.04					
11	"	"	"	AG. Bone Tunis Bone AG.		4.89	0.25				
13	"	BELJ	"	AG. Biskra Batna AG.		3.33					
14	"	BBDH	"	AG. Bone Tunis		2.59					
15	"	"	"	Tunis Bone AG.		2.90					
16	"	BBDG	"	AG. MD1 AG			4.77				
23	"	BBDQ	"	Orly Casa Orly		6.96	4.72				
27	"	BHEH	"	Orly Mass. Tunis Mass. Orly		6.31	4.16				
Total général des heures			PILOTE	Totaux à reporter →		3468.96	890.51				
heures			minutes								

En lisant les carnets de vol

La lecture des carnets de vol permet de voir que les avions d'avant-guerre : Lockheed 18 *Lodestar* (C-60), Dewoitine 338, Caudron *Goéland* et Bloch 220 continuent à assurer le service avant la relève par les DC 3.

Les Ju 5, omniprésents, sont actifs sur toutes les lignes : transméditerranéennes, nord-africaines (Alger-Casablanca) et sahariennes.

Toulouse et Marseille sont les escales incontournables du trajet métropole-Algérie avant l'arrivée des DC 4. Bône, principale escale constantinoise, est très fréquentée.

Le Ju 52, tellement inconfortable et tant décrié par ses passagers, ne s'avère pas beaucoup plus lent que les autres avions sur le trajet Algérie-métropole. Cependant, quand le mistral atteint et dépasse 100 km/h, l'avion ralentit terriblement sur la dernière partie du trajet Alger-Marseille.

Certains carnets sont tenus en centièmes d'heure. Les temps de vol minimaux sur Alger-Marseille ou Marseille-Alger sont : 3 h 15 en Ju 52, 3 h 00 en Dewoitine 338, 2 h 40 en *Languedoc*, 2 h 22 en DC 4, 2 h 12 en Breguet *Deux-Ponts*.

Roger Dupuy, page 42, pilote encore, en 1946, des Dewoitine 338 sur Alger-Marseille et des Lockheed 18 sur les lignes nord-africaines. Il réalise, en Ju 52, un Alger-Marseille-Paris en un temps record minimal de 6 heures 35. Le Lockheed 18 est privilégié pour un grand périple, en février 1946, vers Madagascar. Il vole sur DC 3 en mars 1946.

Henri Roth, page 44, pilote légendaire de 1923 à 1963, du Spad au *Super Straliner*.

Paul Lespinasse, page 44, pilote des *Goéland* sur le réseau intérieur tunisien et sur Tunis-Alger.

Adrien Faraud, radionavigant (page 46) vole en Ju 52, DC 3, Dewoitine 338 et Lockheed 18. Le temps de vol Alger-Marseille en Dewoitine 338 et en Ju 52 sont sensiblement les mêmes. Il effectue son premier vol en DC 3 en mars 1946, le DC 3 s'avère plus rapide que le Dewoitine 338.

Albert Granvaux, pilote, page 48, effectue des temps de vol intéressants en Ju 52 et Dewoitine 338.

Tiburce Mezraos, mécanicien navigant, page 48, vole en DC 4 en 1956.

Roger Valter, page 49, ancien pilote de la Marine, breveté en 1939, vole en Lockheed 18 et en Ju 52. Il sera commandant de bord du Boeing 707 F-BHSZ *Château de Kerjean* qui s'écrasera en mer trois minutes après le décollage de Caracas le 3 décembre 1969, certainement victime d'un attentat. L'accident entraîne la mort des onze membres d'équipage et des cinquante-et-un passager dont dix membres d'un équipage en mise en place.

François Gilbert, mécanicien navigant, page 50, effectue un Marseille-Alger en *Languedoc* en 2 heures 40.

Georges Satgé, également pilote de légende, page 51, vole en *Languedoc* en 1948 et en *Deux-Ponts* et en DC 4 en 1952.

Emmanuel Arin, pilote, page 52, est le pilote spécialiste du *Languedoc*. Tout en pratiquant assiduellement la Ligne, il assure les réceptions à Montaudran des avions neufs ou sortant de révision. Il est victime d'un accident au décollage de Montaudran le 23 novembre 1948 (page 53 en bas).

André Chaume, pilote, page 54, pilote des *Deux-Ponts* et les *Comet* en 1953 et fait un aller et retour Le Bourget-Alger-Le Bourget en 4 h 50

Alfred Boissel, pilote, page 54, pilote les *Comet* en 1953 et fait un aller et retour Le Bourget-Alger-Le Bourget en 4 h 24.

Jean-Louis Philipona, radionavigant, page 55, sur DC 4, DC 3 et *Languedoc*.

Jean Bloquel, mécanicien navigant, page 56, sur DC 4 et DC 3.

Junkers Ju 52



▲ *Junkers Ju 52 à Maison-Blanche. La France a continué à construire cet avion allemand après la Guerre sous le nom de AAC.1 Toucan, mais la dénomination allemande Ju 52 a perduré dans l'usage courant*

▼ *Ju 52 à Bône en 1949*



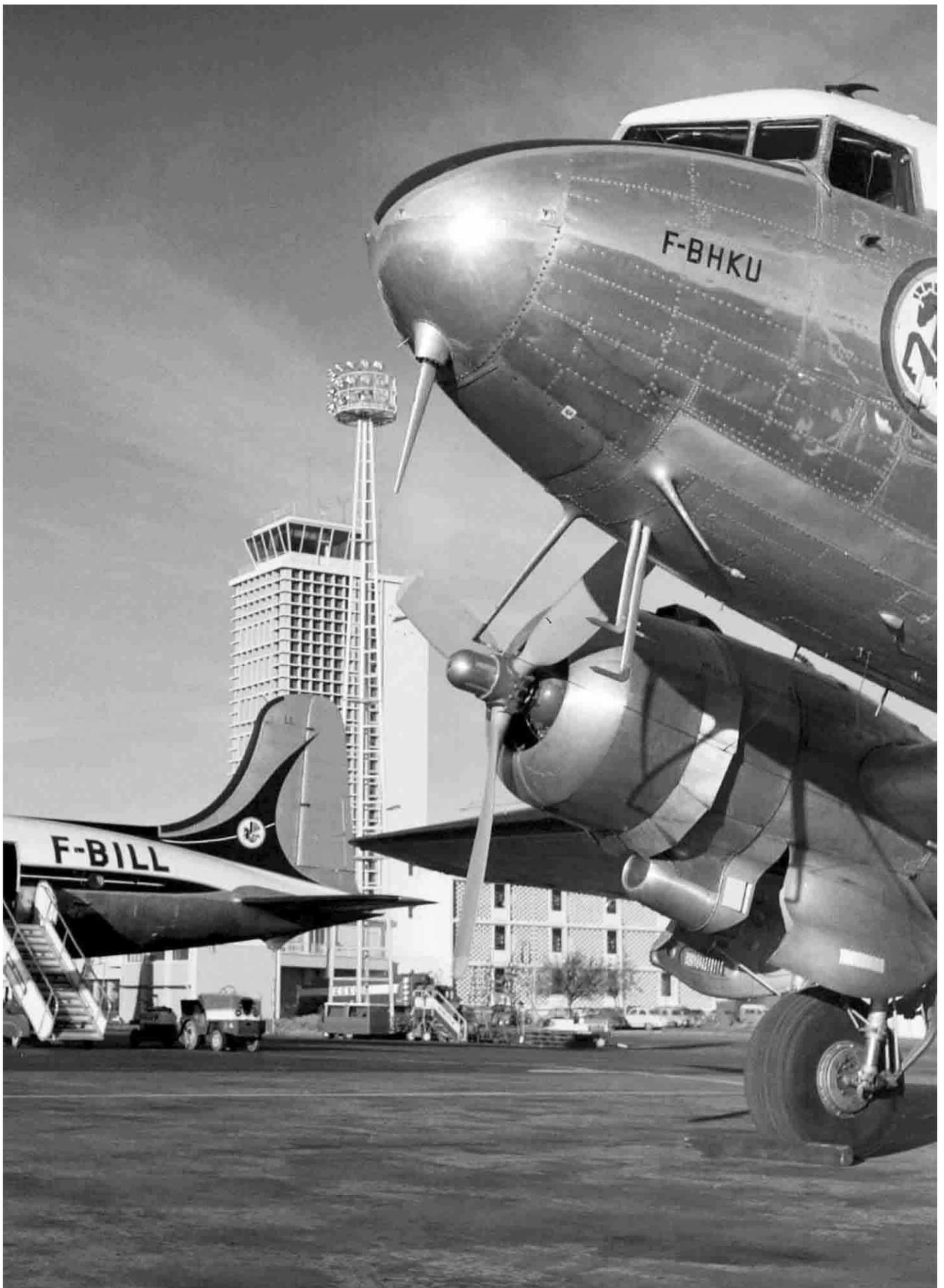


Dans un Ju 52, le radionavigant est dans la cabine et les passagers sur des bancs latéraux

Douglas DC 3



DC 3 à Maison-Blanche



DC 3 à Maison-Blanche



DC 3 à Maison-Blanche



▲ ▼ À Biskra, en 1953, la famille Fhal embarque dans un DC 3 pour Alger





▲ DC 3 à La Sénia

▼ 1956, DC 3 de la ligne Oran-Alicante à l'aérodrome d'Alicante-Rabasa





▲ DC 3 à Ouargla en septembre 1952

▼ DC 3 à Tiaret-Bou Chékif en 1958



SE 161 *Languedoc*



▼ SE 161 *Languedoc* à Maison-Blanche





▲ *Languedoc à La Sénia*

▼ *Languedoc à Maison-Blanche*





▲ *Intervention à Bône sur le Languedoc F-BCUS en septembre 1948*

▼ *1956, une curiosité : un Languedoc de la compagnie espagnole Aviaco à Alicante-Rabasa*





▲ À Maison-Blanche, les mécaniciens Belliard (dit Bébé), Carrière (dit Cacaille), Tabone et x dans un Languedoc

▼ La cabine d'un Languedoc avec certains sièges en vis à vis et une table entre eux



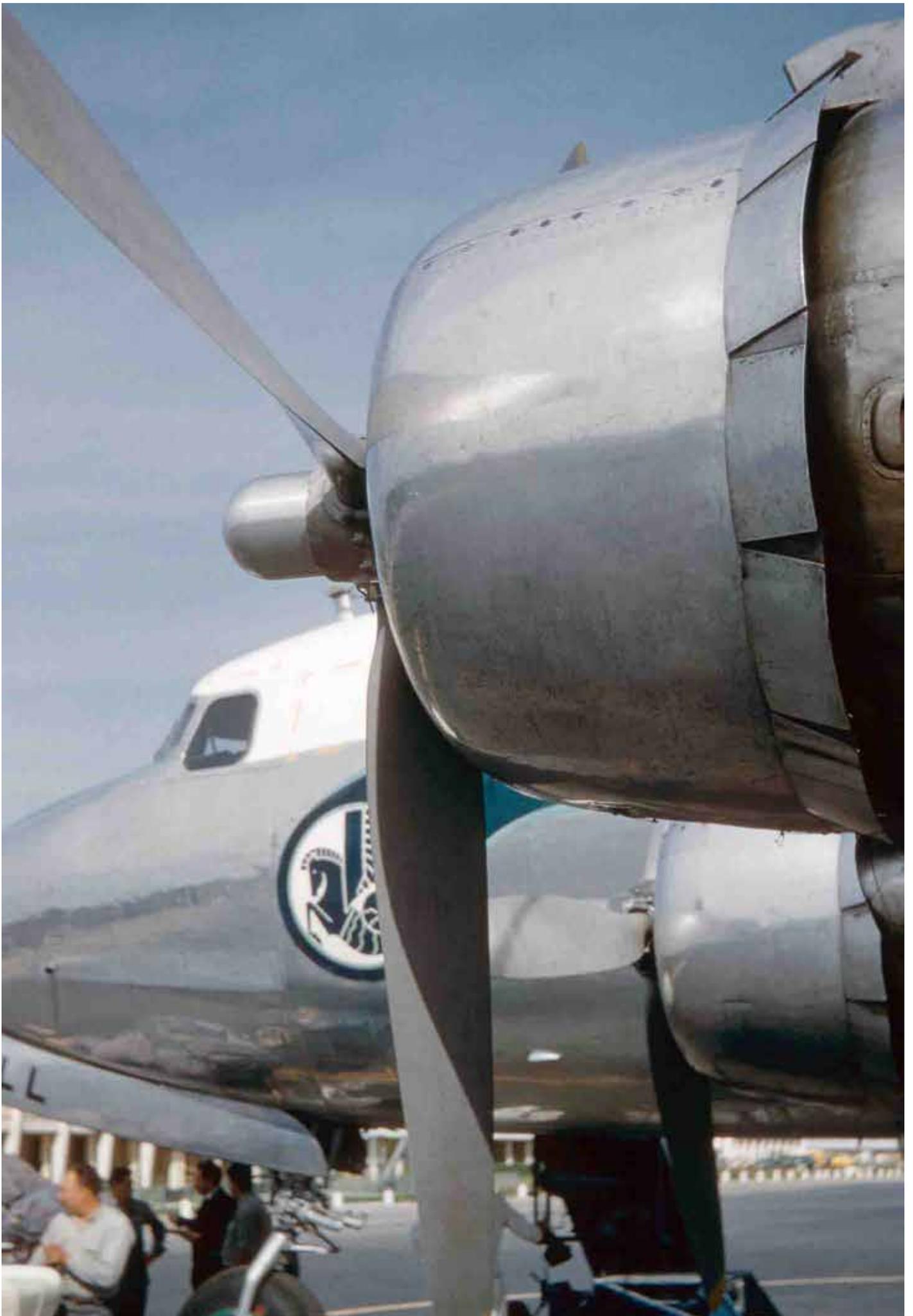
Douglas DC 4 *Skymaster*



▲ DC 4 à Biskra en 1957

▼ DC 4 à Philippeville en 1961







▲ *DC 4 à Bône en 1961*

▼ *En 1949, une famille à Blagnac avant l'embarquement dans un DC 4 pour Maison-Blanche*





1 Payri (président), 2 Rebibo (entraîneur), 3 Cano, 4 Martinez (soigneur-masseur), 5 Olmicia, 6 X, 7 Lepage, 8 Benyamina, 9 Aber, 10 Diaz, 11 Munoz, 12 Yung, 13 Gros, 14 Marion, 15 Di Orio Goal, 16 Beraguas, 17 Cazorla (goal remplaçant) - Identifications par André Amadeuf et Henri Lavina



Débarquement d'un DC 4 à Ghardaïa



▲ DC 4 à Bône en 1959

▼ DC 4 à Batna en février 1960

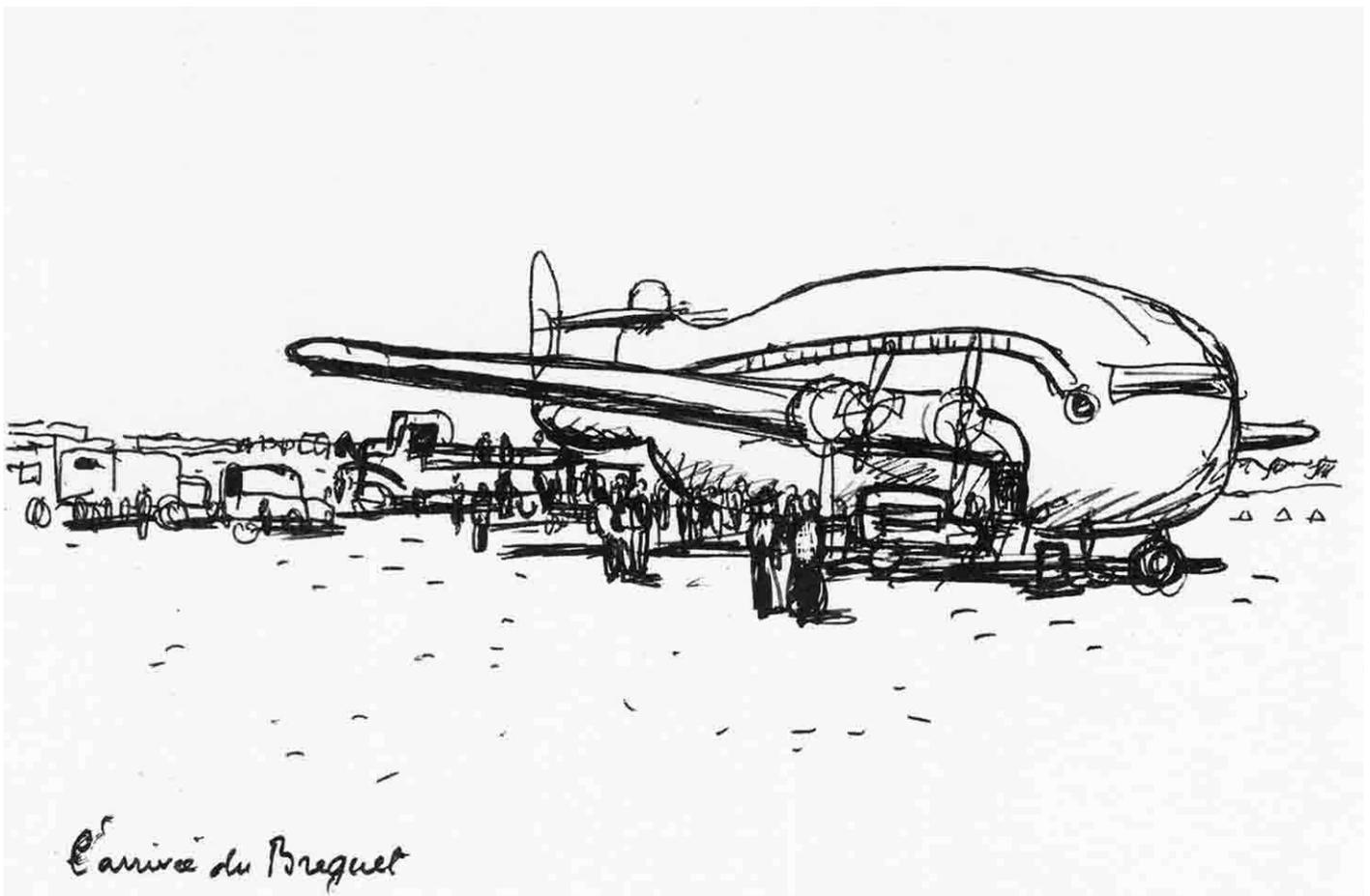


Breguet 763 *Provence* (Deux-Ponts)



▲ Breguet 763 Deux-Ponts, le nom de baptême : « Provence » a quasiment disparu dans l'usage courant

▼ Le Deux-Ponts au Sahara, vu par Charles Brouty





▲ ▼ *Deux-Ponts sur Alger*





▲ *Au poste de pilotage d'un Deux-Ponts*

▼ *Deux-Ponts à Maison-Blanche*





▲ ▼ *Pont supérieur et pont inférieur du Deux-Ponts*





▲ *Deux-Ponts à Hassi-Messaoud en 1958*

▼ *Deux-Ponts à Philippeville en 1956*





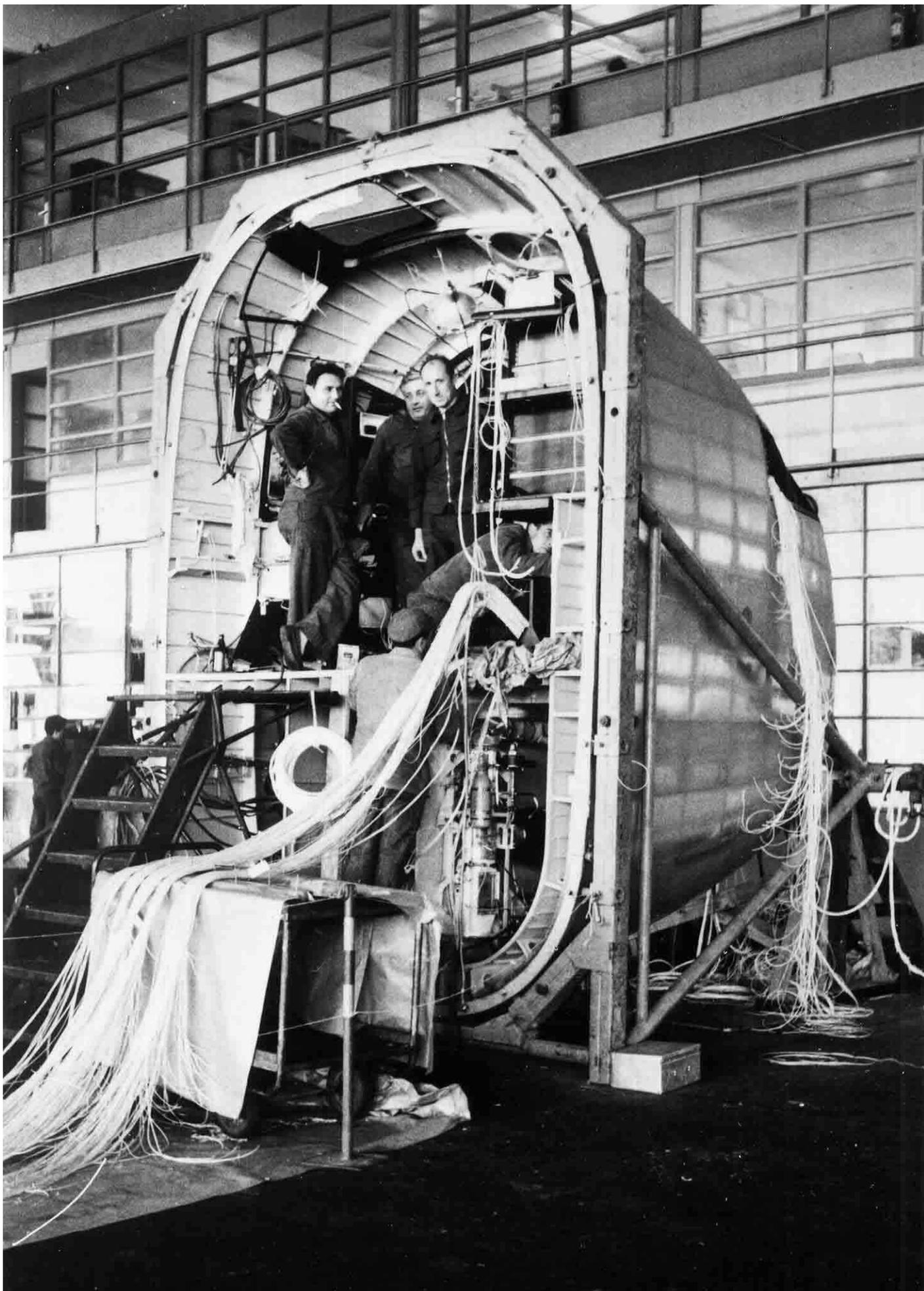
▲▼ Maison-Blanche, le 24 septembre 1956, suite à une panne de frein, collision entre Noratlas n° 67 F-RAWO de l'ET 1/62 et le Deux-Ponts F-BASS





▲ ▼ *Dans l'atelier d'Air France à Maison-Blanche*





Deux-Ponts dans l'atelier d'Air France à Maison-Blanche



▲ 1962, atterrissage d'un Deux-Ponts à Boufarik, devant des Skyraider

▼ Deux-Ponts à Maison-Blanche





▲ *Deux-Ponts à Edjélé*

▼ *Deux-Ponts à In-Salah le 22 novembre 1953*





▲ ▼ Juillet 1955 à La Sénia, départ de la colonie de vacances de La Jeune France vers Saint-Pierre-de-Chartreuse





▲ ▼ *Deux-Ponts à Maison-Blanche et à La Sénia*





▲ *Deux-Ponts à Fort-Flatters en 1958*

▼ *Des permissionnaires heureux embarquent dans un Deux-Ponts à La Sènia en mars 1957*





▲ ▼ *Deux-Ponts à La Sénia en 1956*



Lockheed *Constellation*



▲ *Constellation à Telerghma en 1960*



▲ *Constellation à La Sénia en 1962*

▼ *Constellation vu depuis la voiture-stater de La Sénia en 1960*





▲ Maison-Blanche le 20 juillet 1954, Jean-Pierre Chillo et le Constellation F-BAZU. Vidange des toilettes et, sous l'avion, le speedpak, conteneur amovible pour le transport des bagages

▼ Dans la cabine d'un Constellation



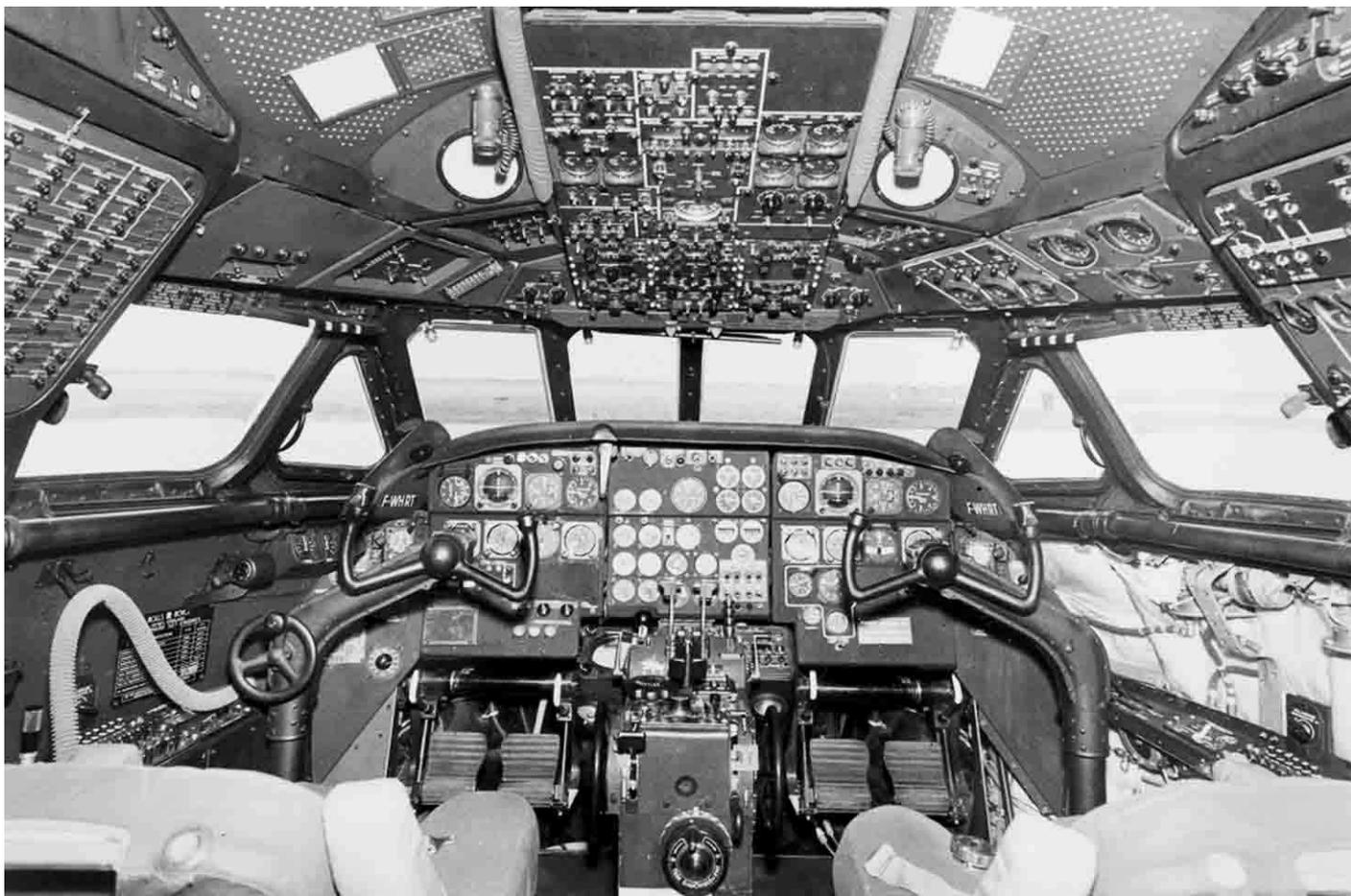
SE 210 *Caravelle*



▲ *Caravelle à Maison-Blanche en 1959*

▼ *Caravelle à Bône en 1961*





▲ ▼ *Caravelle*





▲ *Caravelle à La Sénia*

▼ *Caravelle à Maison-Blanche en juin 1962*





▲ ▼ *Caravelle à Maison-Blanche en juin 1962*



Alger-Brazzaville en DC 4 (Pierre Viré)



Notre éminent collaborateur Pierre Viré, officier radionavigant d'Air France et auteur de nombreux récits sur l'aviation, dont les lecteurs de *La Dépêche* n'auront pas perdu le souvenir, relate son vol à bord du *Skymaster* d'Air France qui inaugurait la ligne aérienne Paris-Brazzaville. Pierre Viré relate ses impressions d'embarquement et présente à nos lecteurs ces hommes au courage tranquille que sont les pilotes de ligne, en l'occurrence Delaunay et Flamont.

L'embarquement

Du long bâtiment qui borde le quai d'embarquement, on est un peu surpris, cette nuit, de ne pas voir les reflets des feux multicolores qui, habituellement, serpentent et s'enchevêtrent en éphémères arabesques sur les pans d'eau ténébreux des ports.

On a bien pourtant, en premier plan, la vision d'un rang de hublots illuminés d'un paquebot au mouillage dans cette perspective d'étoiles rouges et vertes qui ont pour les Marins une signification précise. Mais c'est sur la terre ferme qu'on fera les quelques mètres qui séparent de la douane l'échelle de coupe du *Skymaster* dont la coque s'allonge horizontalement sur son tandin d'atterrissage tricycle, à cinq mètres au-dessus du sol.

Car j'embarque, cette nuit, à Maison-Blanche, à bord du quadrimoteur d'Air France qui va inaugurer le nouveau service rapide Paris-Brazzaville.

Je pense, pendant que je gravis le haut escalier qui grimpe vers la coupée, à mon ami Raymond Faouën dont les lecteurs de la *Dépêche Quotidienne* n'auront pas encore perdu le souvenir. Que de fois avons-nous écrit en étroite collaboration ces récits sur quelque nouvel avion ou hydravion dont l'apparition sur la ligne faisait monter d'un échelon, dans l'échelle du progrès, la qualité du transport aérien, depuis les CAMS (qui faisait de la chimérique ligne Marseille-Alger une tangible réalité) jusqu'au quadrimoteur LeO 246 dont le dernier exemplaire, surmené par un dur service de guerre, suscitait encore, en 1943 à Gibraltar, la surprise de nos Alliés.

En pénétrant dans la vaste perspective voûtée, brillamment éclairée, du *Skymaster*, j'éprouve quelque mélancolie en me remémorant l'enthousiasme de Faouën dans des circonstances semblables, hélas ! Que n'est-il là pour ressentir et exprimer cette ineffable sensation des grands départs dont m'a privé l'accoutumance.

Tandis que je chemine dans la longue coursive, au milieu de l'effervescence des passagers affairés dans l'installation au creux des pullmans, je pense à mon embarras lorsque, en 1938, les circonstances me privèrent du concours de mon compagnon dans un récit vécu sur Marseille-Hong Kong-Marseille en douze jours. Comment remplacer cette faculté d'émotion, usées par des milliers d'heures passées dans cette ambiance ? J'en fus réduit à de mauvais subterfuges d'une séance de la Chambre de Communes britannique que je tirai la substance de mon reportage ! Qu'on juge de mon embarras à la banalité du thème dans lequel je dus chercher matière à copie : au cours d'un débat mouvementé suscité par la crise des Imperial Airways (Lignes Aériennes Impériales) un honorable député s'écria :

— « *Cela me fait bouillir le sang quand j'apprends que nos fonctionnaires, quand ils vont aux Indes, empruntent la ligne d'Air France plutôt que celle des Imperial Airways !* »

Ce à quoi un autre honorable, dont j'ai le nom au bout de ma plume, rétorqua du tac au tac :

— « *Oui ! moi aussi, cela me fait bouillir le sang quand je sais qu'un personnage aussi marquant que le chef d'état-major de l'Air, quand il va sur le Continent avec sa famille, voyage par Air France plutôt que par Imperial Airways.* »

Ainsi, c'était tout ce que m'inspirait cette randonnée, pourtant, je le conçois maintenant seulement, en tout point passionnante.

Raymond Faouën, lui, n'eût pas manqué de ressentir, d'exprimer et de communiquer à ses lecteurs, une émotion née des horizons inédits renouvelés à chaque fin de sieste dans les semi-couchettes du Dewoitine long-courrier : splendeur de la Méditerranée, désolation du golf persique, majesté des pagodes entrevues, écrasante beauté du temple d'Angkor... et puis, le prodigieux hérissément de la baie d'Along, le grouillement nocturne, le grandiose panorama de la baie de Hong-Kong...

Dans le poste de pilotage

Il faut que je l'avoue, le souvenir de mon coéquipier disparut de ma mémoire dès que j'eus franchi la porte du poste de pilotage où je fus saisi par l'attrait de l'appareillage dernier modèle accumulé dans ce réduit afin de communiquer au monstre de matière inerte les merveilleux instincts dispensés par la nature à ses créatures vivantes. Dès la première minute, je me sentis tendu comme un chat lâché en zone inexplorée et je dus faire un effort pour maquer un émerveillement qui n'eût pas manqué de me déconsidérer aux yeux de ces camarades déjà blasés...

Les quatre tonnerres qui doivent gronder dans la nuit, dehors, s'étouffent ici en un puissant bourdonnement sur lequel se perçoivent toute une gamme de sifflements de servo-moteurs qui, quelque part, je ne sais encore où, commandent les réflexes du monstre... Je ne perds un seul de ces mots laconiques qui déclenchent aussitôt un geste précis dont résulte une de ces réactions élémentaires dont l'ensemble va imposer à la lourde masse de métal la circonspection d'une bête de jungle en chasse...

21 heures 33, temps moyen de Greenwich, le deux pilotes, Delaunay et Plamont, ont ensemble un mouvement imperceptible qui indique à l'initié la fraction de seconde précise où la bête de jungle s'est élancé, encore lourdement. En même temps, tout l'équipage, qui était figé dans l'attention, s'est aussitôt affairé en attitudes diverses.

Donadieu, l'officier mécanicien, achève sur un clavier de boutons, manettes et poignées, de donner à la pesante machine la légèreté des cigognes. Les deux capitaines au long cours, Roux et

Sanner, ouvrent le chronomètre, disposent le sextant. Chantalou, l'officier-radio, aiguise l'instinct d'orientation du monstre, le colonel Gonin, inspecteur, suit et apprécie comme moi cette émouvante coopération d'un équipage en vol.

Avec le pilote Delaunay

C'est alors que, du temps où je collaborais avec Faouën, commençait mon rôle qui consistait à fournir l'interview de l'équipage. Car mon associé n'aurait pas réussi à interviewer l'équipage. D'abord, parce que jusqu'à demain matin, 7 heures 30, l'équipage du quart ne va pas, 5 minutes d'affilée, relâcher son attention.

Ensuite, parce que j'ai mis 20 ans pour obtenir de Delaunay les déclarations suivantes :

— « *Je n'ai plus pu rester au poste de pilotage, alors j'ai enjambé la carlingue. Tu sais ? sur les Laté 26, il y avait deux marchepieds à l'extérieur pour monter. Je me suis mis sur le plus bas et j'ai ramené le taxi comme ça, au manche... Je me suis posé. Heureusement, c'était au-dessus du terrain... Mais de 600 mètres, c'est long, tu sais, quand tu as deux mains dans le feu... Il y avait justement un cinéaste, à la place arrière... Il a tout tourné, j'ai vu le film après. C'est marrant.* »

Un autre pilote, Morfaux, m'a raconté que, ayant encore eu le feu sur un Laté 26 au-dessus de Barcelone, en 1927, Delaunay chercha un coin où asseoir son brasier sans risquer de mettre le feu en ville et qu'il réussit à *se vomir* sur une terre-plein du port. L'admiration entre pilotes est chose rare. Morfaux admirait. Mais Delaunay ne se souvient pas bien des circonstances exactes...

Vint années d'interview

À la fin de cette interview, qui dure depuis 20 ans, Delaunay m'a déclaré récemment, lors de son retour d'Angleterre :

— « *À 150 Halifax sur Berlin, ailes sur ailes dans la nuit noire, valait mieux ne pas y penser. Et puis la flack, et les projecteurs dans le nez. Heureusement, à la fin, on ne volait qu'au-dessus des nuages. Là, ça allait.* »

— « *Mais alors, l'objectif ? la position ? la navigation ?* »

— « *Une bonne boîte magique, tu lui demandais le point : elle ne se trompait jamais...* »

Je suppose que c'est là l'origine de la Croix de Guerre de la RAF que porte Delaunay à la suite de deux Croix de Guerre françaises qu'il arbore par intermittence. Je n'ai jamais osé lui demander les circonstances qui y ont mis plusieurs palmes et étoiles. Il y a aussi la rosette de Commandeur de la Légion d'Honneur qu'il accroche de temps en temps, je ne sais exactement pour quels galas.

Plamont, second commandant de bord

L'imperturbable sérénité de Delaunay contraste avec la perpétuelle activité de Plamont qui a toujours l'air d'être sur le guet. Je suppose que c'est de Buchenwald qu'il a ramené cette allure de vigilance constante. Il me semble qu'en 1926, quand il faisait Oran-Casa sur le Breguet 14, il était moins tendu. Nous avions vingt ans de moins, il est vrai. Je l'avais perdu de vue pendant qu'il faisait Madagascar au temps de la Régie Air Afrique.

Je n'ai pas trop osé lui demander de détails sur ses odyssées : Il est un peu gênant de forcer les gens à parler d'eux. Mais j'ai su, comme tout le monde que, quelques jours avant l'arrivée des Américains en Afrique du Nord, il avait été affecté à Marignane, puis capturé à la frontière espagnole avec un groupe important d'autres navigants d'Air France. Puis le grand silence, les nouvelles contradictoires... mines de sel de Silésie, camp de représailles, mort... vu à tel endroit... démentis, toute cette atroce tragédie de l'espoir gardé contre tout espoir par une épouse et de enfants restés à Alger... Ce soir, j'observe Plamont sans en avoir l'air. Oui, c'est de la bête traquée revenue de Buchenwald qu'est né ce besoin d'entreprendre, de réaliser, un besoin de vivre par tous les moyens : tandis que le *Skymaster* vole seul sur autopilote, Plamont fait une droite de

hauteur avec le sextant des navigateurs, puis prend un relèvement avec la gonio des radios, puis s'en va figoler la synchronisation des quatre moteurs avec les manettes de Donadieu, convoque le commissaire de bord pour lui demander si tous les passagers sont bien munis de leur certificat de vaccination antiamarillo...

Tout à coup, un nom familier me fait dresser l'oreille sous les écouteurs téléphoniques : *Bidon 5*... C'est Plamont qui marchande au navigateur quelques kilomètres sur une position qu'ils ont méticuleusement demandée à trois étoiles.

Rallumer le Phare Vuillemin

Bidon 5, Faouën : je revois avec émotion notre conciliabule dans la salle de rédaction à *La Dépêche* en 1934, notre résolution de faire élever à Bidon 5, par une souscription publique lancée par le journal, un phare de navigation aérienne dédié au général Vuillemin, en hommage au promoteur de la *Croisière Noire*. Puis notre inquiétude devant les difficultés de l'entreprise et enfin, l'intervention providentielle d'un généreux mécène, Monsieur Delaplace, et enfin, l'inauguration, le 7 mars 1935, du Phare Vuillemin de Bidon 5. Hélas, le Phare Vuillemin, qui a éclairé inutilement pendant des années les nuits sahariennes, est aujourd'hui éteint. Et cette obscurité persistante, combinée au grand silence de la radio, est peut-être l'une des raisons pour lesquelles la ligne belge Buxelles-Léopoldville vient d'abandonner le parcours que nous suivons cette nuit.

Cependant que me visitent rapidement ces mélancoliques réminiscences, les deux capitaines au long cours, Roux et Sanner, défendent farouchement leur position. Cette scène caractérise parfaitement le progrès matérialisé par le *Skymaster* : désormais, on a le loisir et l'espace pour discuter, gesticuler, taper du dos de la main sur la carte étalée, hausser les épaules avec mépris, tourner les talons et revenir à la charge avec des arguments nouveaux. Roux, le sang aux joues, saute sur son tabouret, sextant en main, son acolyte, Sanner, fixe le chronomètre, la fureur aux yeux : Plamont adopte un air narquois, cependant que, pour arbitrer le conflit, je demande à la station de la RAF à Tripoli, de fournir un argument. Mais les avis restent partagés pour une vingtaine des kilomètres. Ah ! si le Phare Vuillemin de Bidon 5 clignotait à l'horizon !

Le Marins dans le désert

Enfin, les paris sont engagés sur l'heure d'arrivée à Kano (Nigeria), d'après les positions respectives. C'est Roux qui gagnera, car sa grande affaire dans la vie est de tirer sur la carte des droites qui se coupent le plus près possible du point de la planète où il se trouve. Et Dieu sait si Roux en a tracé des droites de hauteur, sur les cartes des sept mers et des cinq continents du monde, depuis l'époque déjà lointaine où il succéda à Dabry, le navigateur de Mermoz sur l'Atlantique Sud. Quant à son assistant de cette nuit, Sanner, c'est un jeune capitaine au long cours qui vient directement des Messageries Maritimes, qui sont particulièrement difficiles sur le choix de leurs officiers. J'observe d'ailleurs que les navigateurs, quand ils croient occupés les oreilles profanes, sont toujours en conflit pour une demi seconde de temps ou deux minutes d'équateur. J'affirme, sans crainte d'être démenti, que me deux voisins de table n'ont pas cessé toute la nuit de multiplier les visées d'astres dans le dessein de se confondre mutuellement.

À quatre heures du matin, j'entends Roux tenir des propos qui me font dresser l'oreille :

— « *Et ma lune ? Où m'avez-vous foutu ma lune ?* »

À 4 heures 05, ils sont encore en conflit : Roux est sur Gao, Sanner l'a passé depuis cinq minutes, quant à moi, je transpire de rage, car Gao est muet depuis hier soir. À ce moment, Delaunay passe la tête par l'ouverture du rideau de toile qui tient le poste de pilotage dans une obscurité propice aux pilotes (les navigateurs et les radios, au contraire, aiment la lumière).

— « *Gao dessous.* »

Sanner serre les dents. Il fera mieux la prochaine fois.

Le Radio gagne le dernier quart d'heure

Vers Niamey, mon camarade Chantalou vient me remplacer. Il accorde un regard condescendant à la carte que les navigateurs ont hachuré durant ces sept heures de vol nocturne sur le désert.

— « *Tu as la météo de Kano ?* » Me demande-t-il tout de suite.

Il jette un coup d'oeil avide sur le cahier de veille où sont griffonnées des abréviations connues des seuls radios. Kano est couvert bas, la visibilité y est mauvaise. Je n'ai pas besoin de regarder Chantalou pour savoir qu'il est satisfait. Je sais qu'il serait déçu que le ciel de Kano fut clair et la visibilité bonne, je sais qu'il serait un peu vexé que Delaunay pût aller à Kano avec ses yeux. Mais Chantalou est content : il va pouvoir mener le *Skymaster* là où aucun navigateur au monde ne pourrait le mener. Quand Roux rentrera avec regret son sextant, Sanner s'accoudera à la table, menton dans la main, et Cantalou pensera :

— « *À moi de jouer maintenant.* »

Et quand, descendu de la haute échelle de coupée, il pourra voir le paquebot rangé devant l'aérogare, il pensera peut-être, avec quelque secrète fierté, qu'il aura fait le dernier quart d'heure.

Une révolution : la toilette matinale

En attendant, je vais, pour la première fois, me raser à bord d'un avion en vol : je suis conduit vers les aménagements *ad hoc* par le commissaire de bord Linden, que j'avais connu en 1939 et qui a profité de la suppression du personnel du Registre C, consécutive à la Guerre, pour aller gagner des citations à la 2^{ème} DB.

Le jour maussade a tout de même éveillé les passagers et Linden s'affaire au service du petit déjeuner, car il cumule toutes les fonctions du service général dans cet équipage schématisé.

Kano : un aérodrome avec des Noirs dessus. Lagos un aérodrome avec des cocotiers tout autour. L'équateur : baptême de la Ligne, schématisé lui aussi, comme l'équipage.

L'un des officiers de la bordée procède au baptême de l'unique passagère qui, à son tour, baptise neuf néophytes du sexe masculin, car l'équipage a pensé qu'il était plus agréable de recevoir les sacrements traditionnels des mains d'une séduisante Amphitrite que de celles d'un citoyen chevronné du royaume de Neptune.

Autre révolution : bar à bord

La cérémonie se prolonge jusqu'à une latitude avancée de l'Hémisphère Sud. Après quoi, l'assistance mise en joie, improvise entre l'office de Linden et les dernier fauteuils de bâbord, un bal qui passe d'ailleurs inaperçu d'une partie des passagers, ceux-ci, dédaignant les plaisirs de la danse, suivent les péripéties d'une partie de bridge qui oppose le colonel Gonin et le commandant Chapoutier à Monsieur Gustave Moutet, chef de cabinet du ministère des Colonies, et au commandant Le Hurdulut. Cependant que, sous les nuages, la planète tourne.

Un pionnier : le colonel Gonin

À l'arrivée à Léopoldville, Monsieur Gustave Montet est happé par les autorités, les journalistes et les photographes, et le colonel Gonin par des amis, car le colonel Gonin est de cette génération des premiers pilotes de guerre, qui ont fourni les pionniers de la Ligne, les *enragés du manche* comme on dit avec une secrète sympathie. Il est de ceux, comme le colonel Poulain, auxquels on n'allait demander quelque chose qu'au moment où il se préparait à partir en randonnée, au temps révolu où il était encore permis d'être un chef. Gonin, comme Poulain, est l'homme des *Courriers d'Amérique* de l'Aéropostale, une époque où le chef couchait dans sa voiture à proximité du poste radio tant que le *Franam* ou l'*Amfran* nocturne n'était pas arrivé à destination. Gonin est l'homme qui, il y a trois ans, a marché huit heures consécutives dans l'Atlas Blidéen pour porter secours à un équipage qui, hélas, n'en avait plus besoin... Un homme, un vrai de la Ligne.

Cordiale hospitalité belge

Léopoldville, séduisante cité au bord du Stanley Pool. Magasins de conte de fée, aérodrome excellent avec gare confortable, fréquentée par une moyenne de cent à deux-cents voyageurs par jour. Cinq à six arrivées-départs hebdomadaires pour l'Europe (avec le nôtre), deux arrivées-départs pour New-York par Dakar-Lisbonne, un service quotidien pour Stanleyville et un pour Élisabethville, deux hebdomadaire circulaires du Congo.

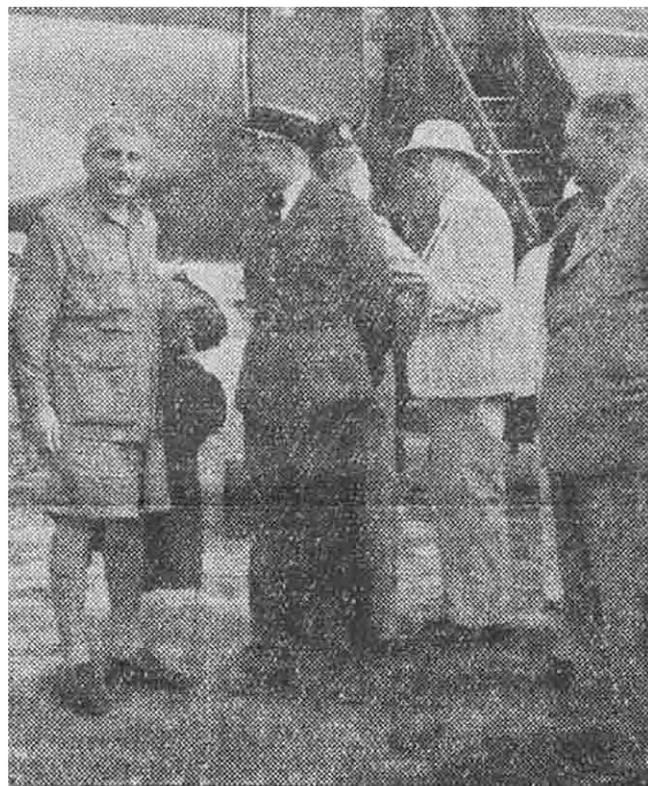
Quand je dis Congo, c'est Congo-Belge qu'il faut entendre, car les *Skymaster* du nouveau service rapide Paris-Brazzaville vont, pour quelques mois encore, atterrir en face, chez nos amis Belges, qui leur offrent l'hospitalité de leur confortable port aérien.

Mais, somme toute, Léopoldville et tellement près de Brazzaville... à quoi bon se fatiguer, quand on a des voisins si entreprenants et si obligeants ?

Congo-Alger en 20 heures

Voyage de retour : départ de Léopoldville le 14 juillet à 8 heures. Déjeuner à Lagos. Thé à Kano. Dîner en l'air, dans les parages de Gao. Petit-déjeuner matinal à Maison-Blanche le 15 juillet à 5 heures. Quarante-quatre personnes à bord, dont un passager de marque, le gouverneur général Bayardelle. Arrivée à Paris gare des Invalides vers 11 heures.

Un beau voyage. Oui, certes... dommage que ce bel avion porte un nom si difficile à prononcer dans notre langue maternelle.



M. Gustave MOUTET, fils et chef du cabinet du ministre des Colonies, accueilli à son arrivée à Brazzaville par le commandant BERTIN, représentant le Gouverneur général
(Photo Robert Carnet)



Aérophilatélie



20 juillet 1946 - Première liaison postale aérienne Alger-Ghardaïa



22 juillet 1947 - Première liaison postale aérienne Alger-Constantine



23 juillet 1946 - Première liaison postale aérienne Alger-Colomb-Béchar

1^{er} mai 1947 - Premier service de nuit
Alger-Paris

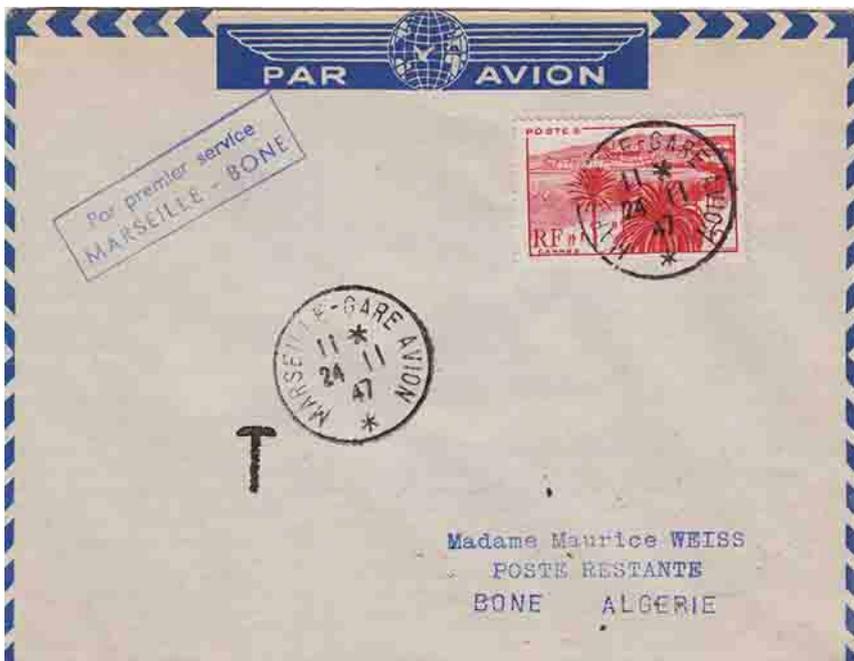


8 juillet 1947 - Premier service Paris-Oran sans escale



7 octobre 1947 - Premier service aérien
Bône-Paris





24 novembre 1947 - Premier service aérien Marseille-Bône



8 juillet 1947 - Premier service aérien Bône-Marseille



19 août 1948 - Anniversaire du premier service aérien Marseille-Alger

19 novembre 1951 - Premier service aérien Alger-Biskra



1^{er} novembre 1952 - Premier service aérien Alger-Colomb Béchar



3 novembr 1952 - Premier service aérien Alger-Biskra-Touggourt





11 novembre 1952 - Premier service aérien Alger-El Goléa-Adrar-Aoulef-Tamanrasset



26 février 1953 - Premier service aérien Alger-Ouargla



25 août 1953 - Premier service aérien Philippeville-métropole

26 août 1953 - Premier service aérien
Toulouse-Philippeville

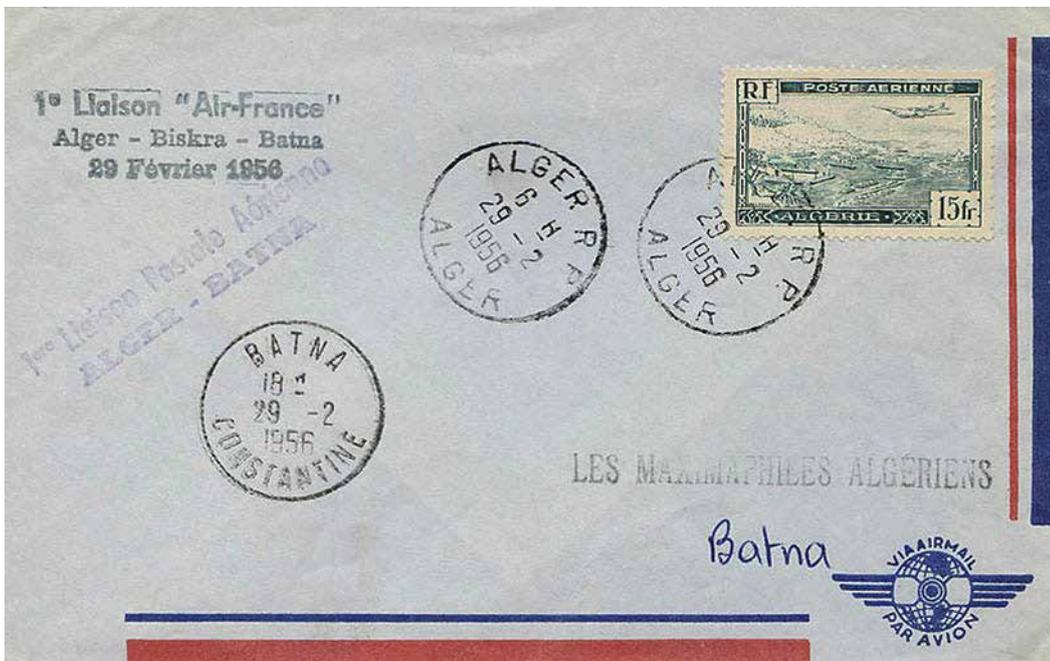


17 octobre 1954 - Premier service aérien
Alger-Fort-Flatters

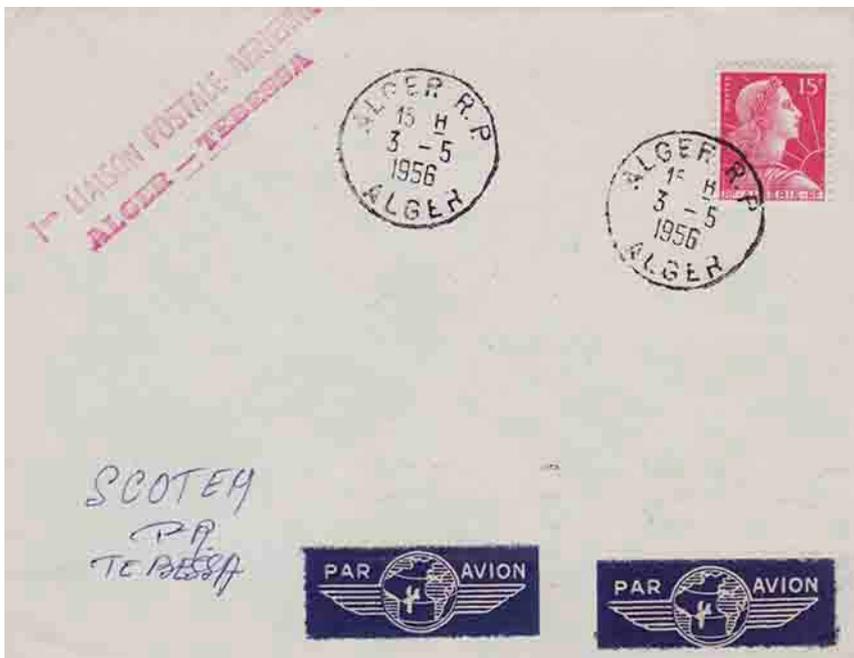


17 janvier 1955 - Premier service aérien
Alger-El Oued





29 février 1956 - Premier service aérien Alger-Biskra-Batna



3 mai 1956 - Premier service aérien Alger-Tebessa



23 juin 1957 - Premier service aérien Alger-Burdeau

2 septembre 1957 - Premier service aérien Alger-Bou Saâda



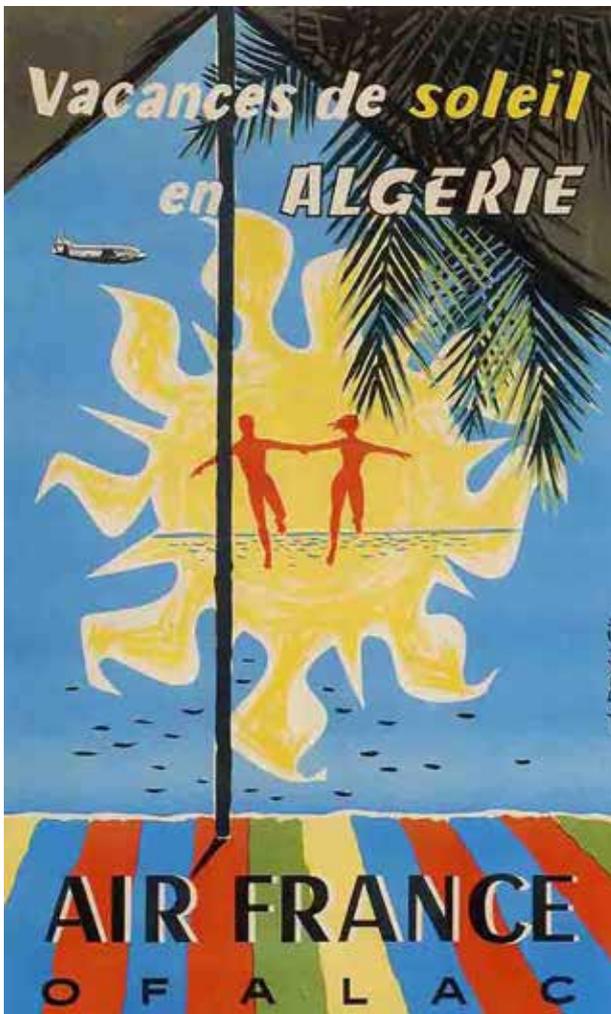
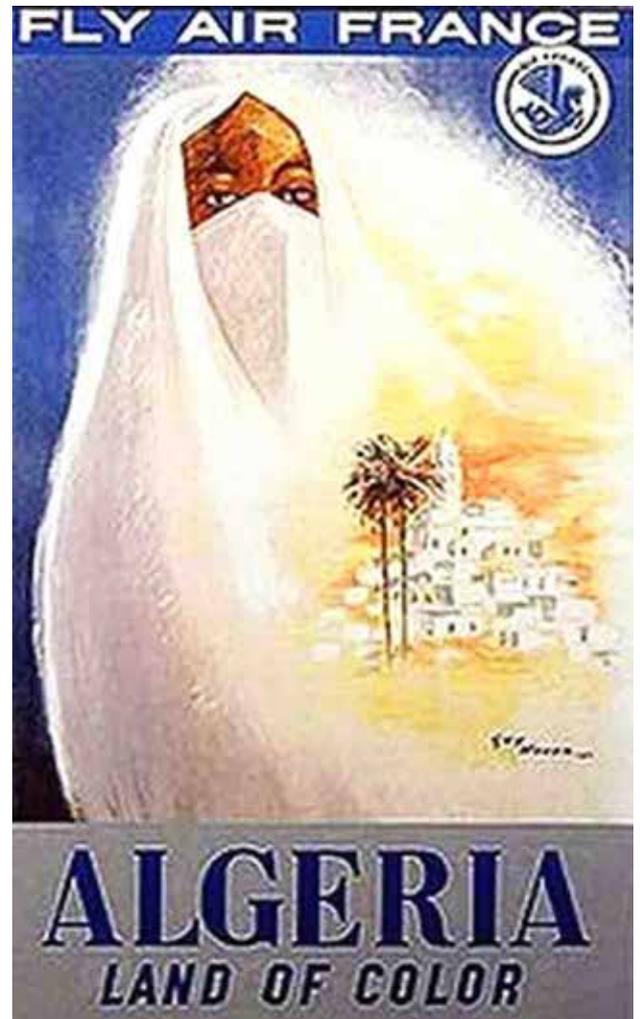
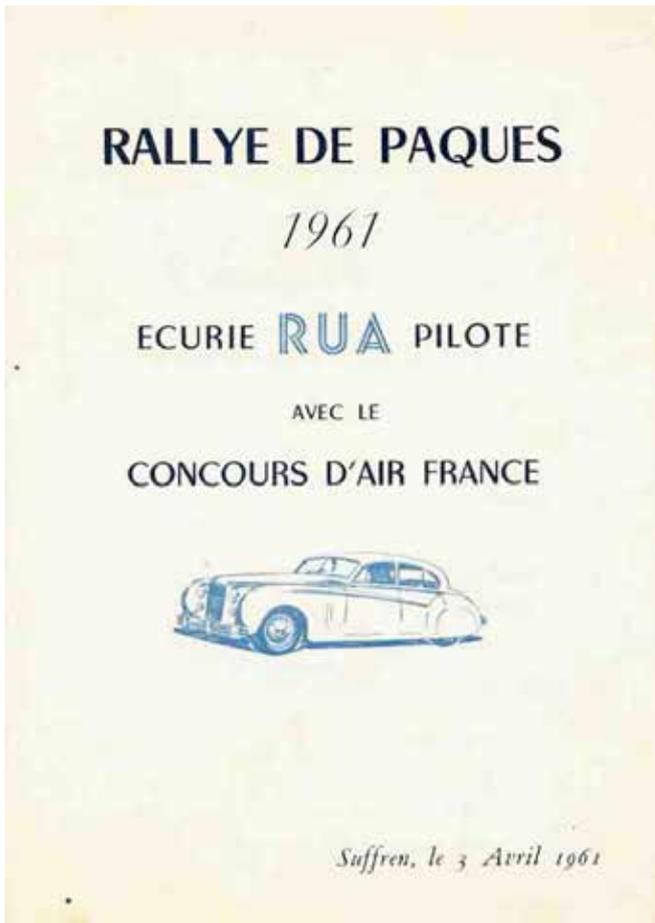
29 février 1960 - Premier service aérien Bône-Paris en Caravelle

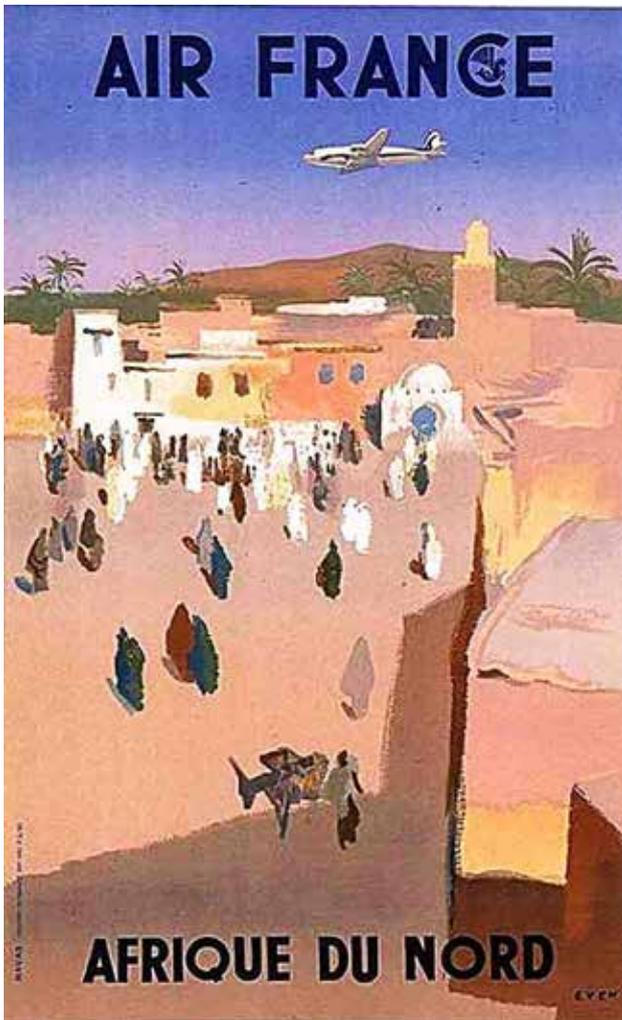


1^{er} mars 1960 - Premier service aérien Oran-Paris en Caravelle



Affiches





Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camliéri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)

- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)
- **CGT et SATT** (Pierre Jarrige)
- **Air Afrique** (Pierre Jarrige)
- **Aviateurs belges en Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Latécoère en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Les carnets de Georges Lacoste** (Pierre Jarrige)
- **Vent debout** (Beppo de Massimi - Réédition augmentée par Air Aventures)
- **Le Breguet 14 F-POST** (Eugène Bellet)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)
- **Sous le signe de l'Hippocampe** (Pierre Laffargue, Pierre Jarrige)
- **SCLA-LAM-GT 2/15** (Pierre Jarrige)

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Avril 2021
 ISBN 979-10-97541-27-9
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite