

Aviation sanitaire (1) 1934-1954

Ami(e) Internaute,

Ce quatre-vingt-quatorzième diaporama est le premier de quatre diaporamas concernant l'aviation sanitaire en Algérie. Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Les extraits de journaux sont de *La dépêche quotidienne d'Alger*, *Le journal d'Alger* et *Le manche à balai*.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous. N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Aviation sanitaire 1934-1939

En 1934, Algérie compte 5 800 000 habitants répartis sur 2 400 000 kilomètres-carrés. Cent-dix médecins fonctionnaires exercent dans les villages de l'intérieur et 848 médecins libres dans les villes. Tous les spécialistes se trouvent dans les grandes villes mais, à la campagne, le médecin généraliste est chargé de toutes les responsabilités. La nécessité se fait souvent sentir de diriger le patient vers un grand centre.

Les grandes distances, le relief tourmenté et l'inconfort relatif des routes, souvent en régions montagneuses, justifient, dès son apparition, l'utilisation de l'avion, civil ou militaire, pour l'acheminement des blessés ou des malades urgents vers les centres hospitaliers. L'évacuation aérienne permet d'assurer aux patients les soins dans le minimum de temps et, s'il se peut, dans le maximum de confort.

Avec des Breguet 14 et des Potez 29, l'Aviation Militaire procède à des évacuations sanitaires au profit de l'Armée et, de façon exceptionnelle, au profit de la population civile.

Aussitôt les aéro-clubs créés, les autorités mesurent les services que peuvent rendre les avions légers dans ce domaine. Lors du congrès de la Fédération aéronautique nord-africaine, le 23 février 1935, l'accent est mis sur la nécessité de la collaboration entre les aéro-clubs et la Croix-Rouge, par la création des commissions médicales d'aviation sanitaire. Ces commissions auront en charge la préparation des infirmières-navigantes, l'entraînement des pilotes et la propagande auprès du corps médical.

Breguet 14 sanitaire du 1^{er} Groupe d'aviation d'Afrique. L'essence est dans des réservoirs fuselés accrochés sous l'aile supérieure, afin de permettre l'installation d'une cabine devant le poste de pilotage



Breguet 14 sanitaire du 2^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique



(Raphaël Berland)

Breguet 14 sanitaire du 3^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique



(Jean Veran)

Potez 29 sanitaire du 2^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique



(Henri Lafitte)

Potez 29 du 2^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique



(Jean-Paul Thévenod)

Potez 29 du 2^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique (Claude Marty)



(Claude Marty)

Janvier 1943 – Un Potez 29 sanitaire qui a survécu au Débarquement du 8 novembre 1942



Une évacuation Sanitaire de TAMANRASSET à BLIDA vient d'être effectuée dans des conditions remarquables par 2 équipages de la 1^{re} Escadrille du 1er Groupe de l'Escadre d'Algérie.

La demande d'évacuation est parvenue à BLIDA le 13 Avril à 11h.30.

A 14h.30 les équipages suivants quittaient le terrain de BLIDA:

- 1°) Avion POTEZ T.O.E. Pilote Capitaine VEYSSIERE
Observateur Lieutenant SIZAIRE
- 2°) Avion POTEZ 29. Pilote Adjudant-chef LAUREY
Mécanicien Sergent-chef LAUREL.
Mécanicien Sergent DARRIEU

Le malade pris le 15 Avril à 5 heures à TAMANRASSET était opéré le soir même à l'Hôpital de BLIDA malgré un atterrissage en campagne à Ain-Cassera, provoqué par une panne de moteur qui occasionnait un retard de 1h.40. Ce retard amenait les équipages à atterrir de nuit à BLIDA (20 h.).

Une distance supérieure à 3.500 Kms avait été franchie en 22 heures de vol.

Au cours de cette évacuation une mission photographique (72 clichés) demandée par le Service Géographique a pu être exécutée.

Les deux équipages ont fait preuve au cours de cette remarquable performance de brillantes qualités professionnelles et d'un haut sentiment du devoir.

Le Général Commandant la 5^e Région Aérienne est heureux de leur accorder un témoignage de satisfaction.

Les militaires effectuent des évacuation sanitaires sur de grandes distances. Par exemple, l'évacuation sanitaire du 30 avril 1935, de Tamanrasset à Blida, a valu ce témoignage de satisfaction du général Armengaud commandant l'aviation en Algérie. Le Potez 29 était ravitaillé en vol par des bidons embarqués dans la cabine.

Le 24 février 1936, le lieutenant Bigot, futur général commandant l'aviation en Algérie, effectue une évacuation sanitaire de Djanet à Constantine.

Hier matin, à 9 h. 40, un Potez 43, parti d'Oran à 7 heures et ayant à bord le docteur Crochet, pilote, et Mme Radisse comme passagère, atterrissait à l'aérodrome de Maison-Blanche.

Le docteur Crochet, pilote distingué, est venu de France en Algérie par les airs pour présenter dans les grands centres algériens et marocains son avion de tourisme, qu'il a fait transformer à ses frais en avion sanitaire. Le docteur Crochet, chirurgien à Reims, est un homme jeune, plein d'idées neuves, dévoué à la cause des malades et connaissant par surcroît les questions aéronautiques. Ce praticien, soucieux de faire bénéficier les grands blessés ou malades des avantages obtenus grâce à la vitesse des avions, a eu beaucoup de mal à faire admettre ses idées. Comme toujours, en France, les novateurs ne sont jamais pris au sérieux et il faut la constance et la patience d'hommes comme le docteur Crochet pour aboutir à un résultat.

Hier donc, nous étions invités à visiter l'avion sanitaire qui ne se distingue des autres que par une ouverture en triangle permettant le passage du brancard, car le docteur Crochet estime que l'aviation sanitaire se justifie que pour les blessés ou les malades graves qui sont intransportables par d'autres moyens. Le brancard métallique n'autorise que le transport d'un seul malade, mais il est conçu de telle façon qu'il peut se transformer en deux sièges en tandem où trouvent place deux personnes en plus du pilote. L'idée générale du docteur Crochet est de voir s'étendre dans les grands centres l'initiative de particuliers posses-

seurs d'avions qui, transformés comme le sien, permettraient l'évacuation rapide des malades à peu de frais, puisque ces avions, par leur transformation possible, deviendraient, le cas échéant, des avions de tourisme.

Il est donc souhaitable de voir se généraliser cette idée, surtout en Algérie où les centres sont très éloignés les uns des autres. L'Association féminine d'aviation sanitaire d'Algérie, présidée par Mme Robert Germain, ne pouvait rester indifférente à cette démonstration et c'est la raison pour laquelle Mme Radisse, secrétaire de ce groupement humanitaire, a accompagné le docteur Crochet.

Poursuivant toujours son idée, le docteur Crochet a demandé au constructeur d'étudier un appareil susceptible de remplir le même but, mais avec des améliorations sensibles, notamment le transport du blessé couché et un infirmier. Cet avion pourra être muni de roues pour les vols terrestres et de flotteurs pour les parcours maritimes. Ce sera le C. 510.

Le docteur Crochet est reparti à 5 heures pour Mostaganem, où il fera escale, et Fez. Ensuite Rabat, où l'avion sera présenté au général Vuillemin, M. Pourcher, directeur du S. N. Aé. ; le docteur Sasportas, directeur de la santé publique au gouvernement général ; les capitaines Bernard, Domergue ; Mmes Robert Germain, Radisse, Jacques Germain ; MM. Duterriez, Pinson, Monteil, Fouquet, Ferraris, assistaient à cette démonstration. Nous renouvelons nos compliments au docteur Crochet, en espérant que son idée aura quelque écho dans notre belle colonie.

P. LAFFARGUE.

28 mai 1934 – Le docteur Crochet, propagantiste de l'aviation sanitaire, fait une démonstration à Maison-Blanche. Son avion sera détruit à Casablanca le 6 mars 1935

Le docteur Crochet a fait, à Maison-Blanche, une démonstration de l'avion de tourisme sanitaire



Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie

Cette belle œuvre, créée avec le concours des trois Sociétés des Croix-Rouges françaises, contribuera à ouvrir dans les vastes pays de l'Afrique du Nord, des Territoires du Sud et Sahariens, une ère de confiance et de sécurité morale, quand ses habitants sauront, qu'au premier appel, un avion sanitaire s'envolera au secours d'un blessé grave ou d'un malade en danger de mort, soit pour le transporter d'urgence, soit encore pour apporter des sérums, vaccins ou un chirurgien indispensables.

Quel soulagement pour les familles vivant éloignées d'un grand centre, de penser qu'elles peuvent, sans trembler, élever leurs enfants sans la terrible crainte d'une dyphtérie, d'une appendicite ou d'une autre maladie nécessitant une intervention rapide !

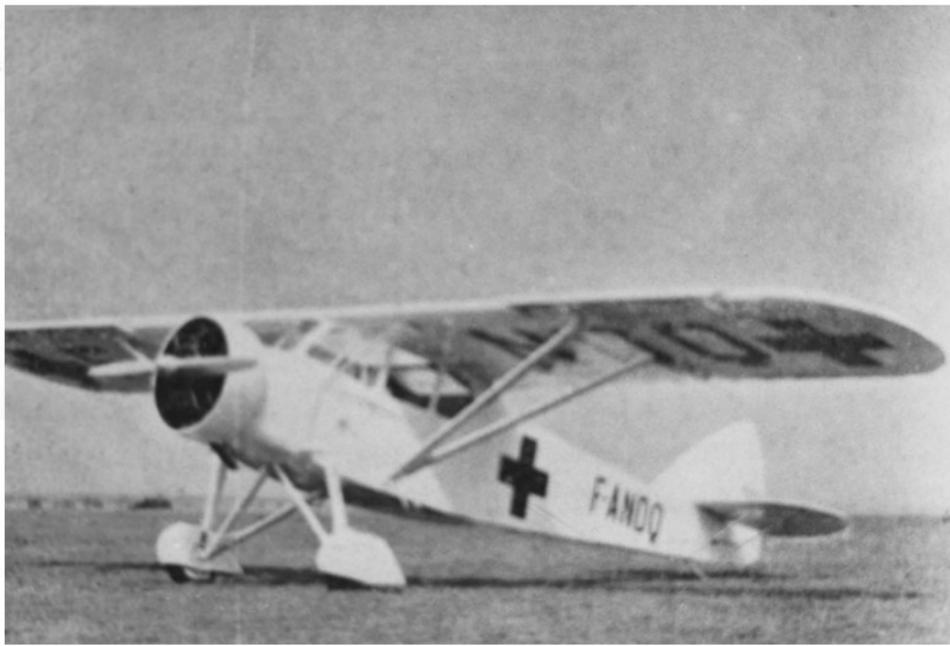
Que les mères de famille de notre belle colonie, si souvent éprouvées, sachent qu'à la première alerte, le soulagement leur sera porté pour leurs enfants pour elles-mêmes ou l'un des leurs.

Que les pionniers de la civilisation française en Afrique du Nord et au Sahara n'aient plus ce souci, bien naturel, de l'éloignement de tout secours en cas d'accident ou de maladie grave ! Dorénavant, l'Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie, ange gardien, veillera sur eux et, au moindre signe, partira à tire d'ailes les reconforter.

Un premier avion sanitaire, avec Alger pour port d'attache, va être incessamment livré à l'Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie, dont le siège social est établi à Alger, rue de Mulhouse, escaliers Chaulier, local de l'Association des Dames Françaises.

AFASA

Baptême, le 21 novembre 1934, du Potez 58 F-ANDQ
Charles-de-Foucauld de l'AFASA



LE PREMIER AVION SANITAIRE

de "Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie" a été baptisé hier par M^{me} Jules Carde

Notre excellent confrère, en aviation et en journalisme, Madeleine Charnaux, a récemment écrit dans l'« Aéro » :

Bien des jeunes filles, maintenant sont infirmières diplômées et soignent les blessés, les blessés, les blessés, les blessés... Mais nous, les filles de l'air, nous ne savons pas. Toute notre application, toute notre âme se sont consacrées à l'aviation.

Alors que chacun et chacune se rendront utiles, que ferons-nous ? Je ne crois pas que l'on confie jamais à des femmes le soin des combattants.

Mais nous pourrions humblement dans notre coin, faire le travail d'un pilote homme qui lui, pourra se battre.

Les deux activités qu'il faut prévoir pour nous sont : le convoyage des avions et le pilotage des sanitaires.

Rien de plus normal, en effet, que les blessés nous soient confiés. Les femmes pendant la guerre n'ont-elles pas conduit des autos ambulances, n'ont-elles pas, dans les hôpitaux de l'avant, risqué leur vie sous les bombardements ?

Elles assurèrent, le cas échéant, transporter en avion les grands blessés délicats qui ne peuvent supporter les lenteurs et les secousses des trains.

Nous pourrions aussi, aux colonies, où, vu les distances, l'avion brancardier a sauvé tant de vies, remplacer un pilote masculin parti au front.

Nous pourrions faire tout le travail d'une escadrille coloniale : les missions, les reconnaissances, les haléaux.

Nos pilotes féminines de l'Aéro-Club ont si bien compris le devoir qui leur incombe qu'une association est née. Sous le nom d'Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie, elle est entrée, hier, dans sa période de réalisation, par le baptême de leur premier avion sanitaire, baptisé « Charles-de-Foucauld » par Mme Jules Carde, qui avait bien voulu accepter la présidence d'honneur de cette société de secours par avion.

Aussi étaient-elles réunies sur le terrain d'Hussein-Dey les personnes qui, de près ou de loin, avaient prêté leur concours à ces animatrices qui ont nom : Mmes Robert Germain, présidente ; Suzanne Aupécle, vice-présidente ; Divielle, secrétaire générale ; de La Marlière, trésorière ; Jean Germain, Germain-Vinson ; Gérard, Charron, Duchêne-Marullaz, Radisse et Pétrissart, membres du Comité, et pour qui « aide et secours » ne sont pas de vains mots.

Nous avons noté, au hasard, Mmes Jules Carde et Atger ; M. le directeur des S.N.Aé et Mme Pouchier ; M. l'officier d'ordonnance du général Noguis et Mme Pique-Aubrun ; Mme Lucoley ; M. le commandant de Brion, représentant le général Armengaud ; M. le président de l'Aéro-Club d'Algérie et Mme Billon du



Mme Jules Carde, marraine de « Potez 58 » sanitaire, surprise par notre reporter-photographe dans le geste symbolique du baptême. A ses côtés, Mme Robert Germain, présidente de l'A.F.A.S.A. (Photo S. Rolando fils).

Plan : le capitaine représentant le colonel Lucoley et Mme Letourneur ; Gérard, ingénieur des S.N.Aé ; Mme Ardailion, présidente de l'Association des Dames Françaises ; MM. le docteur Lasny, directeur de la Santé publique ; le docteur Lemaire ; le docteur Jossé ; le docteur Colonieu ; le docteur Laffont ; le docteur Aucaigne ; le docteur Lavallée ; Mmes Proben de Romeu, Laffont, Henri Germain, Brunel ; Miles Boutry et Lesmette-d'Incant ; MM. Fauoué, président et Fossati, des Croix de Feu ; Robert Bielle et Mme ; le commandant Delcroix du 1^{er} G.A.A. ; le capitaine Saublon, de l'I.M. de la 3^e région aérienne ; le lieutenant Levrey ; Bernard et Mme ; Lefebvre des Noettes et Mme ; Robert Germain, Jean Germain, Marcel Germain ; Duchêne-Marullaz, commandant l'aérodrome d'Hussein-Dey ; Blacbertte ; Descaimps, Cassaux, Heilmann, Duthérier, Ferraris, Roldot, Mariano, etc... Très simplement, à 11 h. 15, Mme Jules Carde, marraine du premier avion sanitaire de l'A.F.A.S.A., survola, sur le « Po-

ter 58 », une coupe de champagne. Le « Charles-de-Foucauld » était baptisé.

En termes délicats, M. Pouchier remercia, au nom de l'Association, Mme Jules Carde d'avoir accepté le marrainage du premier avion sanitaire... « Votre présence ici, dit-il, après votre acceptation de la présidence d'honneur, est un encouragement éloquent et nous prouve que vous attribuez une valeur réelle à notre œuvre. Avec ce baptême, c'est le premier acte de la mise en pratique de l'aviation sanitaire qui assure le moyen d'apporter un secours rapide à ceux qui souffrent dans les régions lointaines et les plus désolées. Sous la protection du R.F. Charles de Foucauld qui apportera l'appui moral, nous apporterons l'appui physique... »

Et, un vin d'honneur permit au bureau de l'A.F.A.S.A. de faire utile par pagande au cours des conversations particulières qui entourèrent la cérémonie de baptême du premier avion sanitaire algérien.

R. FAOUÉ.

Alger dispose maintenant d'un avion sanitaire

Grâce à la généreuse initiative de Mme Robert Germain, présidente de la section féminine d'aviation sanitaire d'Algérie, la capitale de l'Afrique du Nord est maintenant dotée d'un avion sanitaire appelé à rendre les plus grands services.

L'appareil, un « Potez 58 », s'est posé hier, à 11 h. 45, sur l'aérodrome d'Hussein-Dey, venant de Paris par Toulouse, Perpignan, Barcelone, Alicante, Tanger, Fez et Oran. L'équipage, composé de MM. Duchêne-Marullaz et Fanche, a dû surmonter de grosses difficultés pour amarrer le Potez à bon port, le mauvais temps lui ayant fait escorte depuis Tanger.

Tout blanc, le fuselage écartelé de rouge, l'avion sanitaire est équipé selon la technique la plus moderne. Il permettra de transporter, confortablement couché, le malade ou le blessé qui en demandera l'usage.

Malgré la pluie, le bureau de la section féminine d'aviation sanitaire d'Algérie, Mme Robert Germain, présidente ; Mme Aupécle, vice-présidente ; Mlle Radisse, secrétaire générale et M. M. Pelissard avait tenu à assister à l'arrivée. M. de la Marlière, représentant général de l'« Air France » à Alger ; MM. Stalletti, Beausamy et Poupinal étaient également présents.

Félicitons sans mesure la section féminine de son heureuse réalisation.

Le premier départ du « Charles-de-Foucauld »

Il y a déjà quelques semaines, nous assistions au baptême du « Charles-de-Foucauld », le premier avion de l'Association féminine d'aviation sanitaire d'Algérie. Piloté par M. Duchêne-Marullaz, il s'envolait hier à destination de Bône, ayant à bord un grand malade, récemment opéré. Ce dernier était accompagné du docteur Morand.

Les quelques amis de l'aviation qui assistaient au départ de l'avion, au terrain d'Hussein-Dey, se sentirent émus à son envol. Mme Robert Germain, présidente active de l'œuvre, était venue s'assurer de la parfaite installation du malade : elle était accompagnée de Mmes Duchêne-Marullaz et Pétrissart, membres du Comité d'Action. Confortablement installé sur la couchette spécialement aménagée à cet effet, le malade, souriant et confiant, attendait le signal du départ. Bientôt le ron-ron du moteur nous signala le proche envol. Les adieux de la famille, le salut de ceux qui assistaient au « décollage »... et le gracieux oiseau blanc aux ailes tachées de rouge se confondit avec l'azur du ciel.

La famille remercia chaleureusement les membres présents de l'A.F.A.S.A. de leur heureuse initiative, qui permettait, aujourd'hui, à l'un des siens de parcourir très rapidement le long trajet qui le séparait de son domicile. Un voyage de

21 janvier 1935

trois heures peut facilement être supporté par un malade dont l'état de santé ne permettrait pas de résister à quatorze heures de chemin de fer. Nous ne voulons pourtant pas médire des chemins de fer et des services automobiles, mais force nous est de constater que ces organisations ne peuvent pas offrir les mêmes avantages de rapidité.

Quelques heures après le départ nous étions informés que la distance avait été franchie sans encombre, et que le malade était arrivé sans fatigue.

Nous ne saurions trop proclamer les services que cette belle œuvre est appelée à rendre dans notre Afrique du Nord, où les agglomérations perdues dans les bleds sont souvent éloignées des centres.

Le « Charles-de-Foucauld » a commencé dimanche dernier sa brillante et prometteuse carrière : il a pour le servir, toute une organisation sanitaire : médecins, infirmières, pilotes, qui se tiennent prêts à partir à la moindre alerte.

Au nom des populations disséminées dans nos campagnes, nous sommes heureux d'enregistrer ce progrès, que la science, secondée par des activités dévouées, a mis au service de l'humanité.

De Djelfa, une malade est transportée à Alger par l'avion sanitaire de l'A.F.A.S.A.

1^{er} juillet 1935

Hier, à 13 heures, l'Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie était avisée que l'état grave d'une malade, femme du médecin militaire de Djelfa, réclamait d'urgence l'intervention d'un chirurgien.

Immédiatement alerté, M. Duchêne-Marullaz, pilotant le « Potez-58 » sanitaire de l'Association décollait à 13 h. 30 de l'aérodrome d'Hussein-Dey en direction de Djelfa.

A 16 h. 30, il prenait le chemin du retour, avec la malade et son mari, pour atterrir, sans heurts, à 18 heures, sur le terrain d'aviation d'Hussein-Dey où une ambulance automobile attendait leur arrivée.

L'appareil arrêté, la malade sur son brancard, passait de l'avion à l'automobile. Deux heures à peine après son départ de Djelfa, la malade se trouvait dans la salle d'opération de la clinique des Glycines où elle recevait tous les soins que réclamait son état.

Voilà, certes, une belle démonstration de l'utilité de l'aviation sanitaire en Algérie et l'Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie doit en être félicitée et remerciée.

Dans la soirée, nous avons fait prendre des nouvelles de la malade. Malgré sa gravité son état reste stationnaire.



Mandé à Djelfa à 13 h. 30, le « Potez-Sanitaire » de l'A.F.A.S.A. était de retour sur le terrain d'Hussein-Dey à 18 heures. Dans le médaillon : La malade, sur son brancard, passant de l'avion sanitaire à l'ambulance-automobile

L'activité de l'A.E.A.S.A

Le « Charles de Foucauld » l'avion sanitaire spécialisé de l'Association féminine d'aviation sanitaire d'Algérie, poursuit sans arrêt son œuvre, en vue du soulagement de la misère et de la douleur humaines.

Il accomplit cette œuvre, sans tapage, sans vanité, mais avec l'immense satisfaction de sentir combien utile et combien sacré est le but qu'il atteint.

Depuis ces derniers jours, quatre transports viennent d'être effectués, comme toujours, dans des conditions de réalisation pratique qui font l'honneur des dirigeants de cette association et des services techniques qui lui prêtent leur concours dévoué et désintéressé.

Le 1^{er} septembre, l'évacuation d'un grand opéré était décidée à la clinique Lavernhe. En quelques minutes, le malade fut transporté sur l'aérodrome d'Hussein-Dey, et l'avion sanitaire, toujours prêt à prendre son vol, piloté par le sympathique pilote Duchêne-Marullaz, déposait, après 1 h. 50 de vol, le grand malade et le docteur Morand, qui l'accompagnait, sur l'aérodrome de Constantine.

Quelques jours plus tard, un coup de téléphone de Reibel réclamait d'urgence le concours de l'avion sanitaire pour le transport, à Alger, d'une personne accidentée et dont l'état nécessitait une intervention rapide. Le pilote Poulain, connu et apprécié dans tous les milieux aéronautiques, se mit aussitôt à la disposition de l'A.F.A.S.A. et prit le vol, accompagné du docteur Morand. Parti à 14 h. 30, le « Charles de Foucauld » était de retour à 18 heures et remettait, dix minutes après, la malade entre les mains de spécialistes qui pouvaient la sauver.

A peu d'intervalle, l'avion était attendu à Bougie, pour un cas très grave. Il décollait à 13 h. 10 d'Hussein-Dey et était de retour à son port d'attache à 16 h. 10, piloté par Duchêne-Marullaz, avec, à son bord, le docteur Morand.

Une autre intervention a donné encore l'occasion à l'avion sanitaire de prouver son utilité. Toujours pour les cas de grande urgence, il intervient dans les délais les plus rapides. C'est ainsi que Duchêne-Marullaz eut à ramener de Bône un malade, accompagné de son médecin traitant, le docteur Amor. En moins d'un quart d'heure, le malade était confortablement installé à la clinique Lavernhe.

Ce qu'il faut retenir sur la nature de ces interventions, c'est l'impression de tranquillité et de sécurité qui est manifestée par tous ceux, malades ou médecins, qui usent de ce mode de transport rapide.

Le corps médical même est tout acquis à cette association, car il comprend dans quelle large mesure l'A. F. A. S. A. peut contribuer à l'aider et à faciliter sa tâche, parfois irréalisable sans son concours.

Il faut rendre hommage à ceux qui se dépensent sans compter pour l'A.F.A.S.A., aux pilotes d'abord qui apportent gracieusement leur concours dans les circonstances même les plus difficiles, aux médecins ensuite qui accourent dès qu'on le leur demande, dans le seul but de sauver des vies humaines.

27 septembre 1935

L'avion sanitaire de l'A.F.A.S.A. au secours des blessés



26 novembre 1935

Evacuation sanitaire
à Victor-Hugo

Hier après-midi, mandé d'urgence à Victor-Hugo, l'avion sanitaire de l'A.F.A.S.A., piloté par M. Duchêne-Marullaz et avec comme passager M. le Docteur Morand, décollait, à 13 h. 30, de l'aérodrome d'Hussein-Dey. A 16 h. 30, l'avion était de retour avec la blessée — une jeune femme qui s'était fracturée le crâne en tombant de cheval. — Notre photo : Le transbordement de l'avion sanitaire à l'ambulance automobile

L'accident d'avion de Miliana

Miliana, 19 décembre. — Nous avons relaté hier l'accident survenu à un avion sanitaire qui s'abattit sur le Zaccar, non loin de Miliana.

Nous avons fait prendre, aujourd'hui, des nouvelles des occupants de l'appareil. Voici quelles étaient leurs blessures :

Docteur Morand : quelques légères blessures à la figure, quelques dents cassées ;
M. Camillieri : plaie contuse du cuir chevelu ;
M. Ruamps, pilote : fracture du dos du nez, entorse du pied droit, quelques dents cassées. L'état des trois blessés n'inspire aucune inquiétude.

Quant à l'avion, il n'est pas, lui non plus, trop abîmé.

Nous adressons nos vifs remerciements à toutes les personnes qui ont collaboré au difficile sauvetage des victimes.

La fin du Potez 58 F-ANDQ Charles-de-Foucauld au cours d'une évacuation sanitaire

21 février 1936

Evacuation sanitaire à Ghardaïa avec le Caudron 282
Phalène F-AMVI *Général-Laperrine* de l'Aéro-club
d'Algérie vu ici au rallye de la France d'Outre-Mer en
juillet 1937

★ Un malade de Ghardaïa a été transporté, d'extrême urgence, hier matin, par l'avion *Phalène* « *Général-Laperrine* », de l'Aéro-Club d'Algérie.

L'excellent chef pilote Ferraris a assuré le voyage Alger-Ghardaïa et retour, soit 1.000 km., en 7 heures, et dans les meilleures conditions de sécurité.

Il y a là un bel exemple du rôle qu'auront à remplir les clubs algériens dans l'organisation pratique de l'aviation sanitaire.



(Christian Ravel)

Baptême de l'avion sanitaire « JEAN-MERMOZ »

31 janvier 1937

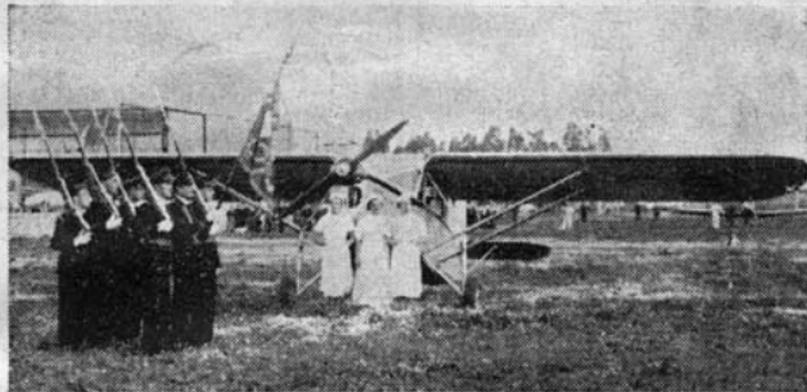
La cérémonie solennelle à laquelle nous avaient conviée le Conseil Municipal d'Alger et l'Aéro-Club d'Algérie dimanche passé, sur le terrain de Maison-Blanche, a revêtu un caractère essentiellement de grandeur et de beauté.

Après que MM. Pourcher, Billon-du-Plan, Rozis eurent fait le panégyrique de Jean Mermoz — nom entré désormais dans la légende, celui de baptême du nouvel avion sanitaire — et de ses compagnons

l'adresse de Jean Mermoz, au milieu des applaudissements de la foule émue qu'il avait su toucher au plus profond du cœur : « Non, dit-il, Jean Mermoz n'est pas mort : le génie, l'amour, l'esprit ne meurent pas ! »

Ce fut ensuite la bénédiction de l'avion, dont la marraine est Mme Rozis. Celle-ci, pour clôture, la cérémonie, en compagnie de Mgr Leynaud et du Maire d'Alger, prit place à bord et survola le terrain suivie

Baptême du Caudron 510 *Pélican* F-AOFS Jean-Mermoz, avion sanitaire de l'Aéro-club d'Algérie



(Photo S. Rolando fils).

valeureux et martyrs, Mgr l'Archevêque d'Alger, sous une voûte d'ailes formée par le va-et-vient d'escadilles qui survolaient le spectacle, dans le bruit des moteurs, avant de procéder au baptême rituel et religieux du « Jean-Mermoz », bénit, de son geste large et paternel, le gracieux trio d'infirmières, garde d'honneur de l'appareil, symbole, dit-il, anges qui, au signal d'alarme, se précipiteront sur la route des airs pour sauver des vies... panser des blessures ; réconfort physique et moral à la fois. Les dernières paroles furent à

par les regards intéressés des nombreux spectateurs. Parmi ceux-ci, noté :

Mgr Leynaud, Mgr Dauzon, la générale Denain, la générale Pennes, Mme Rozis, Mme Pourcher, Mme Boutry, Mme Saubion, Mme L. Perrier, Mme Gola, Mme Rignot, Mme et Mlle Billon du Plan, Mme Domenach, Mme Béraud, Mme Durafour, Mme Delmatto, Mme Pournier, Mme Pouget et Mlle, Mme S. Aupécle, Mme Granger, Mme Joubert, Mme Fraticelli, Mme Blesbrook, Mme Tuja, Mme Gerstlé, Mme Masquefa et Mlle, Mme Trouche, Mme Arnould, Mme Antona, Mme Ferraris, Mme Coudrin-Le Cannelier, Mlle Chappé, Robert, Pons, etc...



(Anne-Marie De Sansonetti)

9 janvier 1938

Le Caudron *Aiglon* F-ANYV de l'équipage Mourrier et Mme Despras, participant au rallye du Hoggar, est accidenté à l'atterrissage à El-Goléa le 8 janvier. Mme Mourrier est évacuée à Maison-Blanche le lendemain par un Potez 29 militaire.



A bord d'une limousine sanitaire, Mme Despras atterrit à Maison-Blanche

A 16 h. 15, la limousine sanitaire pilotée par l'adjudant Berland, qui avait réussi à se dépanner de l'oasis de Tilremt, a atterri sur l'aérodrome de Maison-Blanche ramenant d'El-Goléa Mme Despras, la victime la plus atteinte de l'accident survenu dans cette oasis à un « Caudron-Aiglon » du groupe bleu. La civière était aussitôt placée dans une ambulance-automobile qui se dirigeait aussitôt sur la clinique Solal.

De l'examen du docteur Lagrot, il ressort que Mme Despras est atteinte d'une fracture de la rotule droite, d'une fracture de la mâchoire et qu'elle souffre de nombreuses contusions. Elle a été placée en observation, son état étant assez sérieux.

Sur l'aérodrome de Maison-Blanche, de la limousine sanitaire, Mme Despras, victime de l'accident d'aviation d'El-Goléa, est transférée dans une ambulance-automobile (Photo S. Rolando fils).

1945-1954

Après la guerre, une quinzaine de *Norécrin* sont modifiés en avions sanitaires, ainsi que le Caudron *Frégate* F-ANKY de l'Aéro-club de l'AIA et le Caudron *Pélican* F-BDXK de l'Aéro-club de Souk-Ahras. Ce dernier, piloté par Lucien Scalone, rendra de grands services pour les évacuations sanitaires du personnel des mines exploitées dans la région.

Les Fairchild 24 sont également classés en avions sanitaires.



Ci-contre : Utilisation d'un *Norécrin* sanitaire

Evacuation à Djelfa en *Norécrin* sanitaire piloté par Jacques Pierchon



(Jacques Pierchon)

Des " vols de coqueluche " sont régulièrement effectués par les aéro-clubs algériens

Malgré les immenses progrès accomplis ces dernières années par la médecine dans le traitement de toutes les maladies, la coqueluche continue de sévir et de provoquer ses habituels méfaits, surtout chez les enfants.

Caractérisée par de fortes quintes de toux, cette maladie est redoutée dans les familles, car elle se transmet aisément. Aux heures de crise, elle met l'enfant dans un état qui « fait pitié à voir ».

Le changement d'air est toujours le remède que recommandent les médecins. Et c'est pourqu岸 l'aviation est devenue leur auxiliaire.

Un vol à quelque 2.000 ou 3.000 mètres d'altitude s'est en effet révélé comme étant le moyen le plus efficace pour juguler une coqueluche.

Cette pratique s'est répandue ; elle est aujourd'hui commune. C'est aux aéro-clubs que la Fédération nationale aéronautique a confié la mission de délivrer les malades de la coqueluche.

Récemment, nous avons eu l'occasion d'assister à l'un de ces vols dits « de coqueluche » sur la base de l'Aéro-Club de Blida. Cela aurait pu aussi bien se faire sur la base de Chéragas ou ailleurs.

Trois enfants attendaient. Un « Jodel » mis à leur disposition, leur fit accomplir, à tour de rôle, en compagnie de leurs mamans, le vol bien-faisant.

A son départ, une « courbe de vol » est remise au pilote qui notera les temps à 1.000, 2.000, 2.500 et à 3.000 mètres, point culminant, puis à la descente, aux mêmes altitudes.

La durée du vol est habituellement de 1 h. 30 à 2 h. dont 45 minutes au moins au-dessus de 2.000 mètres.

La montée est aussi rapide que possible, jusqu'à 2.000 mètres (1 m. 50 à 2 m. à la seconde).

Un palier est observé à 3.000 mètres, parfois à 3.500 mètres, avant que le pilote ne réduise le moteur et n'amorce la descente très lentement pour demeurer 45 à 50 minutes au moins au-dessus de 2.000 mètres.

Le vol auquel nous avons assisté a été édifiant. Prise de nombreuses quintes de toux avant de prendre place à bord du « Jodel », une fillette de 6 ans s'est retrouvée à terre un peu bouleversée mais brusquement, après avoir eu un fort vomissement, nous l'avons vu trotter auprès de sa mère, toute regaillardie, et dans l'heure qui suivit

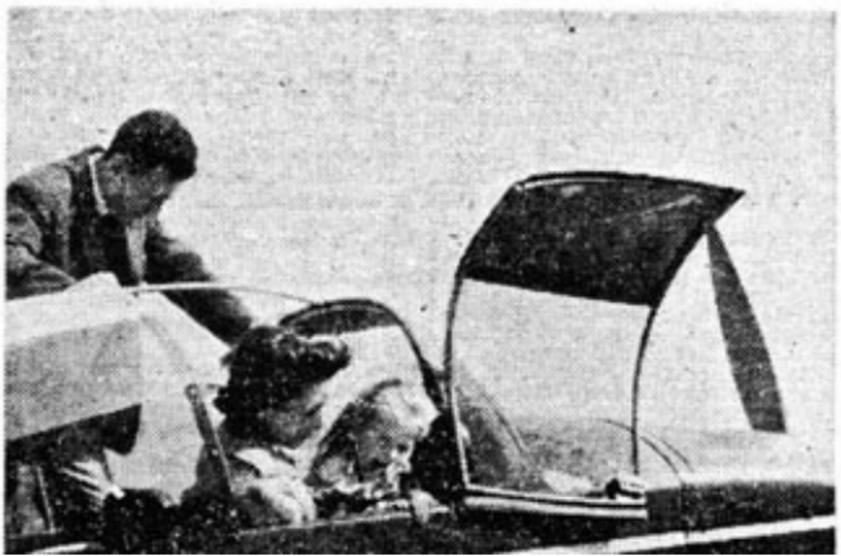
aucune quinte nouvelle ne se manifesta.

« Elle est certainement guérie », nous assura le pilote qui nous apporta que des renseignements statistiques lui seront donnés par les parents sur l'état de l'enfant dans la quinzaine suivant le vol.

Dans 80 pour cent des cas, ces renseignements confirment la guérison. Reconnu par le corps médical, le « vol de coqueluche » remplace efficacement le changement d'air obtenu par un voyage dans une autre région que celle habitée familièrement par le malade et aussi le changement d'atmosphère que les praticiens obtiennent artificiellement sous cloche.

A ses activités, l'aviation civile légère, on le voit, ajoute celle de se transformer en assistante sociale.

J. F.

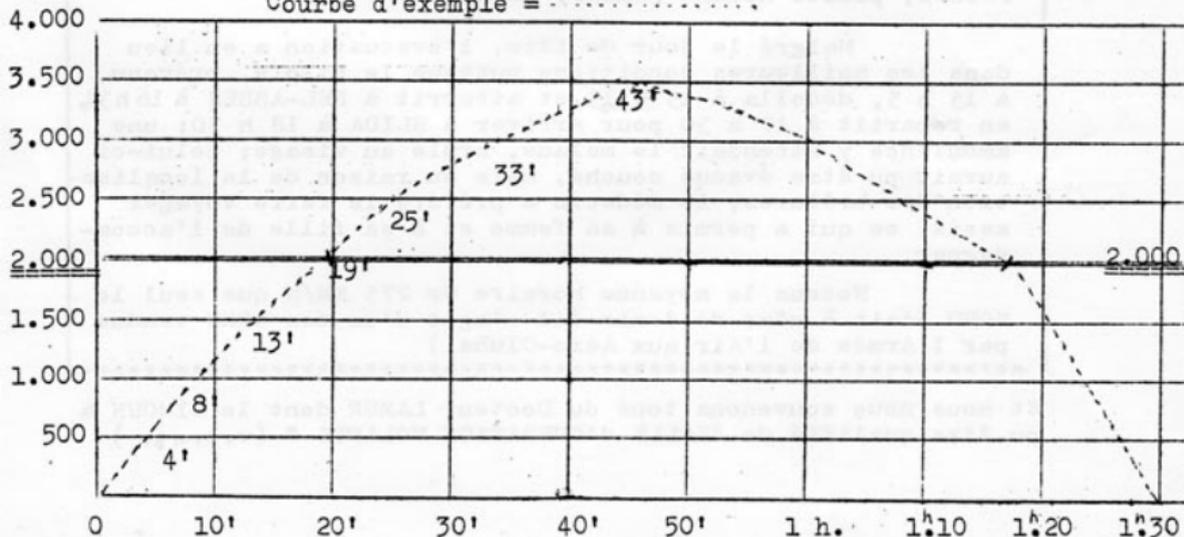


C O U R B E à
établir par le PILOTE en cours de vol.

-:-:-

- Durée totale du VOL: environ 1 h 30, dont 45 minutes au moins
au dessus de 2.000 m.
- Montée aussi rapide que possible à 2.000 m. (au variomètre envi-
ron 1m50 à 2 m seconde).
- Arrêter la montée vers 3.300 à 3.500 mètres.
Faire un palier et descendre très lentement pour bien demeurer
45 à 50 minutes au moins au dessus de 2.000 mètres.
- A partir de 2.000 descente normale pour atterrir.

Courbe d'exemple = - - - - -



Si le bienfait d'un vol pour la guérison de la coqueluche n'est pas vraiment prouvé, il reste cependant le plaisir d'un baptême de l'air pour l'enfant et son accompagnant et d'un petit profit pour l'aéro-club

Succès du rallye des avions sanitaires

Pierchon (A.I.A. - Maison-Blanche) et Etienne (A.C.-d'Algérie) sont vainqueurs

Grâce à des conditions météorologiques meilleures, le rassemblement des avions sanitaires de la Fédération aéronautique algérienne s'est terminé beaucoup mieux qu'il n'avait commencé. Mettant à profit le décal supplémentaire accordé par les officiels de nombreux appareils ont pris leur vol de différents aéroports algériens pour rallier Alger, samedi, avant midi. La représentation constantinoise, malheureusement défavorisée, n'a pu donner la mesure de ses possibilités; les places furent donc disputées entre les représentants d'Alger et d'Oran. Félicitons sans réserve tous ceux et celles qui ne craignant pas les intempéries firent preuve d'un cran admirable pour apporter à la F.Aé.A. le précieux appoint de leur participation, donnant ainsi à ce rassemblement sa véritable signification. Sauver des vies humaines lorsqu'il est encore temps en réduisant la durée du parcours entre le lieu où se trouve le malade ou le blessé et la main salvatrice.

Ce rassemblement a été aussi le prétexte d'autres démonstrations non moins intéressantes qui donnèrent à Maison-Blanche une atmosphère de fête aérienne, où se rencontrèrent des aviateurs chevronnés. Double succès par conséquent à l'actif des dirigeants de la Fédération aéronautique algérienne, dont la louable activité a été unanimement appréciée tant par le représentant du Gouverneur général de l'Algérie que

par ceux de l'Assemblée algérienne, qui virent sur place constater que les crédits alloués à l'aviation privée, au titre « sanitaire », avaient été judicieusement utilisés.

La belle démonstration du pilote Bourhis sur le « Bristol 170 »

Mettant à profit la présence d'un nombreux public averti ou profane, la Cie Air Transport avait demandé à son chef pilote Bourhis de démontrer la sécurité offerte par le bimoteur Bristol 170 dans de nombreux cas, notamment lors de l'arrêt d'un des moteurs. Après avoir fait ouvrir le nez de l'énorme appareil, trois « Jeep » furent introduites et la démonstration commença par des passages à la vitesse normale, avec le moteur droit stoppé, hélice en drapeau, passage à vitesse réduite, puis un dernier passage à pleine puissance terminé par une chandelle.

Démonstration concluante où la preuve fut apportée que ce type d'appareil offre un coefficient de sécurité très élevé, donnant tous apaisements aux utilisateurs.

Après son retour au parking et le débarquement du chargement, le public vint nombreux visiter l'appareil.

PIERCHON (Aéro-Club de l'A.I.A.) et ETIENNE (Aéro-Club d'Algérie) classés en tête

BEDA (Biskra) procède à une évacuation réelle

et parcourt la plus longue distance

Les résultats officiels du rallye, que nous publions ci-dessous, démontrent que les équipages classés sont bien près les uns des autres puis que les huit premiers ne sont séparés que par des écarts infimes; et

les deux premiers, Pierchon (A.I.A.) et Etienne (Aé.C.A.) sont à féliciter, signifiant que le pilote Beda, de Biskra, classé sixième à trois points des premiers, a effectué non pas un exercice mais une évacuation réelle, en transportant un grand malade de Biskra à Alger.

Les huit premiers se verront attribuer chacun une coupe, parmi les huit offertes, à titre d'encouragement, notamment celle de la « Dépêche Quotidienne d'Algérie ».

Citons aussi la belle démonstration de Dardignac, pilotant le « Fairchild » de notre confrère l'« Econo d'Oran », arrivé quelques instants avant la fermeture du contrôle, mais n'ayant pu, tout comme le docteur André Lamur, participer au classement, ces deux concurrents n'ont pu être contrôlés sur le parcours. Ce dernier s'est vu offrir par les équipages gagnants les deux coupes enlevées par le Club Aéronautique de Sidi-bel-Abbès. Geste amical et sportif destiné à récompenser la belle initiative du docteur volant.

P. LAFFARGUE.

Rallye des avions sanitaires

Résultats techniques

1. Pierchon (A.I.A. M.-Bl.), 28 pts 20-24; 2. Etienne (Aé.C.A. d'Algérie), 28 pts 20-24; 3. Carlier (A.I.A. M.-Bl.), 28 pts 18-24; 4. Briat (Aé.C. Bldja), 28 pts 16-24; 5. Fischer (C.A. Bel-Abbès), 26 pts 6-24; 6. Rigaud (C.A. Bel-Abbès), 25 pts 18-24; 7. Beda (Aé.C. Biskra), 24 pts; 8. Ronchonvollet (Alger), 24 pts; 9. Cuq (Aé.C. Mascara), 22 pts 12-24; 10. D'Amico (Aé.C. du Sersou), 21 pts 12-24; 11. Vanoni (Aé.C. Algérie), 18 pts 18-24; 12. Liopis (A.I.A. M.-Bl.), 14 pts 16-24; 13. Saint-André (Aé.C. Algérie), 11 pts; 14. Dardignac (Aé.C. Oran) et André Lamur (C.Aé. de Bel-Abbès) non classés.

Sur trente-trois engagés inscrits, vingt et un équipages ont pris le départ, quinze ont atteint Alger et six ont été contraints d'abandonner ou de revenir à leur base.

4 et 5 mars 1950 – Rallye des avions sanitaires



Rémy Saint-André, à droite, accueille les officiels Les Fairchild et les Norécrin participant au Rallye



(Charles Jarrige)

Le "Simoun" du D' Lamur est une salle d'opération volante

Trois heures après avoir opéré à Mostaganem le praticien aurait pu intervenir sur le terrain de Maison-Blanche

La course du Dr. Lamur est particulièrement symptomatique des services que peut rendre l'aviation de tourisme à la Médecine.

Chirurgien à Mostaganem, le Dr. Lamur avait opéré un malade quelques instants avant son départ. Puis, avec Mme Lamur et leur fils Denis âgé de 9 ans comptant comme passagers dans le Rallye, il se rendit à Oran en voiture pour prendre son « Simoun ». Piloté par le Dr. l'appareil prit l'air aussitôt vers Bel-Abbès, sa base de départ.

Il décollait à 9 h. 30 de Bel-Abbès et ralliait Alger-Maison-Blanche à 11 h. 18, après avoir passé les contrôles à Mascara, Relizane, Boufarik et Cap-Matifou. Le parcours s'effectua par très mauvais temps, mais avec plein succès.

Le « Simoun » du Dr. Lamur emporte outre les trois passagers une salle d'opération presque complète. Dans des valises se trouvent tous les instruments chirurgicaux et accessoires pour effectuer les interventions les plus graves, les linges stériles et les pansements, les blouses et les gants, une réserve de plasma et l'équipement pour anesthésie locale ou totale, ainsi qu'un dispositif d'éclairage électrique à quatre projecteurs. Cet équipement sera complété au retour d'Alger d'une table d'opération pliante que le Dr. Lamur fait faire à Alger.

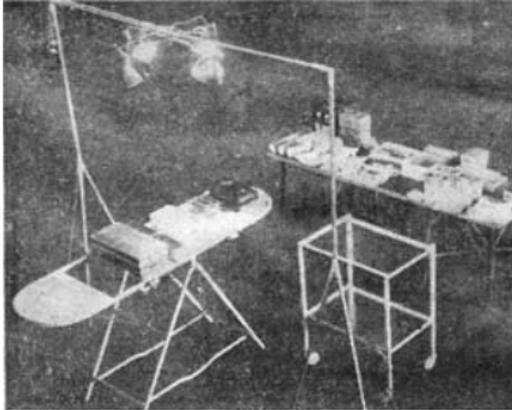
Le Dr. Lamur nous a expliqué le but de cet équipement très complet :

J'estime, nous a-t-il déclaré en descendant de son avion, que dans les cas très graves, c'est au chirurgien à se déplacer. Lui seul peut déterminer si le malade est transportable ou non. L'intervention du chirurgien doit être rapide; l'avion est pour lui un précieux auxiliaire surtout en Algérie, où les distances sont parfois considérables entre les villes. Outre mon matériel je peux emmener dans mon avion deux infirmières qui m'assistent dans mon intervention. Ainsi est réalisée la salle d'opération volante pouvant se déplacer à près de 250 kmh dans un rayon très important. »

L'expérience d'hier aura prouvé qu'un chirurgien peut intervenir à 400 km de son hôpital, trois heures après y avoir opéré.

Le Rallye des avions sanitaires, malgré toutes les difficultés et même en raison de ces difficultés, aura été un test d'une très grande portée quant aux services que peut rendre à la Santé Publique l'Aviation de Tourisme. Elle ne pouvait pas mieux plaider sa cause.

Claude BRUNET.



Le docteur Lamur a été pilote de B-26 pendant la guerre.

Il continue à mettre son expérience au service de l'aviation sanitaire



Le mauvais temps a compromis le Rallye des avions sanitaires organisé par la Fédération aéronautique algérienne. Deux appareils se trouvaient bloqués à Paris par des conditions météorologiques désastreuses. L'un d'eux cependant, piloté par M. Etienne, réalisant une très belle performance, a pu forcer le barrage des nuages et, après un vol sans aucune visibilité, rallier Perpignan, et de là Alger via Valence, Barcelone, Tanger et Oran. Ce vol assez périlleux prouve, outre les solides qualités du pilote, la parfaite tenue du « Norécrin II » capable d'effectuer un aussi long parcours dans des conditions difficiles.

L'appareil équipé en avion sanitaire, — c'est-à-dire que les deux sièges arrière ont été retirés pour faire place à une civière, — a été présenté hier après-midi à M. Moline, directeur de la Santé publique en Algérie, sur le terrain d'Alger-Maison-Blanche.

A cette présentation assistaient également MM. Bingesser et Bouissau, sous-directeurs à la Santé publique, Foguès, directeur de l'Aviation civile au Gouvernement général, de Saint André, vice-président de la Fédération aéronautique d'Algérie, Prévost, président de l'Aéro-Club d'Alger, Chappelle, secrétaire général de l'Aéro-Club d'Alger, représentant les avions « Norécrins » à Alger, Dellouche, chef du service de l'Aviation légère et sportive en Algérie, Ferrary, chef pilote de l'Aéro-Club, et M. Etienne, qui pilota le « Norécrin » de Paris à Alger.

Tous les invités purent par eux-mêmes se rendre compte des qualités de l'appareil, qualités déjà démontrées au cours de son voyage. M. Moline, piloté par M. de Saint-André, effectua un

vol sur le nouvel appareil, cependant qu'un de nos confrères couché sur la civière pouvait nous fournir les impressions du malade.

Chacun s'est accordé à trouver ce large tour de piste parfait et s'est plu à souligner la parfaite stabilité de l'avion.

Au cours d'un vin d'honneur, M. Prévost a remercié le Gouvernement général, en la personne de M. Moline, de l'aide qu'il ne cessait d'apporter aux aéro-clubs. Il a démontré le bienfait de l'existence de l'aviation privée dont la branche sanitaire n'est qu'une manifestation.

C. B.

HIER APRES-MIDI A MAISON-BLANCHE

Le "Norecrin" sanitaire de l'Aéro-Club d'Algérie a été présenté à M. Moline

directeur à la Santé publique en Algérie



M. Moline s'apprête à prendre le départ sur le « Norécrin » sanitaire de l'Aéro-Club d'Alger. M. de Saint-André va prendre les commandes. Dans le fond le « malade ».

19 décembre 1949

Le *Norécrin* sanitaire F-BFJC de l'Aéro-club d'Algérie

L'AÉRO-CLUB du Sersou a reçu, samedi après-midi, un Norécrin sanitaire. C'est M. Latournerie, directeur de la Santé publique, qui remit aux envoyés de Burdeau, MM. Jarrige père et fils, l'appareil immatriculé F. BEUK.

L'aviation civile dans les transports sanitaires

Cette manifestation se déroula sur le terrain militaire de Maison-Blanche, près du grand hangar-abri commun utilisé par les aéro-clubs d'Algérie et de l'A.I.A. Parmi les person-

nalités qui y assistèrent, on notait : M. le député Paternot, MM. Jammilloux et Bélaïche, délégués à l'Assemblée algérienne ; le docteur Lartigues, directeur départemental de la Santé publique ; M. Fognès, directeur de l'Aéronautique civile ; M. Saint-André, vice-président de la Fédération aéronautique ; M. Pré-

vost, président de l'Aéro-Club d'Algérie, et la plupart des dirigeants de cet organisme ; le commandant Bresson, représentant le colonel Detric, commandant la base.

Un tel rassemblement d'autorités prouvait surabondamment l'intérêt qu'éveille, au sein des sphères les plus diverses, l'aviation sanitaire. C'est ce que fit remarquer M. Saint-André, lors de l'allocution qu'il prononça au traditionnel champagne qui suivit la prise en charge du « Norécrin ».

M. Saint-André fit le bilan de l'activité des aéro-clubs. Il montra aussi leurs difficultés car leur fonctionnement entraîne des charges pénibles. Puis il fit le point sur la situation réservée aux clubs de Maison-Blanche — et qui n'est pas aussi critique que le laissent entendre certaines rumeurs (ainsi que nous le verrons dans un prochain article) — grâce à la bienveillance de l'Administration et de l'armée de l'Air.

M. Latournerie répondit à cette allocution en précisant tout l'intérêt que manifestait l'Administration envers l'aviation civile. Et la catastrophe d'Orléansville, s'il en était encore besoin, a démontré la nécessité des transports aériens et l'aménagement de nombreux terrains.

M. Jarrige remercia le directeur de la Santé publique au nom de l'Aéro-Club du Sersou et de la municipalité de Burdeau. — H. T.

La direction de la Santé publique a remis un "Norécrin" sanitaire à l'Aéro-Club du Sersou

6 novembre 1954

Réception du Norécrin F-BEUK, en service depuis février 1949 à l'Aéro-club du Sersou à Burdeau, qui est transformé en avion sanitaire



(L'Echo d'Alger)

Le « F-Beuk » présenté aux autorités. Ce Norécrin appartenait déjà à l'A.C. Sersou, mais sa transformation en avion sanitaire n'a pu être réalisée que grâce à des subventions de Gouvernement général. Il sera très utile aux populations des hauts-plateaux.

Activités sanitaires
des avions des
aéro-clubs d'Algérie
de 1947 à 1952

AÉRO-CLUBS	COQUELUCHE	NOMBRE DE VOYAGES POUR TRANSPORT DE MALADES COUCHÉS OU ASSIS DE MÉDECINS OU DE MÉDICAMENTS URGENTS	PRINCIPAUX CENTRES OÙ NOS AVIONS SONT ALLÉS CHERCHER DES MALADES
ALGERIE	208	26	- d'ALGER : Bône, Saïda, Bel-Abbès, Bou-Saada, Sétif, El Oued, Bougie, Oran, Batna, Philippeville, Tiaret
A.I.A. (Maison-Blanche)	81	3	
BLIDA	8	-	- de DJELFA : Laghouat, Ghardaïa, El Goléa, Alger
BURDEAU	1	4	Messad, Zenina
DJELFA	38	21	
ORAN	75	34	- d'ORAN : Oudjda, Alger, Mascara, Mèlilla (Maroc espagnol), Saïda, Aïn Séfra, Géryville, Tiaret
MOSTAGANEM	10	1	
SAIDA	4	6	
BEL ABBES	45	12	- de TIARET : Alger
TIARET	12	6	
TLEMCEN	12	-	- de BEL ABBES : Aflou, le Kreider (transport d'un médecin) Géryville (l'évacuation et le transport de médecin), Laghouat.
GÉRYVILLE	7	57	
MASCARA	2	22	
CONSTANTINE	39	8	- de SAIDA : Alger, Mascara
BONE	12	1	
PHILIPPEVILLE	96	12	- de CONSTANTINE : Alger, Souk-Ahras
REDJAS	1	26	- de PHILIPPEVILLE : Alger
DJIDJELLI	1	33	
BOUGIE	2	5	- de REDJAS : Constantine, Djidjelli, Bône, Oudjet
SOUK AHRAS	12	6	- de DJIDJELLI : Alger, Constantine, Bougie, Batna
BATNA	5	6	
BISKRA	5	43	- de BATNA : Sétif, Alger, El Oued
TOUGGOURT	10	15	- de BISKRA : El Oued, Ouled Djellal
EL OUED	6	25	- de TOUGGOURT : Ghardaïa, Gerraïra, Ouargla, Biskra, El-Oued, Constantine, Alger
TOTAUX	692	372	- d'EL OUED : Biskra, Batna, Constantine

AERO-CLUBS	VOLS de :				TRANSPORTS		PRIMES		TOTAL
	coqueluche :	SANITAIRES :	: :		: :		: :		
	Nbre :	Nbre :	mal :	kilo :	Coque :	Transport :			
	de :	d'en :	de :	des :	métra :	luches :	à 10 fr :		
	vols :	fants :	vols :	occu :	ges :	à :	le Km :		
	trait :	chés :	: :		: :		: :		
	tés :	: :		: :		: :			
	: :								
<u>1953</u>									
ALGERIE	10	27	10	3	8.558	15.000	85.558	100.558	
A.I.A.	1	2	-	-	-	1.500	-	1.500	
DJELFA	3	3	37	17	12.230	4.500	122.300	126.800	
ORAN	4	6	20	18	17.390	6.000	173.900	179.900	
COLOMB BECHAR	1	1	8	-	2.700	1.500	27.000	28.500	
MASCARA	4	4	17	9	14.620	6.000	146.200	152.200	
SAIDA	1	1	-	-	-	-	-	1.500	
TIARET	2	3	3	-	1.110	3.000	11.100	14.100	
TLEMEN	1	2	-	-	-	1.500	-	1.500	
DJIDJELLI	-	-	11	7	2.946	-	29.460	29.460	
PHILIPPEVILLE	5	6	1	-	142	7.500	1.420	8.920	
REDJAS	3	4	6	5	2.510	4.500	25.100	29.600	
EL OUED	-	-	10	5	4.150	-	41.500	41.500	
<u>1954</u>									
ALGERIE	9	13	11	6	7.927	13.500	79.270	92.770	
DJELFA	7	7	21	11	7.375	10.500	73.750	84.250	
ORAN	3	5	8	7	6.360	4.500	63.600	68.100	
TLEMEN	5	7	-	-	-	7.500	-	7.500	
COLOMB-BECHAR	4	4	35	15	25.318	6.000	253.180	259.180	
PHILIPPEVILLE	3	3	2	-	1.520	4.500	15.200	19.700	
REDJAS	1	1	4	4	1.106	1.500	11.060	12.560	
DJIDJELLI	-	-	18	16	5.640	-	56.400	56.400	
EL OUED	-	-	7	4	2.640	-	26.400	26.400	
TOTAUX	67	99	239		130.142				

Activités sanitaires des avions des aéro-clubs d'Algérie en 1953 et 1954.

Ce tableau fait apparaître les primes versées en fonction des passagers ou du kilométrage

Aéro-Clubs et dates	Itinéraires	Transportés	Aéro-Clubs et dates	Itinéraires	Transportés
ORAN					
14.1.53	:AFLOW-ALGER		29.4.	:GERYVILLE	:Dr G.
28.1	:B.ABBES-ALGER		5.5	:C.BECHAR-A.ABBES	M. D.
31.1	: id ^o		18.5	:ALGER	: M. N.
12.2	:ALGER		20.5	:ALGER	: M. B. Ben A
19.2	: id ^o		23.5	:GERYVILLE-ORAN	: M. L.
20.2	:TLEMEN-ALGER		25.5	:GERYVILLE	: Dr G.
26.2	:ALGER		26.5	:TLARET-ORAN	: M. S.
29.6	:ALGER	:Melle A.L.	15.6	:EL ABIOD-ORAN	: M. F.
30.6	:ALGER	:M. Ch. C.			
3.7	:GHARDAIA-ALGER	:M. R. Ben M.	DJIDJELLI		
15.7	:ALGER	:Melle L.	2.1.53	:ALGER	: M. M.
17.7	:ALGER	:M. S. Ben B.	16.1	: id ^o	: Mme D.
18.7	:B.ABBES-ALGER	:M. L.	8.2	:BOUGIE	: M. A.
23.7	:OUDJA-ALGER	:Melle M. B.	19.2	: id ^o	: M. P.
25.7	:ALGER	:M. A. Ben H.	19.2	:CONSTANTINE	:Indigent hôpital
28.7	:AIN SEFRA-ALGER	:Mme T.	9.4	: id ^o	: id ^o
25.3.54	:SAIDA-ALGER	:Mme A. Bent M.	3.7	: id ^o	: id ^o
30.4	:B.ABBES-ALGER	:Mme D.	23.7	: id ^o	: id ^o
10.5	: id ^o	:Melle G.	1.9	: id ^o	: id ^o
28.5	:ALGER	:M. T.	13.11	:ALGER	:Sérum Institut F.
30.6	:SAIDA-ALGER	:M. O.	12.12	: id ^o	: N. P.
31.7	:ALGER	:Mme L.	16.2.54	:PHILIPPEVILLE	: M. C. ben A.
27.12	:EL ABIOD	:Sœur Y.	1.3	:CONSTANTINE	: M. A. Ben B.
30.12	:TLEMEN-ALGER	:M. C.	13.3	:BOUFARIK	: M. R.
MASCARA			14.3	:PHILIPPEVILLE	: M. D. ben A.
			10.4	: id ^o	: M. B. Ben K
			22.4	:BOUFARIK	: M. M.
30.1.53	:AIN SEFRA-ALGER	:Sœur Bl.	24.4	:PHILIPPEVILLE	: Mme B. Bent S.
8.2	:EL ABIOD	:Mme L.	25.4	:BONE	: Mme P.
28.2	:C.BECHAR-ALGER	:M. A. Ben B.	30.4	:CONSTANTINE	: M. A.
3.3	: id ^o	:M. C. Ben A.	6.5	:BOUGIE	: M. H. Ben A.
13.3	:AFLOU	:Dr G.	7.6	:CONSTANTINE	: M. B. Ben A.
28.3	:GERYVILLE	:Dr G.	16.6	: id ^o	: M. M. Ben K.
30.3	: id ^o	:Dr G.	29.6	:PHILIPPEVILLE	: Melle P.
1.4	:B.ABBES-ALGER	:M. M.	28.7	:BOUFARIK	: M. F.
23.5	:ALGER	:M. M.	1.8	:BOUFARIK-	
25.5	:COLOMB BECHAR	:Dr G.		: DJIDJELLI	: M. F.
28.5	:C.BECHAR-ORAN	:Sœur Bl.	6.8	:DJIDJELLI-	
11.6	:COLOMB BECHAR	:Dr G.		: BOUFARIK	: M. S.
4.7	:B.ABBES-ALGER	:Melle D.	9.10	:DJIDJELLI-BOUGIE	: Mme B. Bent A.
10.7	:COLOMB BECHAR	:Dr G.	21.12	:BOUGIE	: N. A. Ben K.
13.7	:AIN SEFRA-ORAN	:M. B. Ben D.			
9.11	:EL ABIOD	:Dr G.	TLARET		
22.11	:COLOMB BECHAR	:Dr. G.	25.5.53	:ORAN	: Mme N.
8.3.54	:ALGER	:M. L.	3.9	:ORAN	: Mme M.
26.3	:ALGER	:M. B. ben A.	17.	:ORAN	: Mme T.

Activités sanitaires des avions
des aéro-clubs d'Algérie en
1953 et 1954.

Détails des vols (suite sur la
diapositive suivante)

Aéro-Clubs et dates	Itinéraires	Transportés	Aéro-Clubs et dates	Itinéraires	Transportés
<u>PHILIPPEVILLE</u>	:	:	:	:	:
30.4.54	:BOUFARIK	M. C.	: 16.2 & 3.3	: KSI-KSOU	Dr M.
30.6.	: ds	M. G.	: 18.3	: ORAN	M. A. Ben B.
<u>REDJAS</u>	:	:	: 25.3	: GUETTARA	M. B.
14.6.53	:OUJDET EL KADI	Mae L.	: 9.4	: KSI-KSOU	Dr M.
16.6	: ds	M. C ben S.	: 1.5	: OUED GHARSI	M. R.
6.7	:CONSTANTINE-ALGER	M. M.	: 14.5	: ALGER	M. M.
4.9	:BONE-ALGER	M. C.	: 19.5	: SAIDA	M. K.
21.11	:CONSTANTINE-ALGER	M. D.	: 23.5	: GUETTARA	M. A.
24.12	:OUJDET EL CADI	Mlle C.	: 6.6	: THIERSVILLE	Dr C.
17.10.54	: ds	M. F. & Mle W.	: 7.7	: BEDEAU	Mme G.
20.10	:CONST.-BOUFARIK	Mme B. bent A.	: 7.7	: ORAN	Mme O.
6.11	:CONST.-PHILIPP.	Mme I.	: 27.7	: BENI ABES	M. H.
<u>EL OUED</u>	:	:	: 18.9	: ORAN	Mme G.
29.1.53	:SFAK	Mme P.	: 30.9	: KSI-KSOU	Mme M. Bent N
27.4	:BATNA	Mme F Bent A.:	: 3.10	: BEDEAU	M. R.
11.6	:BISKRA	M. G. Ben B.:	: 6-27 & 29/10	: ORAN	M. A. Ben K.
17.6	:BISKRA	Mme N.	: 21.10	: KSI-KSOU	Dr M.
15.8	:BATNA	M. Z. Ben B.:	: 7.10	: DJEBILET	M. P.
29.11	:BISKRA	M. M. Ben L.:	: 18.11	: GERVILLE-ALGER	Phre Bl.
30.11	:BISKRA	Soeur G.	: 19 et 30/11	: BENI ABES	Mme K.
1.12	:BISKRA	M. D. Ben A.:	: 28.11	: KSI-KSOU	Dr M.
7.12	:BISKRA	M. H. Ben L.:	: 28.11	: EL GUETTARA-	:
14.12	:BISKRA	M. B. Ben M.:	: 7.12	: W.ABES	M. B.
15.12	:BISKRA	M. G. Ben A.:	: 7.12	: KSI-KSOU	M. M. Ben M.
26.1.54	:BISKRA	Mme B Bent A.:	: DJELFA (1954):	:	:
28.1.	:BISKRA	M. D Ben M.	: 20.1.54	:	:
21.2	:BISKRA	Mme G Bent A.:	: 21.1	: ZENINA	M. M. ben C.
21.2	:BISKRA	M. K. Ben S.:	: 31.1	: RESSAR	Dr S.
4.3	:BISKRA	Mme D.	: 2.3	: GUEL B	M. A Ben A.
11.4	:BISKRA	Mme Y Bent A.:	: 3-12-26/4	: GHARDAIA	M. O. ben A.
<u>COLOMB BECHAR</u>	:	:	: 16.4	: ZENINA	Dr S.
4-10-17/11/53	: KSI-KSOU	Dr M.	: 4.5	: ALGER	M. M. ben C.
20 et 21/11	: ds	Médicaments	: 5.5	: ZENINA	M. S. Ben A.
1.12	: ds	Dr. M.	: 9.5 & 1-15/Xr	: CHAREP	Dr S.
3.12	:ORAN	M. M. Ben M.:	: 19.5	: ZENINA	M. H. Ben C.
9.12	:ORAN	Mme Z Bent H.:	: 20.5	: EL GOLEA	M. H. Ben A.
2.8.54	:GUETTARA	M. M. Ben A.:	: 1.6	: IN SALAH	M. L. Ben T.
<u>ALGERIE</u>	: 18.6	: BORSEAU	: 15.12	: BOUFARIK	M. A ben M.
28.1.53	:TOUGGOURT	:GAFSA-BONE	: 17.12	:WELB-LAGHOAT	M. M. ben L.
7.4	: EL GOLEA	: ORAN	: 19.12	: CHARGIA	M. R.
9.4	:BOUEV	: BONE	: 22.3	: GUEL B	Dr S.
18.4	:ORAN	: OULEV DJELLAL:	: 16 & 25.4	: ZENINA	: 5 & 15.8 : MESSAAD
31.5	:BATNA	: TIARET	: 22 & 7.4	: MESSAAD	: 16.8 : LAGHOAT-AL
6.6	:SOK EL TENIN:	: TOUGGOURT	: 20.5	: ALGER	: 19 & 22.8: ALGER
	: ORLEANSVILLE: DJELFA	: TERESSA-CONST:	: 30.5 & 13.6	: GERVILLE	: 25.8 : MESSAAD
13.6	: BISKRA	: LAGHOAT-ALGER	: 4 et 23.6	: ALGER	: 11 : ALGER
20.8	:CONSTANTINE	: 27.2 & 8:3	: ALGER	: 27.6 & 2.8	: ZENINA
21.9	:TOUGGOURT	: 28.2	: GUEL B	: 12 & 25.7	: ALGER
28.10	:DJELFA	: 18 & 31.3	: ALGER	: 14.7	: GERVILLE
7-20/6/54	:CONSTANTINE	: 13.3	: MESSAAD	: 24.7	: GUETTARA

Activités sanitaires des avions des aéro-clubs d'Algérie en 1953 et 1954.

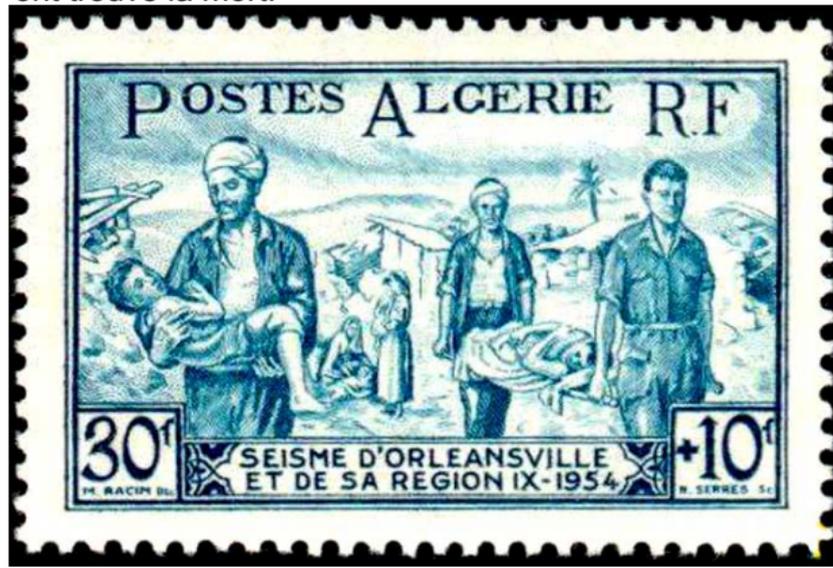
Détails des vols (suite)

Séisme d'Orléansville

Un violent séisme frappe la région d'Orléansville, dans la nuit du 8 au 9 septembre 1954. 1 500 personnes périssent et plus de 1 200 blessés sont retrouvés sous les ruines de leurs maisons. 60 000 sans-abris vivent dans des campements de fortune. Un pont aérien est établi entre Orléansville et Alger, vers l'hôpital Mustapha. Pour la première fois, des hélicoptères sont mis en œuvre et permettent d'atteindre Béni-Rached, l'épicentre, où 307 personnes ont trouvé la mort.



(Michel Richard)



Les équipes sanitaires et le Bell G2 de Gyrafrique, piloté par André Voirin, interviennent dès l'annonce de la catastrophe



ina.fr









(INA)

Evacuation avec le Sikorsky H-19 de l'USAF

Les Ju 52 de l'armée de l'Air utilisent le petit aérodrome de La Ferme pour le pont aérien vers Alger





ina.fr





ina.fr

Les Américains envoient aussi un Fairchild C-119 *Packet* de l'USAF



Le Fairchild C-119 *Packet* de l'USAF



Le pont aérien approvisionne Orléansville et la région en médicaments et en produits de première nécessité



ina.fr



Après les premiers secours, le Bell de Gyrafrique répand un produit sanitaire pour éviter les épidémies



ina.fr

1^{er} novembre 1954



Le 1^{er} novembre 1954, le car qui assure la liaison Biskra-Arris-Batna arrive aux gorges de Thigamène, dans la région de M'Chouchène (Aurès). A bord, se trouvent le caïd de M'Chouchène, Hadj Saddok, et un couple de tout jeunes mariés métropolitains : Guy et Jeanine Monnerot. Il a 23 ans, elle en a 21. Ils rejoignent l'école primaire de Tiffenel (arrondissement de Batna), où ils ont été nommés.

Il est 10 heures, un barrage est installé à la hauteur de la borne qui indique :

N 31 - Arris : 18 km. Batna : 79 km

Des hommes armés du FLN ordonnent aux passagers de descendre.

– *Je suis capitaine de l'armée française*, leur dit Hadj Saddok.

– *Nous sommes instituteurs*, disent les Monnerot.

Ce sont les raisons pour lesquelles ils vont mourir.

Une première rafale tue Hadj Saddok. Une seconde rafale frappe Guy Monnerot à mort. Jeanine est touchée à la cuisse, elle sera secourue vers midi et transportée à Arris, avant

Evacuation de Jeanine Monnerot

