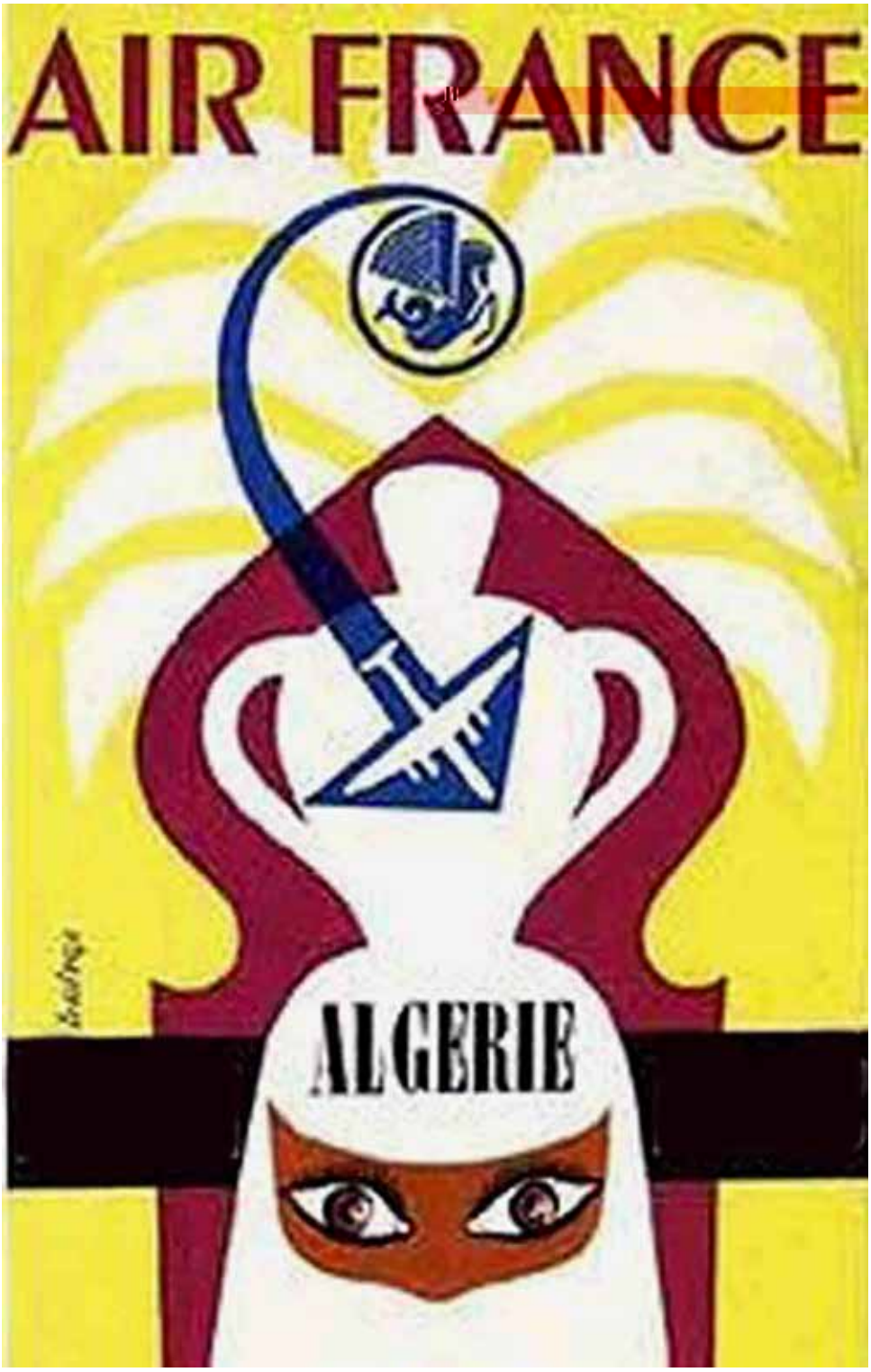
Air France en Algérie
(1946-1962)



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : 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 Gélineau, Hubert Gros, Sébastien Guillemin, 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

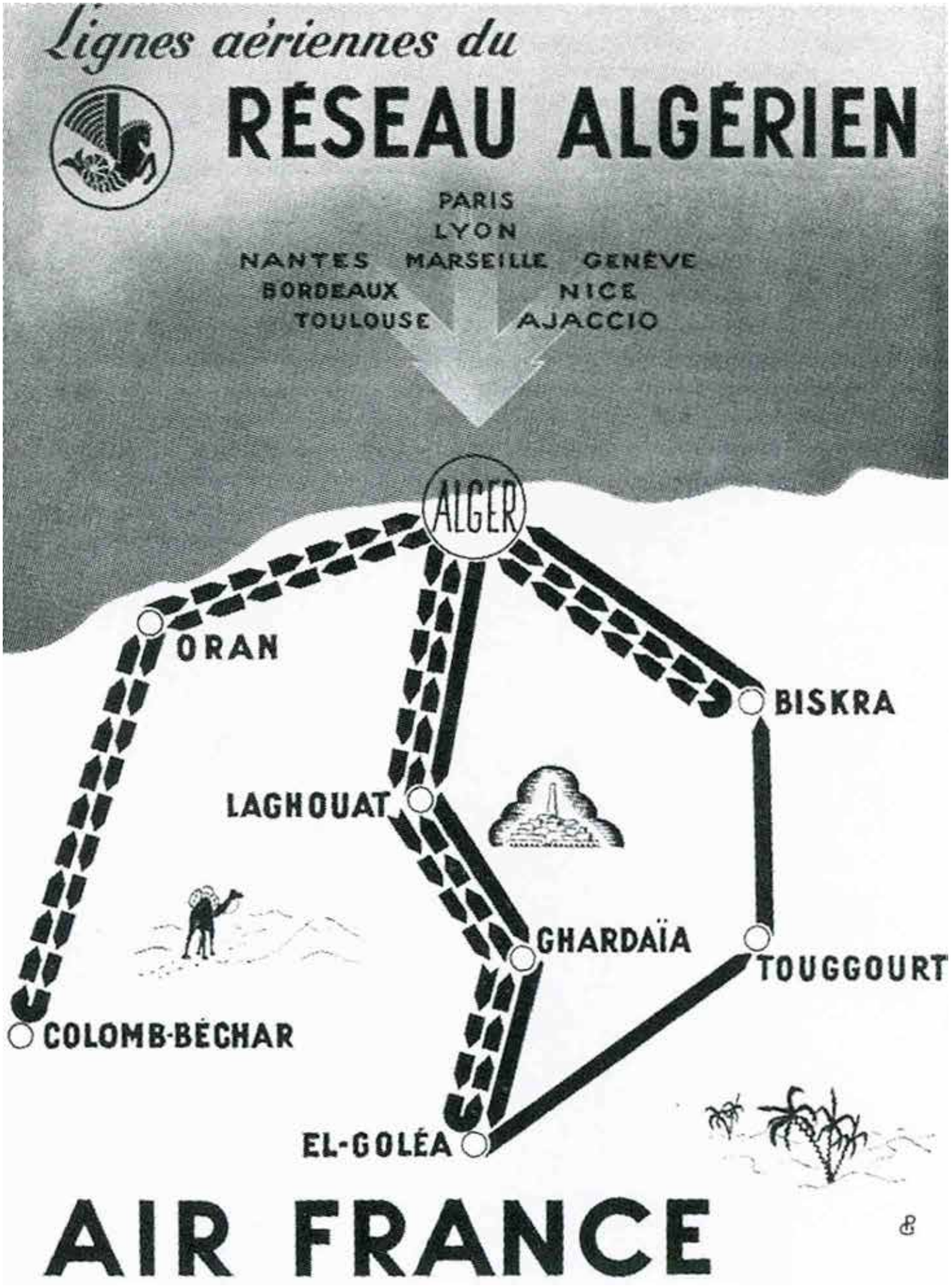
ISBN 979-10-97541-27-9

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
Bernard 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 *Languedoc* 66
Douglas DC 4 *Skymaster* 70
Breguet 763 *Provence* (*Deux-Ponts*) 76
Lockheed *Constellation* 90
SE 210 *Caravelle* 92
Alger-Brazzaville en DC 4 (Pierre Viré) 96
Aérophilatélie 102
Affiches 110


Lignes aériennes du
RÉSEAU ALGÉRIEN
PARIS
LYON
NANTES
MARSEILLE
GENÈVE
BORDEAUX
NICE
TOULOUSE
AJACCIO
ALGER
ORAN
BISKRA
LAGHOUAT
GHARDAÏA
TOUGGOURT
COLOMB-BÉCHAR
EL-GOLÉA
AIR FRANCE

1946

Le RLAF devient Air France le 1er 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 utilisé jusque 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 1er 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 SNECMA 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 Frenda.
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 1er mai, première liaison postale quotidienne de nuit Paris-Alger. Didier Daurat (chef du centre d'exploitation postal) assiste au départ.

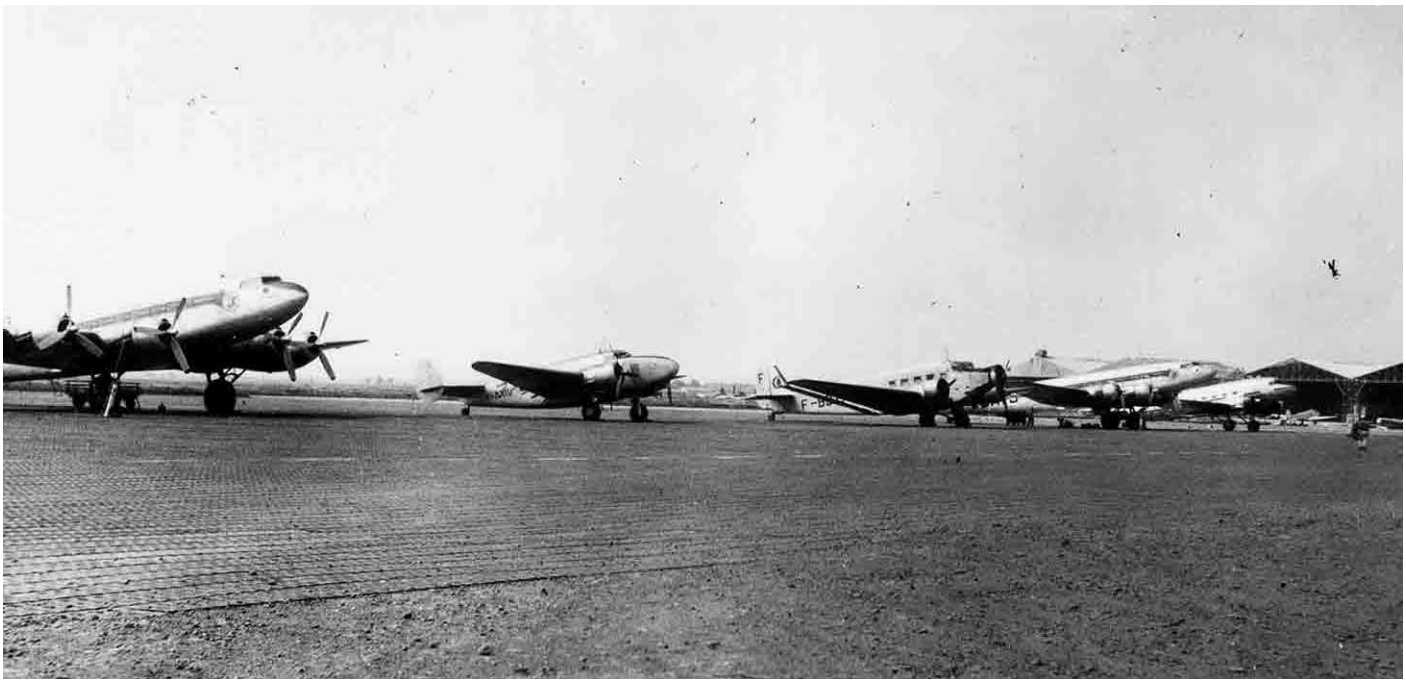
Le 8 juillet, ouverture de la ligne Paris-Oran et Marseille-Oran en *Languedoc*.

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 assure 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 VIRÉ *décore* 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 toile de fond. Des pilotes ou des navigants forment la haie.

Devant ce simple apparat : 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 sur la brèche depuis 1925. Pilote de la L.A.F. puis de la Transsaharienne où, en compagnie de Duchêne et de Monneil, morts tous deux en service commandé, il assura la liaison Oran-Conakry avec un appareil de tourisme. Puis Dagneaux l'engage à Air Afrique et 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 échappe de France par la vallée d'Andorre où il est recueilli les deux pieds gelés. Il échappe de peu à l'amputation et après de multiples aventures touche le sol d'Afrique.

Depuis cet instant il œuvre pour affirmer 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 épinglera 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
ockheed 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 aérogare 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

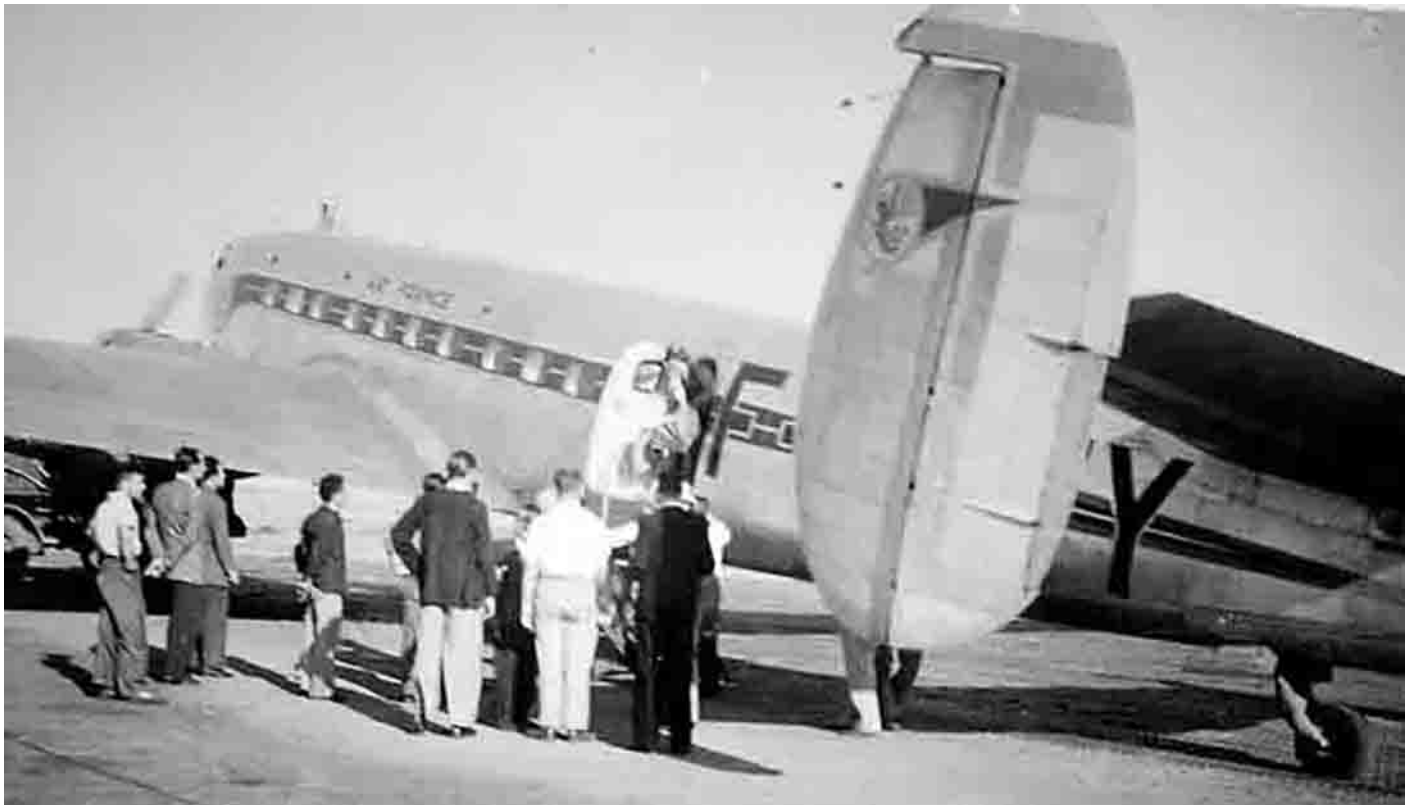
Grâce aux efforts des services techniques et commerciaux d'Air France et des P.T.T., mercredi également, après l'arrivée du « Constellation » la compagnie Air France inaugurait à 1 h. du matin la liaison postale aérienne nocturne avec Paris.

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.

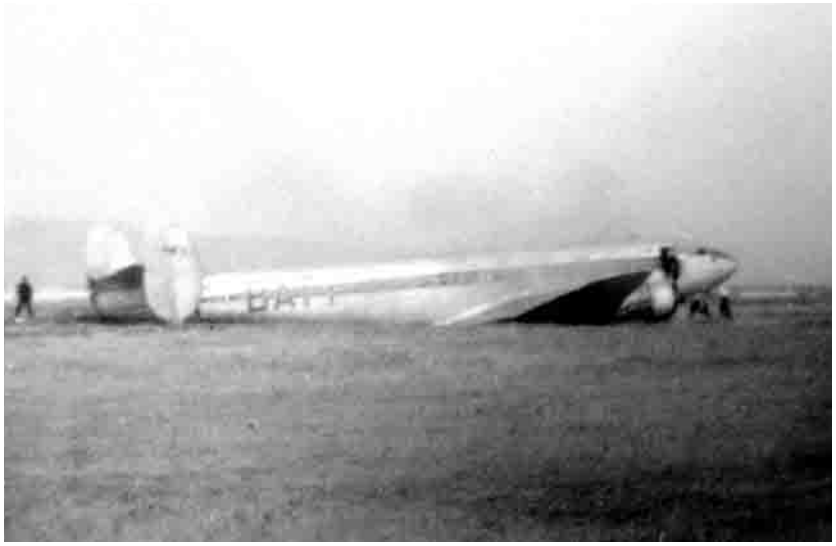
Par ce service postal de nuit, l'acheminement du courrier gagne environ 24 h.

▲ *30 avril 1947, premier atterissage 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



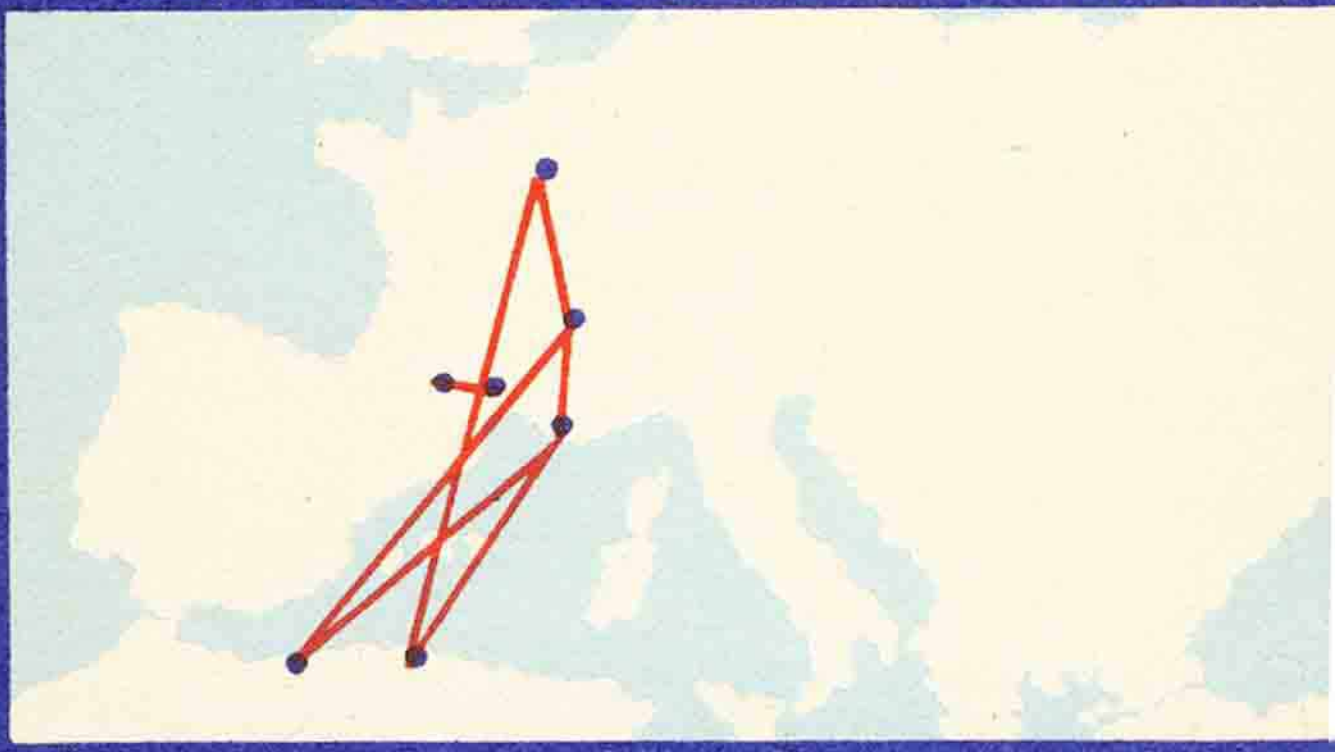
HIER MATIN L'INAUGURATIO
de l'aéro-gare d'Air-France
rue Alfred-Lelluch
a été présidée par M. Chataigneau

La nouvelle aérogare d'Air-France, aux lignes pures et harmonieuses

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 avait 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 Anthoine
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, presqu'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-Alicante-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 1er 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'un 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

FRANCFORT
NANTES
PARIS
MULHOUSE
BORDEAUX
LYON
GENÈVE
TOULOUSE
NICE
MARSEILLE
AJACCIO
TANGER
RABAT
ORAN
ALGER
PHILIPPEVILLE
CASABLANCA
OUJDA
BISKRA
BONE
MEKNES
FES
TUNIS
COLOMB-BÉCHAR
TOUGGOURT
MARRAKECH
EL GOLÉA
AGADIR
ADRAR
DJERBA
AOULEF
TAMANRASSET

AGENT

INDICATEUR D'ALGÉRIE

Horaire valable à partir du 26 Octobre 1952

Sous réserve de modifications sans préavis

ÉDITION N° 3
26-10-52

Printed in France Réf. 625/P Allépée et Cie - Paris

Services à partir du 26 Octobre 1952 en heures locales

ALGER — MÉTROPOLE

LIGNES LONG-COURRIERS — LIGNES ALGER → MÉTROPOLE

	AF 204	AF 104	AF 118	AF 113	AF 204	AF 202	AF 248	AF 244	AF 272	AF 243	AF 224	AF 230	AF 270	AF 328	AF 322	AF 314
	Dimanch.	Dimanch.	Dimanch.	Dimanch.	Lundi Jeudi	Dim.	Lundi Jeudi Vendr.	Mardi Dimanch	Mercr. Dimanch	Mercr.	Lundi	Samedi	Dimanch	Lundi Mercr. Jeudi Vendr.	Dimanch Dim.	Quot.
	Vendr.	Lundi	Mercr.	Dim.												
COLOMB-BÉCHAR	...	...	...	...	...	08 30	...	...	...	...	...	16 30	...	...	...	...
ALGER	05 35	04 25	03 50	00 30	11 15	11 15	08 00	08 25	08 10	07 15	...	...	...	08 00	03 03	07 50
AJACCIO					13 15	12 00					...	14 10	13 10			
NICE					16 10						...					
MARSEILLE					17 20						...	16 10	14 00			
MULHOUSE					...	15 45	13 10	10 50	12 10		...				03 45	
LYON					...	...	...	13 00	12 50		...	18 50	11 50		03 23	
GENÈVE					...	...	...	15 15			...	...	...			
FRANCFORT					...	...	...	...	...		...	...	...	13 40		
TOULOUSE					...	...	...	...	...		...	...	...	13 10		
BORDEAUX					...	...	...	...	...		...	...	...	13 45		
NANTES					...	...	...	...	...		...	...	...	15 20		
PARIS (Orly)	10 35	09 05	08 30	05 30	...	...	...	...	...		...	...	...	13 05		
PARIS (le Bourget)	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	...	...	14 05		
														14 40		
														15 50	05 55	13 20

LIGNES MÉTROPOLE → ALGER — LIGNES LONG-COURRIERS

	AF 215	AF 213	AF 223	AF 271	AF 201	AF 243	AF 225	AF 273	AF 249	AF 203	AF 205	AF 005	AF 105	AF 117	AF 113
	Quot.	Lundi Jeudi Dim.	Mardi Jeudi Samedi	Samedi	Dimanch	Mardi	Jeudi	Mercr. Dim.	Lundi Mercr. Jeudi Vendr.	Dimanch	Mardi Vendr.	Mercr.	Samedi	Dim.	Jeudi
COLOMB-BÉCHAR	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
ALGER	19 00	15	16 30	...	22	16 30	16 35	...	18 30	12 30	12 15	...	05 35	16 25	20 15
AJACCIO				...				...			10 20				
NICE				...				...			08 30				
MARSEILLE		24 25		...				...			...				
MULHOUSE		03 50		...		15 50		...	18 50	11 50	...				
LYON				...		16 10		16 10			...				
GENÈVE				...				14 00			...				
FRANCFORT				...	20	15 00	16 15	...			...				
TOULOUSE			16 20	...		...		...			...				
BORDEAUX			15 15	...		...		...			...				
NANTES			14 45	...		...		...			...				
PARIS (Orly)			14 05	...		...		...			...		17 30	16 00	17 50
PARIS (le Bourget)	15 40	01 30	12 55	...		...		...			...		...	...	...

ORAN — MÉTROPOLE

	AF 204	AF 250	AF 202	AF 200	AF 205	AF 251	AF 230	AF 205
	Lundi Vendr.	Jeudi	Mercr. Samedi Dim.	Mercr.	Lundi Vendr.	Mardi	Mercr. Samedi Dim.	Vendr.
COLOMB-BÉCHAR	...	...	...	08 30	...	...	...	16 30
ORAN	14 40	07 30	13 30	10 10	13 30	15 30	12 25	14 55
MARSEILLE	19 00	11 50		15 30	13 10		14 30	11 50
LYON	20 00	15 50			16 30			
PARIS (le Bourget)	23 30	14 00	19 50	...	07 50	...	08 30	...

BONE — MÉTROPOLE

	AF 276	AF 274	AF 277	AF 275
	Mardi Dim.	Jeudi	Mardi Dim.	Jeudi
BONE	...	...	12 45	11 50
MARSEILLE	19 00	16 10	11 10	...
PARIS (le Bourget)	23 30	19 50	07 50	08 30

LIGNES NORD-AFRICAINES

	AF 276	AA 011	AA 011	TAR 003		AF 277	AF 279	AA 002	AA 012-A	AA 012-B	TAR 003
	Lundi Jeudi	Mardi Vendr.	DO Mercr. Samedi Dim.	Dim.		Lundi	Vendr.	Mercr. Samedi	DO Jeudi Dim.	Lundi	Dimanch Dim.
CASABLANCA	06 40	09 15	07 30	...		20 35	15 55	16 20	18 45	12 30	...
RABAT		10 50		...				17 50			...
ORAN		12 25	10 50	...				19 05	16 00	14 45	...
ALGER	10 00	13 10	12 20	...		16 30	13 10	20 00	18 25	17 35	...
BONE	10 40	...	...	14 20		18 15	15 12	...	19 40	...	17 20
TUNIS		...	...	16 00							09 05
				16 25							09 05
	12 50	...	...	18 30		14 30	10 40	...	...	...	08 00

LIGNE DES OASIS

	AF 225	(à partir du 3 Novembre 52)	AF 224
	Lundi Vendr.		Lundi Vendr.
ALGER	02 30		16 40
BISKRA	06 30		15 20
TOUGGOURT	09 10		14 50
	12 15		11 50

LIGNE DU HOGGAR

			AF 6377 6377 6377	(à partir du 11 Novembre 52)	AF 6377 6377 6377				
			Mardi		Mercr.				
ALGER	...	...	08 45		16 45	...	...	...	...
EL GOLÉA	...	...	09 40		13 40	...	...	...	...
ADRAR (1)	...	...	11 00		10 40	...	...	...	...
	...	...	11 35		10 10	...	...	...	...
AOULEF	...	...	12 20		09 25	...	...	...	...
TAMANRASSET (2)	...	...	13 20		08 45	...	...	...	...
	...	...	16 05		06 00	...	...	...	...

CORRESPONDANCES ROUTIÈRES par S.A.T.T

(1) ◆ A ADRAR :
CORRESPONDANCES DES REGGAN, BIDON V, TESSALIT, GAO partant d'ADRAR le Jeudi à 12 00
EN PROVENANCE DE GAO, TESSALIT, BIDON V, REGGAN arrivant le Dimanche à 12 00 à ADRAR.

(2) ◆ A TAMANRASSET :
CORRESPONDANCES DES IN-GUEZZAM, AGADÉS, et ZINDER partant de TAMANRASSET le Vendredi à 3 00
EN PROVENANCE DE ZINDER, AGADÉS et IN-GUEZZAM arrivant le Dimanche à 20 00 à TAMANRASSET.

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. 20 avant l'heure de décollage.

Pour les lignes sur Colomb-Béchar, les lignes des Oasis et du Hoggar et les parcours Bône-Alger et Oran-Alger, les délais de convocation précédents sont respectivement réduits à 1 h. et 0 h. 20.

1953

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

Le premier Breguet 763 *Provence* est livré le 27 février, le 2ème le 1er avril, le 3ème le 8 juin, le 4ème le 8 juillet et le 5ème 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 et 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 Réuion 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 règlementation.

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 1er 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

Oeufs en gelée Bellevue

Asperges d'Argenteuil

Galantine de volaille truffée

Selle 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

1954

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 vérityable 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 barvte 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 Kerlovéou, 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 journaliste 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 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 fn de l'année.

AIR FRANCE a célébré le 20e 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. Briend 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. Briend évoqua le souvenir des navigants qui ont créé la ligne par leur sacrifice et leurs généreux efforts.

Il retraça alors l'historique 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. Briend 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 20me 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 hydravion 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. Briend 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. Briend 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.

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.

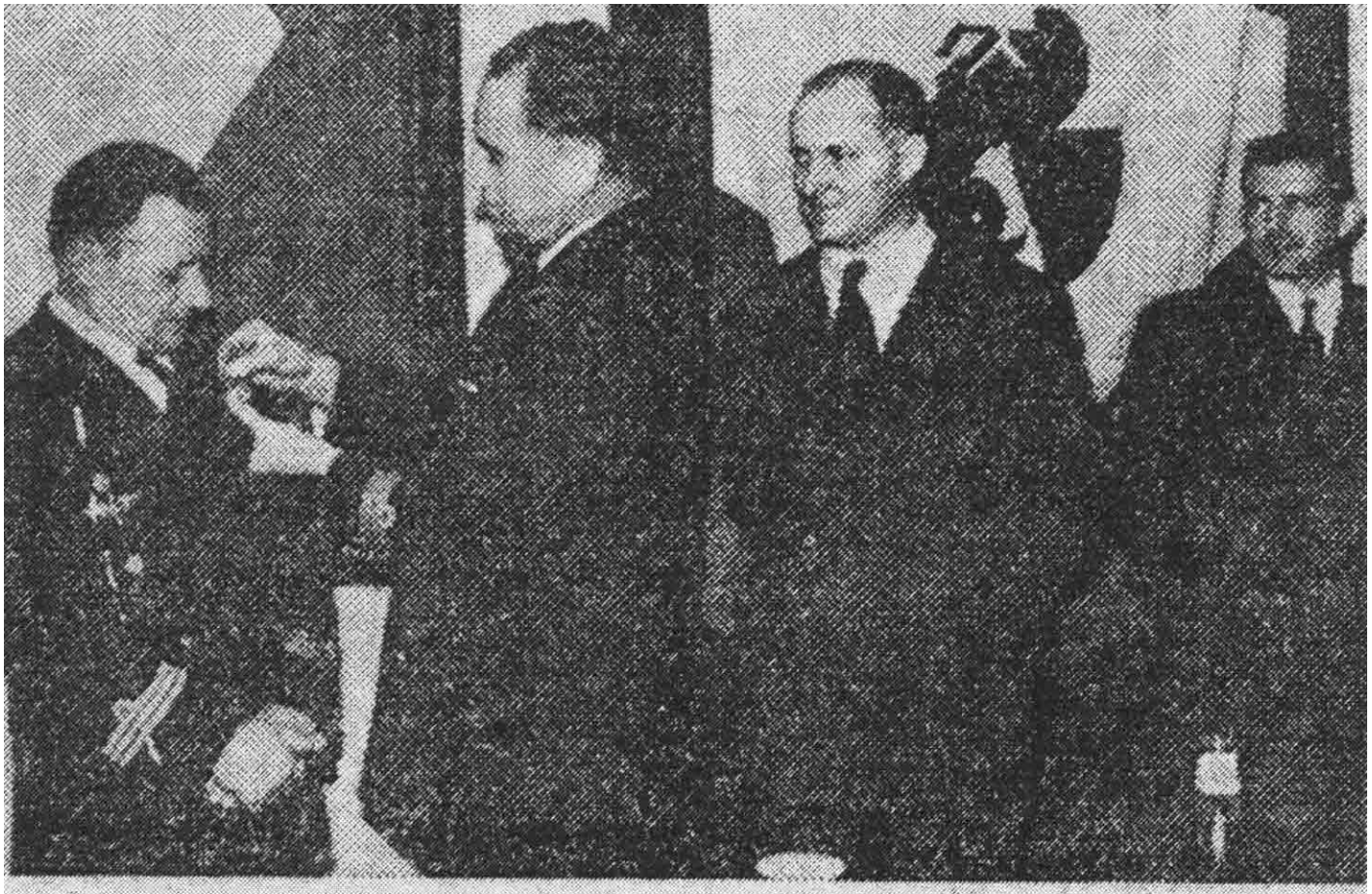
On notait la présence de MM. Fogues, directeur de l'Aéronautique civile en Algérie ; Goudant, directeur régional d'Air France ; Dupuy, ingénieur des Mines à Alger, ancien chef du personnel navigant ; Prunerac, Lavallée et les chefs des services d'Air France.

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'escale ; 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 Latecoère, Aéropostale puis Air-France, il n'hésite pas en 1948 à assurer le rôle de chef d'escale 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 20ème 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 transtlantiques 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 gouverement 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

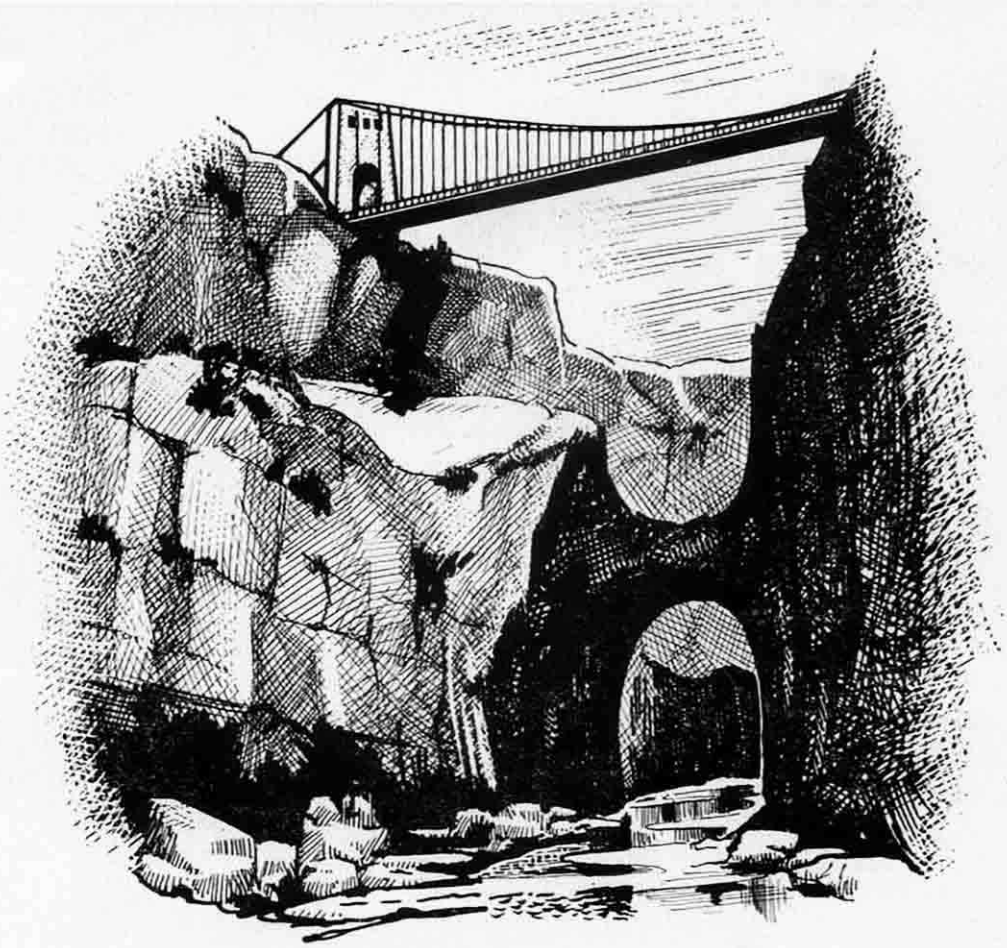
VIN SELECTIONNE

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 RÉSEAU DU MONDE

à la pointe
du progrès

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.

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

SOLEIL-PLAGES-EXOTISME

AIR FRANCE

vous invite cet été...

AU CAP MATIFOU

12 JOURS de Vacances inoubliables
à partir de 21.100 Francs tout compris

Traversée de la Méditerranée aller et retour
en quadrimoteur

AIR FRANCE

ORGANISÉ PAR AIR FRANCE
— à 20 kms d'Alger —

Le Centre de Vacances

DU CAP MATIFOU

vous offre

DES INSTALLATIONS MODERNES

- Dans une immense propriété, des bâtiments neufs comprenant les chambres et dortoirs, les salles à manger ainsi que la salle de spectacle et les installations sanitaires.
- Un service médical assuré en permanence.
- Des tentes équipées pouvant être louées sur place.
- De vastes emplacements ombragés réservés aux campeurs apportant leur matériel.
- Des terrains de sport à la disposition des estivants.

DES DISTRACTIONS VARIÉES

- Plages ravissantes à proximité-Pêche sous-marine-Promenades en mer.
- Volley Ball - Basket - Tennis.
- Danse (avec orchestre) - Radio - Bar - Cinéma - Théâtre.
- Nombreuses excursions organisées par le Centre.

DES TARIFS AVANTAGEUX

AIR FRANCE a consenti des réductions exceptionnelles qui permettent de vous proposer des tarifs TRÈS AVANTAGEUX. Voici quelques exemples de FORFAITS :

DOUZE JOURS AU CAP MATIFOU

comprenant le séjour (en dortoir ou sous tente) et le transport (aller et retour) en Quadrimoteur AIR FRANCE.

Au départ de :	Tout compris :	Au départ de :	Tout compris :
MARSEILLE	21.100 Frs	NANTES	28.000 Frs
TOULOUSE	23.000 Frs	PARIS	29.900 Frs
LYON	24.500 Frs	MULHOUSE	29.900 Frs
BORDEAUX	24.900 Frs	STRASBOURG	31.800 Frs

Par journée supplémentaire : 875 Frs par jour
supplément pour chambre particulière : 175 Frs —
" tente " particulier : 75 Frs —

AIR FRANCE accepte le paiement en Bons de la Caisse Nationale de Vacances

RENSEIGNEMENTS - INSCRIPTIONS

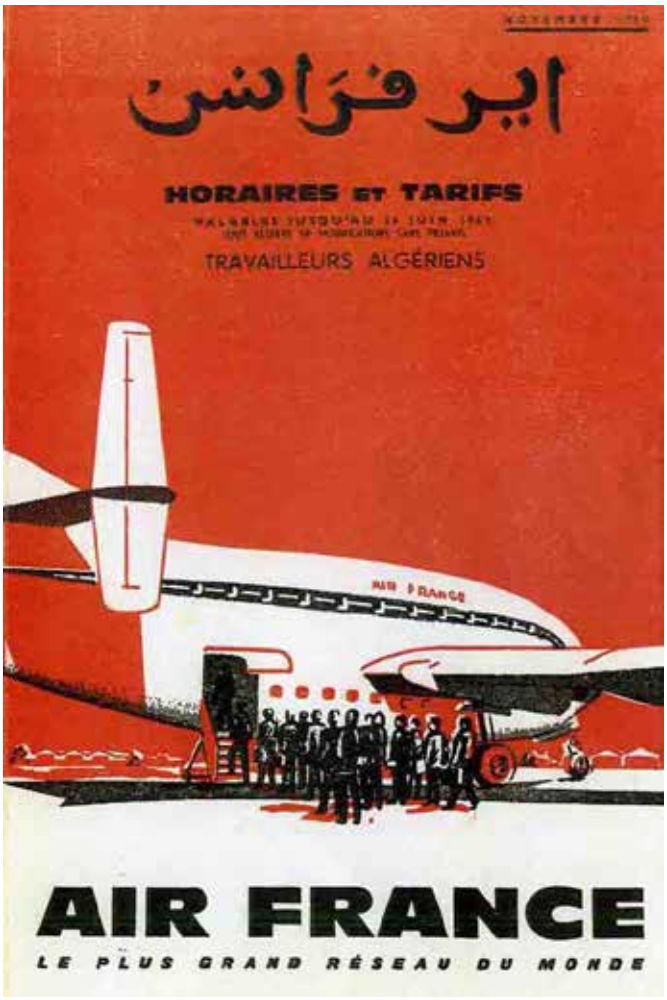
Pour recevoir une documentation détaillée et pour votre inscription adressez-vous à l'AGENT DE VOYAGES de votre choix ou aux agences AIR FRANCE de PARIS — LYON — MARSEILLE — BORDEAUX — TOULOUSE — NANTES — STRASBOURG

Les membres du Touring-Club de France peuvent s'adresser pour leur inscription aux bureaux du T.C.F.

Agent AIR FRANCE

SAPHO - Paris

Réf. 922-P.2.55



AIR FRANCE ALGER

met à votre disposition un

CENTRE D'ACCUEIL ET D'HEBERGEMENT

à des prix très modiques

Vous adresser à : AIR FRANCE, 30, Rampe Magenta - ALGER - Tél. : 64.69.43

AGENT :
TRANSAVIA
S.A.
VOYAGES
SIÈGE SOCIAL
SUCCURSALE : RUE D'ALGER
BOUIRA

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 000ème 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 1er 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).

L'ECHO D'ALGER

DÈS, LUNDI PROCHAIN 18/2/56

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 »

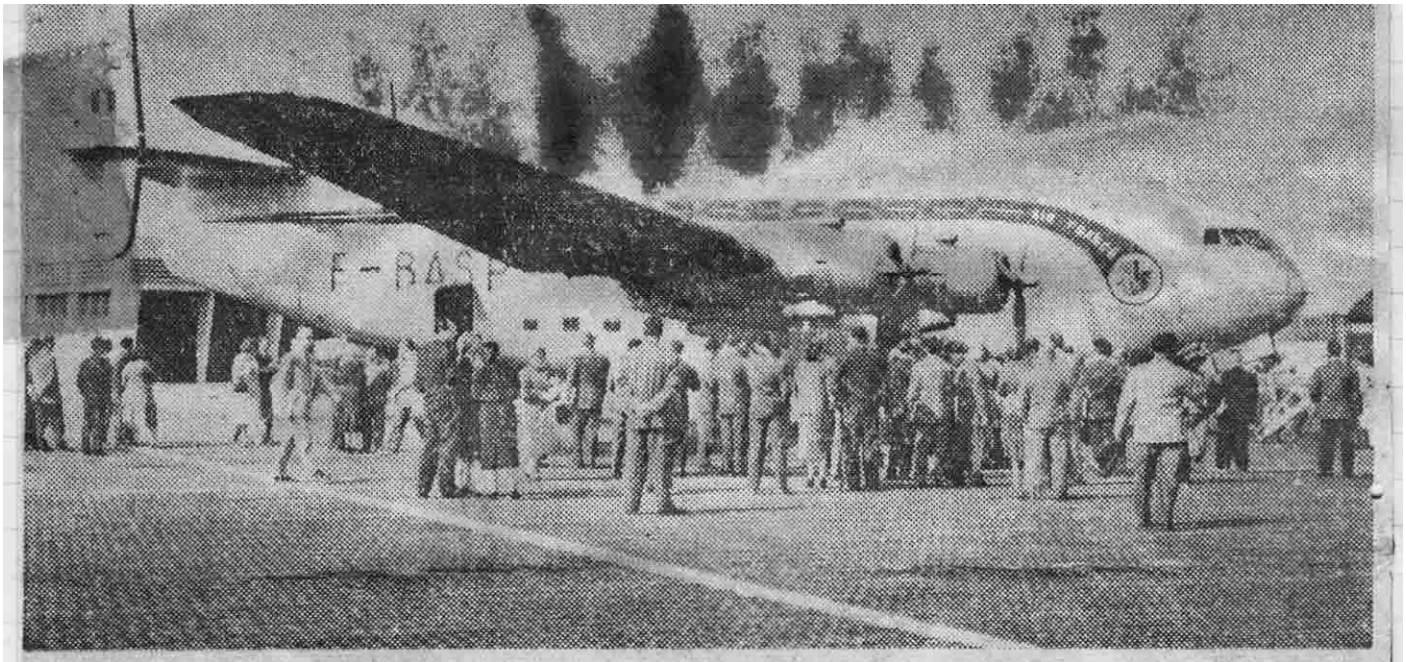
En plus des liaisons quotidiennes par DC-4, tous les mercredis un DC-3 sera mis en service dans les conditions suivantes :

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 (1.500.000e passager)
(Photo « Dernière Heure »)

ORGANISÉE PAR AIR FRANCE

La "Journée Bréguet" a été marquée, hier par le départ du 1.500.000e passager

transporté par les « Deux-Ponts » et le 15.000.000e 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 1.500.000e 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 », et 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.

A 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.

A 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 chaleureusement accueillie.

A 16 heures, tout le monde se retrouva sur le terrain d'envol devant le « Bréguet » qui allait transporter, entre autres passagers, Mme Chardenot, heureuse 1.500.0000e passagère, qui, souriante, accueillit un bouquet de roses et le certificat signé par M. Hymans, 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 ailes 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 1.500.000e passagère et le 15.000.000e 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 1.500.000e 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 pataude de grosse dorade volante se profile si familièrement dans le ciel d'Alger c'est comme un messager fraternel qui nous vient de la Métropole pour nous réconforter et nous donner des raisons d'espérer.

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

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 1.500.000e 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'Amicale 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 Louis 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 1.500.000e 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 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 sabla le champagne à bord.

L'ambiance était toute de gaîté. 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 (1.500.000e passager 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 Heure »)

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 Cazenave, 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 premier passager des lignes Algérie-Métropole. Epoque héroïque, quasi-expérimentale, 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 que fut Louis Bréguet, symbole heureux du dynamisme et de l'audace de l'industrie aéronautique française.

A 16 h., un « Bréguet-deux-Ponts » s'apprêtait 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 cameramen et les photographes. Mme Chardenot, pointée au service des départs comme étant la 1.500.000e passagère du « Bréguet » « Alger-Métropole », fut saluée par son « ancien », M. Laffargue, cependant que la compagnie Air France offrait à cette heureuse passagère un bouquet 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-Bône-Tébessa, Alger-Biskra-Batna, ont été ouvertes fin 1955 et début 1956. Réclamées par les autorités 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, Edjele, Laghouat, Ghardaïa, El Golea, Tamanrasset, In Salah, Adrar, exploitées maintenant en DC. 4 et en Bréguet suffisent à peine à assurer le trafic. Ce sont les voies de l'expansion économique. Là, où en 1954, une fréquence de DC. 3 suffisait, il faut maintenant 4 fréquences de Bréguet par semaine.

Le réseau intérieur algérien compte maintenant 13.000 km de lignes régulières et desservi 21 escales.

Cette activité aérienne est d'autant plus nécessaire que les territoires du Sud de l'Algérie sont vastes 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 Tamanrasset l'escale du réseau algérien la plus au sud ; 1.006 km séparent Alger de Fort Flatters.

Rien d'étonnant à ce que l'avion 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 joindre Alger à In Salah, cahotant et s'ensablant ; l'avion assure la liaison en 3 h. 40.

Pour faire face d'autre part au développement économique, les services d'infrastructure 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 service ses appareils gros porteurs. Ainsi, El Golea, In Salah, Tamanrasset, Ouargla, Fort Flatters, Colomb Béchar, sont maintenant accessibles, même de nuit, aux DC. 4 et aux Bréguet 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 450 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 DESSERTE 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'adresser à Alger les ordres les plus divers (ravitaillement, disques, pharmacie, livres, etc.) livrables par le prochain avion.

L'Air Service connaît une activité grandissante : en 1956, plus de 4.000 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 du 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 réussie en tous points.

« Le but de la mission était d'aller chercher à El Goléa tout ce qui était récupérable de l'avion Nord. 2501, n° 138, accidenté à l'atterrissage.

Initialement, nous devions tenter de faire deux rotations, le Bourget-El Goléa-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 trouvions un message donnant les instructions pour recharger et nous dérouter 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'utilisation rentable 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 sommes partis le 14 octobre du Bourget pour nous reposer 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.

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

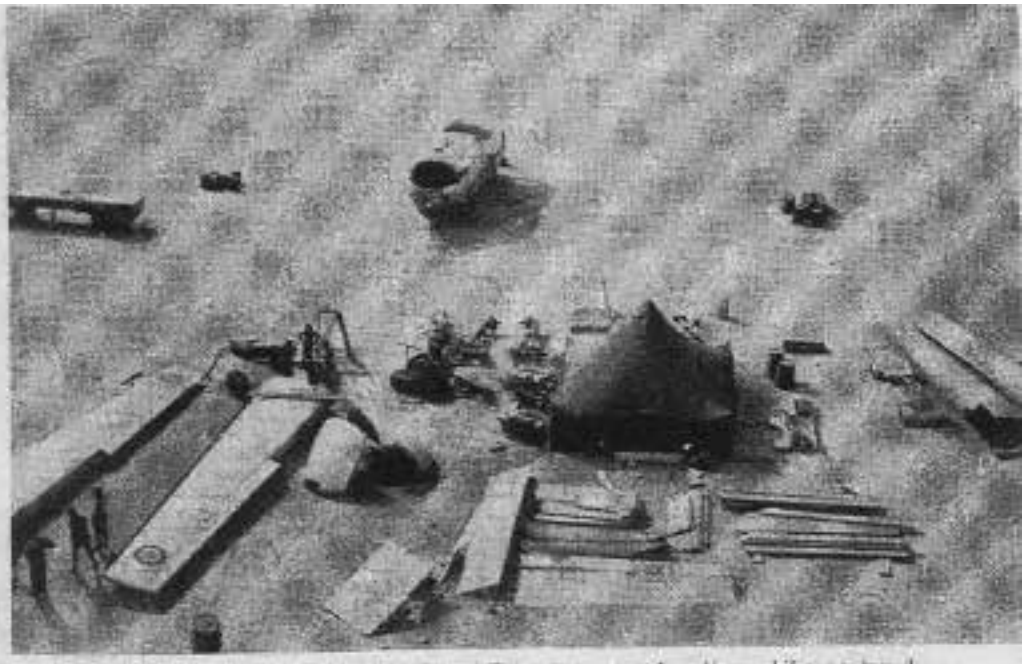
La possibilité de ravitaillement massif et rapide aux moindres frais de points isolés et lointains ;

En 6 jours nous avons transporté 48 T de fret en vivres et matériel, parcouru 9.215 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 ;

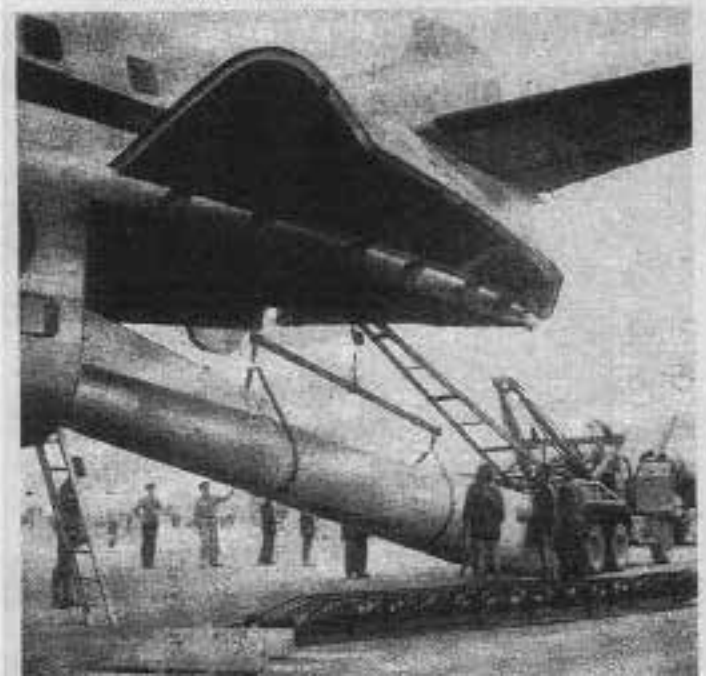
L'aisance avec laquelle un Breguet « Deux Ponts » peut être chargé et déchargé, même avec des moyens parfois rudimentaires, qu'il s'agisse de matériel lourd ou encombrant ;

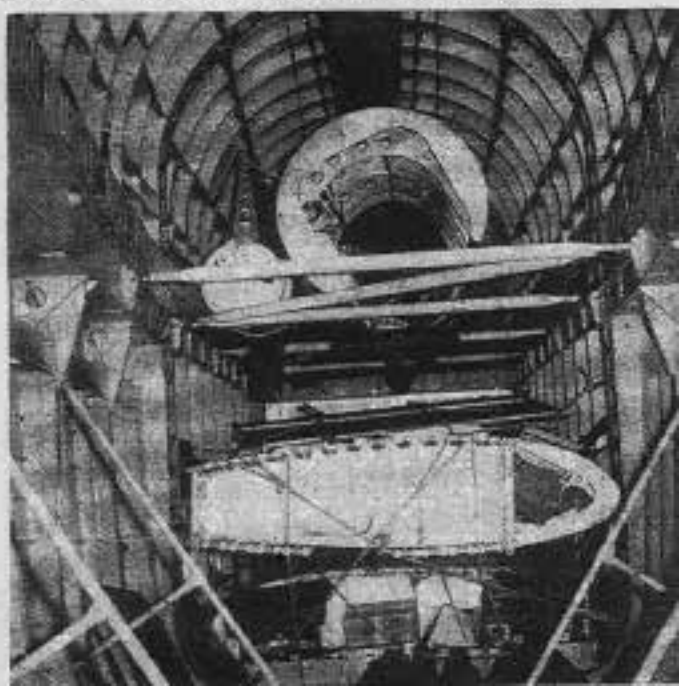
La possibilité pour le Breguet de se poser et de décoller sur des pistes courtes, celle de Perpignan faisant 1.400 m, celle de Bourges 1.200 m. Nous atterrissions sur 800 m en utilisant la réserve. »



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

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





Coopération Air France-Armée de l'Air pour le trasport 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.

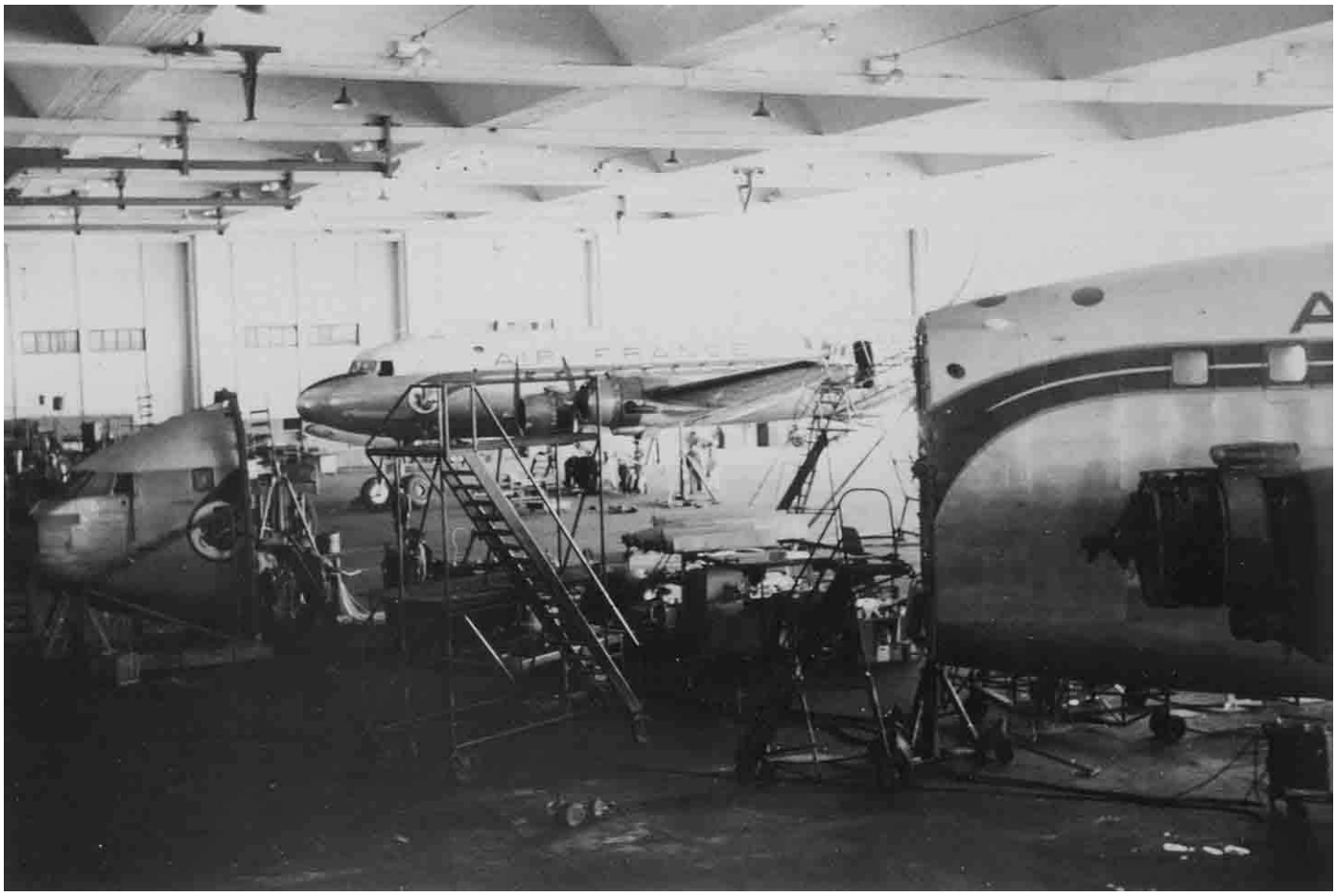
Le 11 juin, desserte, pour la première fois, du forage d'Oued-Mya à Hassi-Messaoud, en *Deux-Ponts* piloté par Philippe Bulte, transportant huit tonnes de matériel.

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 déroute sur Lyon où l'atterrissage s'effectue normalement, malgré une déchirure de deux mètres dans le fuselage.

Au 1er 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

1958

Le 31 mai, le DC 3 F-BHKV affrété par l'Armée pour transporter des technicien 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 4ème République le 1er 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 Télergma 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
3ème ÉDITION

ALGER

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

TYPES D'APPAREILS ET CLASSES CORRESPONDANTES

CONSTELLATION . . . = Const. F 1re Classe
— . . . = — T Touriste
ARMAGNAC . . . . . = Arm. T Touriste
BRÉGUET-PROVENCE = Prov. T2 Touriste 2 / B
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 1re 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*

1959

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 repésentée 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 Cherrié) 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 bircacteur 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 frêt 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. Héreil 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 étrangers voire même l'U.R.S.S. s'y intéressent fortement pour des commandes éventuelles.

A cet effet du reste, M. Héreil 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 Vénézuéla, 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. Héreil 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*

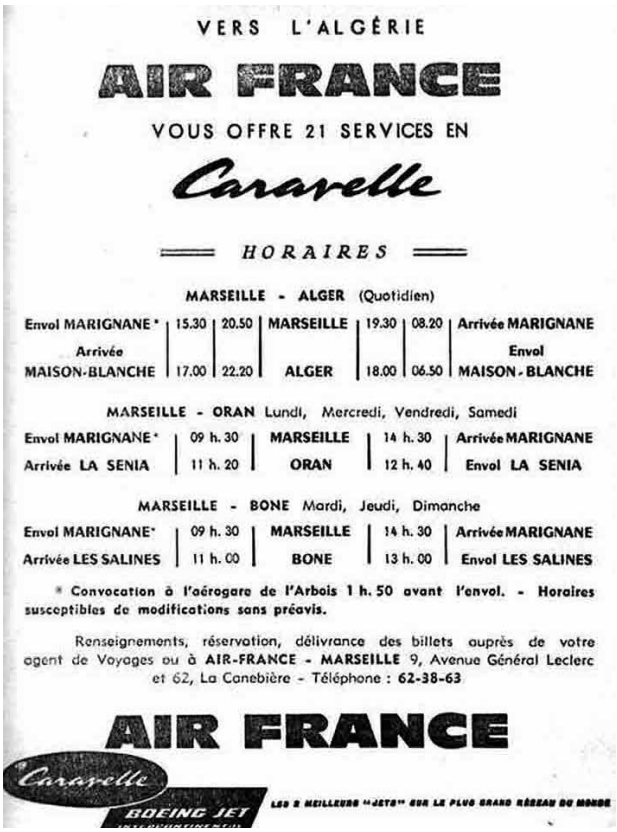
1960

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 1er 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 cour 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 employe 860 personnes à Maison-Blanche.
900 000 passagers ont été transportés entre l'Algérie et la métropole dans l'année.
Le 1er 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 •
AIR FRANCE
À LA POINTE DU PROGRÈS
AU SERVICE DE L'ALGÉRIE •
JEAN BERNOT

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

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 1er 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

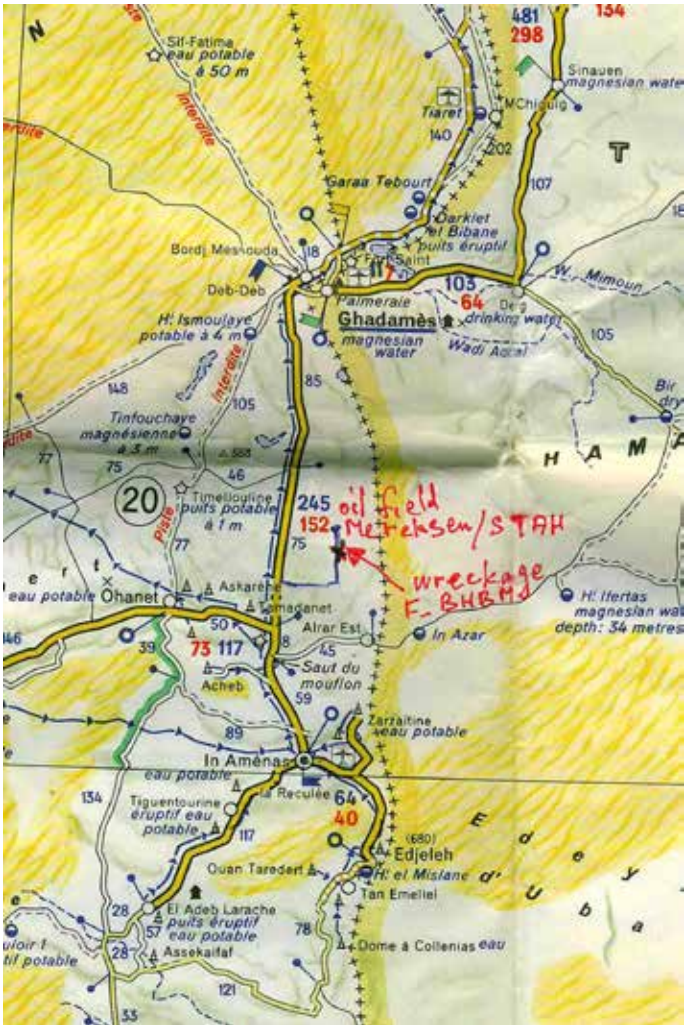
EN PLEIN SAHARA
79 morts
dans le Brazzaville-Paris

Le "Super-Starliner" s'est écrasé au nord d'Edjelé

TOUS LES PASSAGERS ET L'ÉQUIPAGE ONT PÉRI

A 1 h. 10, la radio annonçait "Tout va bien à bord" ***15 minutes après c'était 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. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9374.00	259.34		1.851.915
12 Décembre	JU 52	BAKT	Alger Bône Alger	3.55			860
13		BAJG	Alger Bône Tunis	3.10			665
			Tunis Bône Alger	2.55			665
14		BALJ	Essai à Alger	0.30			
10		BADE	" "	1.00	0.48		
11		BAML	" "	0.20			
11	L.5	ARTE	" "	0.05			
19		BAKT	Alger Bône Tunis	2.35			665
			Tunis Bône Alger	2.20			665
21		BALF	Alger Bône Alger	3.50			860
23	II.38	ARID	Alger Marseille	2.45			835
3 Janvier 46		BAMP	Marseille Alger	3.45			835
8	C.60	BAIZ	Alger Blida Berkane Ouarzazate Agadir	7.45	0.31		2435
			A reporter.....	9410.55	259.57		1860.400

LISTE DES VOLS.

DATE. 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9410.55	259.57		1860.400
11 Janvier	C60	BAIZ	Gao Niamey Zinder Fort Lamy Bangui	9.40	1.09		2965
17/18 -	"	"	Bangui Stanley Maridi Lundi	11.00			3355
19 "	"	"	Maridi Lundi	3.20			1060
23 "	"	"	Fort Lamy Lundi Maridi Stanley	12.15			3765
24	"	"	Stanley Bangui Fort Lamy Niamey Gao	11.50	0.05		3830
25	"	"	Gao Bordj Alger	8.20			2415
29	JU52	BAJG	Alger Bône Tunis Bône Alger	6.45			1330
5 Février	"	BAJJ	Alger Tafaroui Oran Rabat Casa	5.15			
6 "	"		Casa Rabat Oran Alger	5.45			2340
8 "	C60	BAIZ	Alger Oran Casa Agadir	5.05			
10 "	Sock	ARIH	Agadir Casa Alger	5.05			3040
13 "	Dewoitine	ABBI	Alger Marseille	3.45			
	"	ABBE	Marseille Alger	3.00			1670
			A reporter.....	9502.00	261.11		1.901.950

LISTE DES VOLS.

DATE. 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS. COMME PILOTE.	DUREE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DUREE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9502.00	261.11		1901250
15 Février	Ju 52	BAKR	Alger Bone Alger	4.10			860
20 "	C 60	BAIX	Alger Tunis	9.05	0.21		655
21 "	"	"	Tunis Tripoli Benghazi El Caire	7.05			2275
23 "	"	"	El Caire Wadi Khartoum Dinder	9.20			2320
24 "	"	"	Dinder Gedaref Hogd Nairobi	9.20			2720
25 "	"	"	Nairobi Dar Eludi Dinder Tana	9.25			2490
28 "	"	"	Tana Bana	0.20	954.45		100
1 Mars	"	"	Tana Hajunca Eludi El Gdabar	7.20			1750
2 "	"	"	El Gdabar Nairobi	2.35			705
3 "	"	"	Nairobi Mogadiscio Hargeum Dinder	10.00			2885
4 "	"	"	Dinder Khartoum Wadi El Caire	9.20			2370
5 "	"	"	El Caire El Adem Benghazi Tripoli Tunis	9.35			2895
6 "	"	"	Tunis Alger	2.30			655
			A reporter.....	958205	261.32		1.912.670

LISTE DES VOLS.

DATE 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS. COMME PILOTE.	DUREE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DUREE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9582.05	261.32		1912590
11 Mars	Newortine	AQBP	Alger Marseille	3.35			1.670
"	"	AQBE	Marseille Alger	3.15			
15 "	"	AQBP	Alger Marseille	3.10			1.670
	"	AQBQ	Marseille Alger	3.30			13880
22 "	"	AQBP	Alger ½ tour	1.15			280
"	"	"	Alger Trapezelle	3.05			1670
"	"	"	Trapezelle Alger	3.45			
25 "	Ju 52	BAKQ	Alger Oran Rabat Casa	6.05			2310
"	"	"	Casa Rabat Oran Alger	5.25			
29 "	"	BAJK	Alger Oran Rabat Casa	5.20			2310
30 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger	4.55			6290
1 Avril	"	BAJN	Alger Marseille Paris	6.35			3.020
2 "	"	BAKN	Paris Marseille Alger	7.10			
			A reporter.....	9639.10			1932890

Henri Roth (pilote)

LISTE DES VOLS. 1946 sans prolleme!

DATE 1946	APPAREIL TYPE	APPAREIL IMMATRICULATION	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS COMME PILOTE	DURÉE DES VOLS COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	DURÉE DES VOLS COMME PASSAGER	OBSERVATIONS ET VISAS
			Report.....	10915.41	12026	110.13	
16 Janvier	5452	BASK	Casa Rabat Oran Alger	4.55			
18 "	Goeland	BADQ	Tunis Alger	0.20			
25 "	5452	BASK	Alger Oran Rabat Casa	5.50			
26 "	"	BAEC	Casa Rabat Oran Alger	5.15			
29 "	"	BASK	Alger Oran Rabat Casa	5.30			
30 "	"	"	Casa Oran Alger	4.55			
31 "	C60	BAMA	Alger Oran Oujda Fez Meknès Rabat Casa	4.15			193705
2 Février	"	"	Casa Rabat Meknès Fez Oujda Oran Alger	4.00			
7 "	5452	BASL	Alger Tolède Marseille	5.45			
8 "		BAKN	Marseille Alger	3.30			
9 "		BAJV	Alger Oran Oujda Fez Meknès Rabat Casa	5.40			
11 "		BASK	Casa Rabat Oran Alger	5.15			
13 "	C60	BAMA	Alger 1 tour	0.20			
			A reporter.....	10911.11	12026	110.13	

Paul Lespinasse (pilote)

10

LISTE DES VOLS

DATE 1946	APPAREIL TYPE	APPAREIL IMMATRICULATION	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS COMME PILOTE	DURÉE DES VOLS COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	DURÉE DES VOLS COMME PASSAGER	OBSERVATIONS ET VISAS Nuit	
Août			Report.....	21 30.20	42.45	96.25	2234	10915
21 Août	Goeland	BADS	Tunis Gabès Medenine Djerba Medenine Gabès	1.55				1070
22 "	"	BAMC	Tunis Tataouine Zarzis Kébili Medenine Djerba Gabès Tunis	3.45				1210
"	"	"	Gabès Gabès 1 tour	0.20				
23 "	"	"	Gabès Tunis	2.15				
24 "	5452	BAKQ	Tunis Gabès Medenine Djerba Medenine Gabès Tunis	5.00			0.29	1070
25 "	"	"	Tunis Gabès Khadamès Sebha	7.35				1545
26 "	"	"	Sebha Khadamès Gabès Tunis	5.55				1545
28 "	"	BASL	Tunis Gabès Medenine Djerba Medenine Gabès Tunis	11.50				1070
29 "	"		Tunis Tataouine Zarzis Kébili Medenine Djerba Gabès Tunis	5.30				1225
30 "	"		Tunis Gabès Medenine Djerba Medenine Gabès Tunis	4.45				1070
31 "	"	BALF	Tunis Bône Alger		3.20			665
2 Septembre	"	BAMQ	Alger Bône Alger	11.05				960
3 "	"	BAJV	Alger Oran Rabat 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

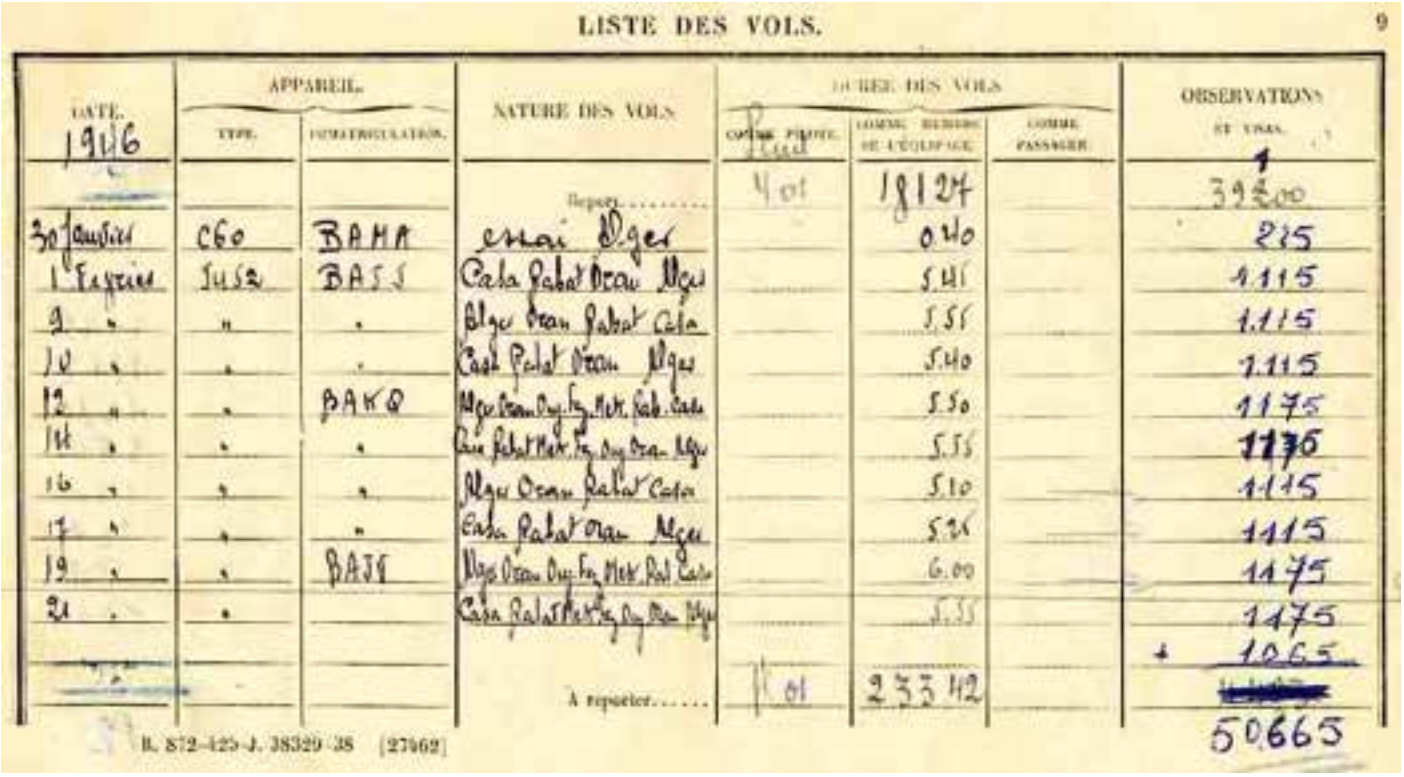
DATE 1946	APPAREIL TYPE	APPAREIL IMMATRICULATION	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS COMME PILOTE	DURÉE DES VOLS COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	DURÉE DES VOLS COMME PASSAGER	OBSERVATIONS ET VISAS	
			Report.....	260 f 20	52 05	113 35	1715	98880
8 Décembre	JU52	BAWQ	Toulouse Tanger Rabat Casa	1 01				955
9 "	"	"	Casa Rabat Meknès Fez Oujda Oran Alger	5 30				1175
12 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa	5 50				
13 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger	1 00				2230
14 "	Loeiv 650	BAMK	Alger Tunis			2 05		
"	Goeland	BAMC	Tunis Alger	3 30				655
16 "	JU52	BALF	Alger Bône Alger Oran Alger	9 10			0 07	1620
17 "	"	BAKT	Alger Oran Oujda Fez Meknès Rabat Casa	6 25				
19 "	"	"	Casa Rabat Meknès Fez Oujda Alger	5 30				2360
20 "	"	BAJK	Alger Oran Rabat Casa Marrakech Agadir	9 50				
22 "	"	"	Agadir Marrakech Casa Rabat Oran Alger	7 30				3130
24 "	"	BAKT	Alger Oran Oujda Fez Meknès Rabat Casa	7 00				
26 "	"	"	Casa Rabat Meknès Fez Oran Alger	5 25				2350
			A reporter....	261 f 05	52 05	113 40	117 25	113215

27

LISTE DES VOLS

DATE 1947	APPAREIL TYPE	APPAREIL IMMATRICULATION	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS COMME PILOTE	DURÉE DES VOLS COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	DURÉE DES VOLS COMME PASSAGER	OBSERVATIONS ET VISAS	
			Report.....	328 0.50		137.20	50.50	239730
2 Août	Loeiv	BALU	Alger Tunis Rome	11.50				
3 "	"		Rome Tunis Alger	5.15				2580
4 "	"	BATE	Alger Tunis (2)	1.00				300
5 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa Oran Alger	7.55				
6 "	JU52	BAKR	Alger Toulouse Alger	8.30				2215
7 "	Loeiv	ARTF	Alger Oran Rabat Casa	11.10				1760
8 "	"		Casa Rabat Oran Alger	3.45				2230
9 "	"	BAMA	Casa	0.35				175
"	"	"	Alger Oran Alger Bône Alger	5.50				1620
10 "	"	BABI	Alger Oran Rabat Casa	11.25				
11 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger	3.55				2930
13 "	"	ARTF	Alger Oran Rabat Casa	11.30				
14 "	"	BALX	Casa Rabat Tanger	1.30				1160
			A reporter...	337.00		137.20	50.50	251300

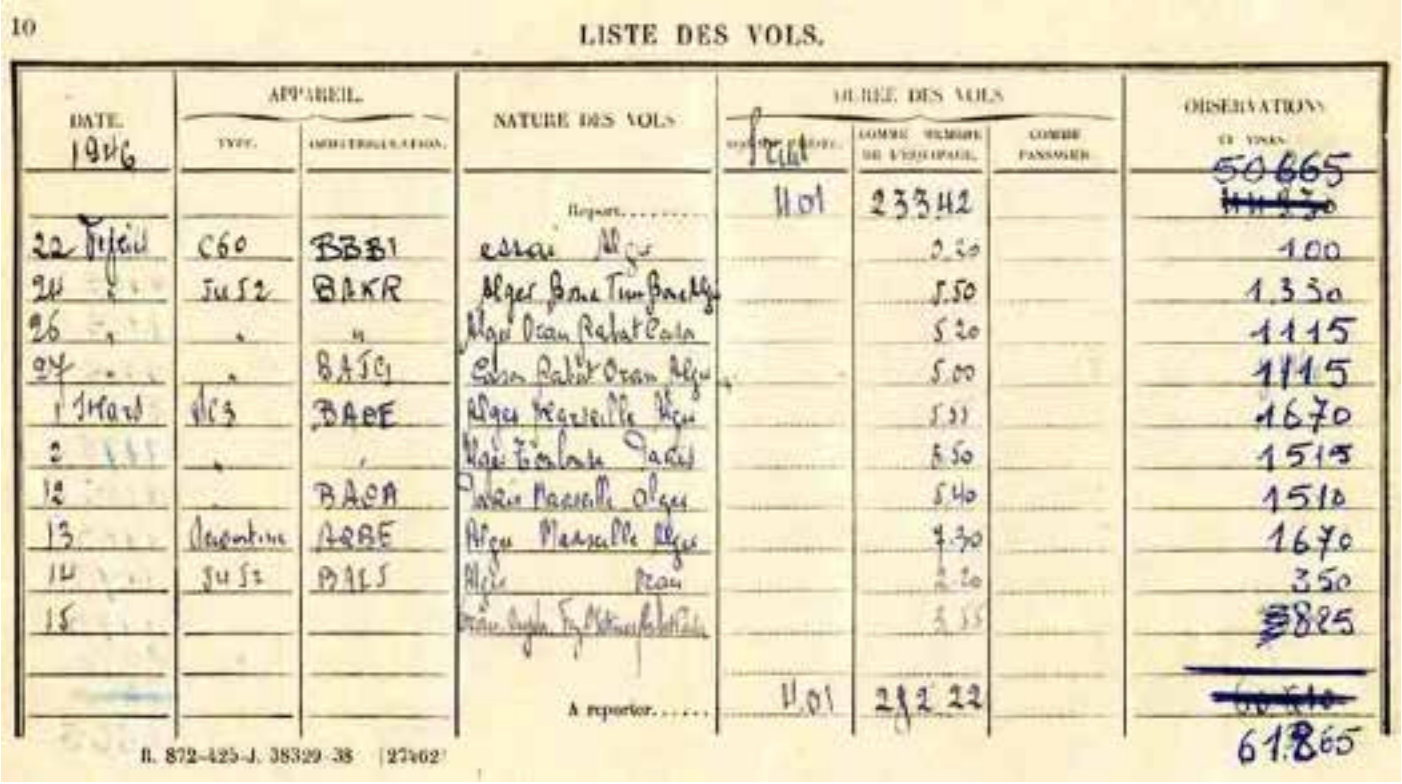
Adrien Faraut (radionavigant)



LISTE DES VOLS. 9

DATE. 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	4.01	18.27		39200
30 janvier	C60	BAMA	essai Alger		0.40		225
1 février	JU52	BASS	Casa Rabat Oran Alger		5.41		1115
9 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa		5.51		1115
10 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger		5.40		1115
12 "	"	BAKQ	Alger Oran Dy Fez Mek Rab Casa		5.50		1175
14 "	"	"	Casa Rabat Mek Fez Dy Oran Alger		5.55		1175
16 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa		5.10		1115
17 "	"	"	Casa Rabat Oran Alger		5.35		1115
19 "	"	BAJI	Alger Oran Dy Fez Mek Rab Casa		6.00		1175
21 "	"		Casa Rabat Mek Fez Dy Oran Alger		5.55		1175
							+ 1065
			A reporter.....	4.01	23.32		
							50665

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

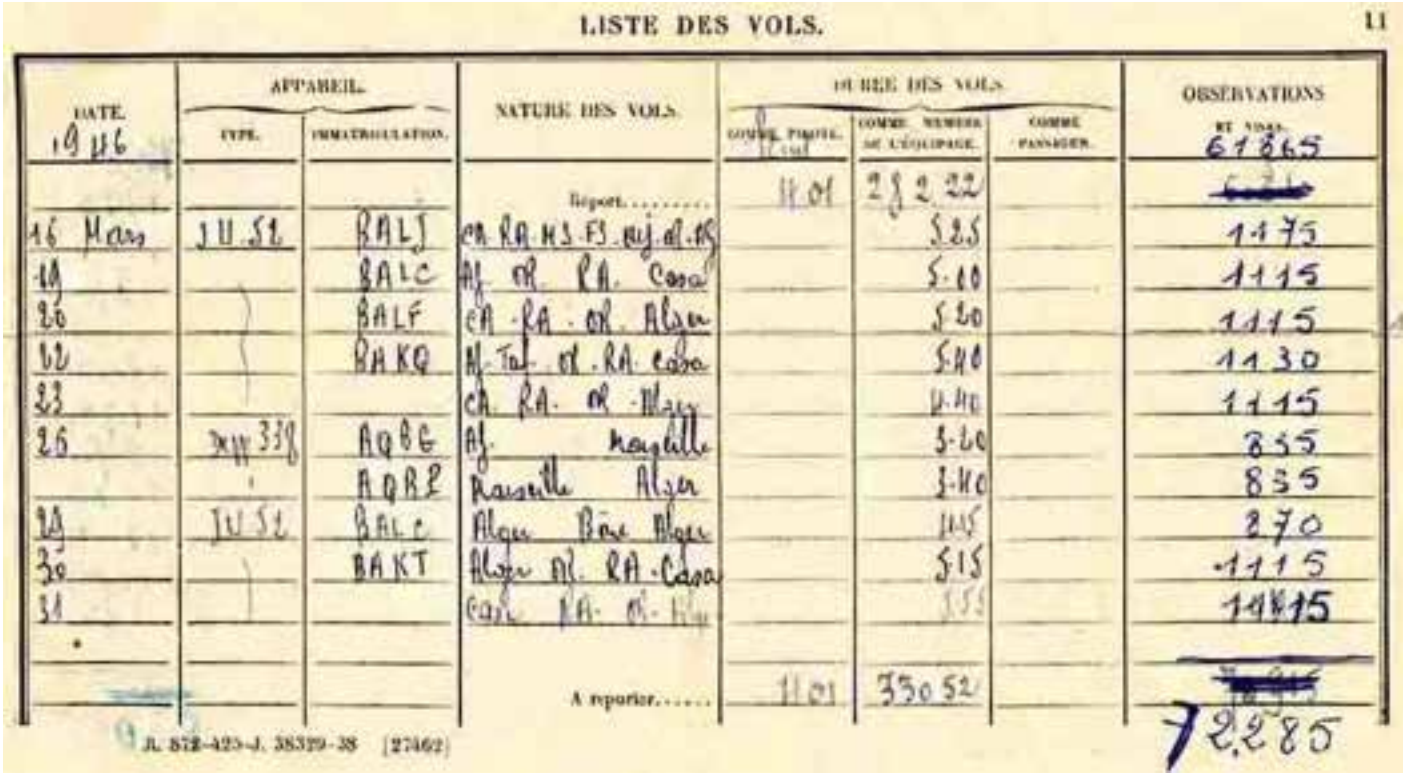


LISTE DES VOLS. 10

DATE. 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
							50665
			Report.....	4.01	23.32		
22 février	C60	BBBI	essai Alger		0.30		100
24 "	JU52	BAKR	Alger Bône Tun Bône Alger		5.50		1330
26 "	"	"	Alger Oran Rabat Casa		5.20		1115
27 "	"	BAJG	Casa Rabat Oran Alger		5.00		1115
1 Mars	AC3	BABE	Alger Marseille Alger		5.31		1670
2 "	"	"	Alger Toulouse Paris		5.50		1515
12 "	"	BACA	Paris Marseille Alger		5.40		1510
13	Argentine	BABE	Alger Marseille Alger		7.30		1670
14	JU52	BALS	Alger Oran		2.20		350
15			Oran Alger Fez Mek Rab Casa		3.55		825
			A reporter.....	4.01	29.22		
							61865

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

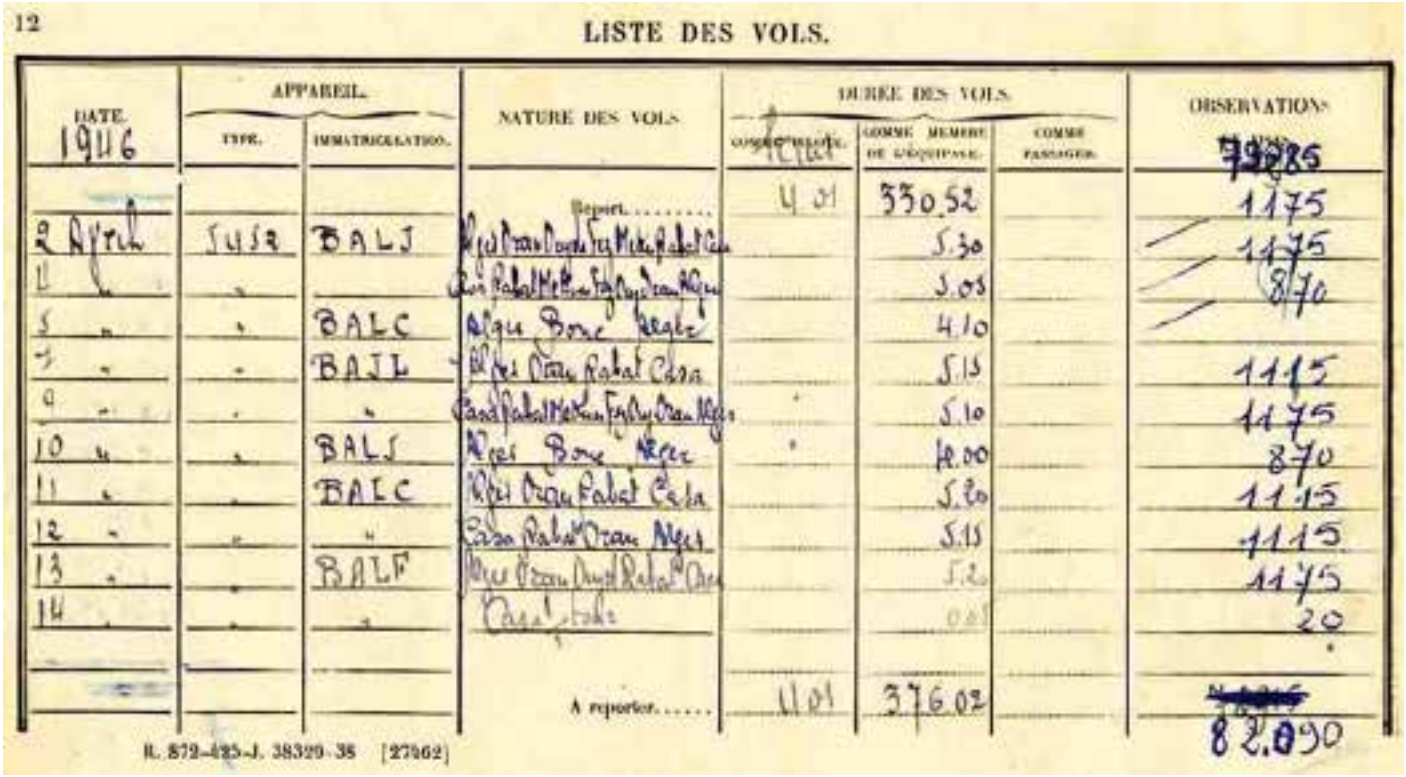
Adrien Faraut (radionavigant) (suite)



LISTE DES VOLS. 11

DATE. 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	11.01	232.22		61865
16 Mars	JU.52	BALJ	CA RA MS FS Alj. Al. Alg		5.25		1175
19		BALC	Alg. OR. RA. Casa		5.10		1115
20		BALF	CA - RA - OR. Alger		5.20		1115
22		BAKQ	Alg. Tol. OR. RA. Casa		5.40		1130
23			CA. RA. OR - Alger		4.40		1115
26	JU 33	AQBG	Alg. Marseille		3.20		855
		AQBZ	Marseille Alger		3.40		855
29	JU 52	BALC	Alger Bône Alger		1.45		270
30		BAKT	Alger OR. RA. Casa		5.15		1115
31			Casa RA. OR. Alger		5.55		1115
			A reporter.....	11.01	330.52		72285

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



LISTE DES VOLS. 12

DATE. 1946	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	11.01	330.52		72285
2 Avril	JU52	BALJ	Alger Casa Casa Fez Meknès Rabat Casa		5.30		1175
2	"		Casa Rabat Meknès Fez Casa Casa Alger		5.05		1175
5	"	BALC	Alger Bône Alger		4.10		870
7	"	BALL	Alger Casa Rabat Casa		5.15		1115
9	"	"	Casa Rabat Meknès Fez Casa Casa Alger		5.10		1175
10	"	BALJ	Alger Bône Alger		4.00		870
11	"	BALC	Alger Casa Rabat Casa		5.20		1115
12	"	"	Casa Rabat Casa Alger		5.15		1115
13	"	BALF	Alger Casa Casa Rabat Casa		5.20		1175
14	"	"	Casa Casa		0.05		20
			A reporter.....	11.01	376.02		82090

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

Albert Grandvaux (pilote)

24 LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS. COMME PILOTE.	DUREE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DUREE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS. Nuit	OBSERVATIONS ET VISAS.
1946			Report.....	733h15	600h11		28h56	122.019
31 Janvier	JO52	BANJ	Paris Lyon Marseille Alger		6h38			1535
1er Février	"	"	Alger Marseille Lyon Paris		7h16			1535
5 "	"	BAJN	Paris Lyon Marseille		3h30			700
6 "	"	BAJN	Marseille Lyon Paris		4h38			700
8 "	"	BANC	Paris Amsterdam Paris		4h44			900
13 "	JO52	BANA	Paris Toulouse		2h35	RL		635
" "	"	BALN	Montd. Francez al essai		0h30			125
21 Janvier	Dew 338	AQBG	Paris-Marseille-Alger		6h14	RL		1510
22 "	"	"	Alger-Marseille		4h28	RL		835
23 "	"	"	Marseille-Paris		2h59	RL		675
			A reporter.....	733h15	643h43		28h56	131169

Tiburce Mezsaros (mécanicien navigant)

DATE	AÉRONEF TYPE	AÉRONEF Immatriculation	FONCTION A BORD	NATURE DE VOL	Report des heures	PILOTE MONOMOTEURS JOUR double	JOUR seul	NUIT double	NUIT seul
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					
Total général des heures PILOTE : Heures ____ Minutes : ____				Totaux à reporter					

PILOTE MULTIMOTEURS JOUR double	JOUR 1er pilote	JOUR 2e pilote	NUIT double	NUIT 1er pilote	NUIT 2e pilote	MEMBRE D'ÉQUIPAGE JOUR
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]
						[illegible]

Roger Valter (pilote)

LISTE DES VOLS. 35

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
1941			Report.....	2H31'21	120'31	27'50	2H2.553
11 Juillet	Lockeed	ARTE	Bone Alger	1'55			430
11 "	"	BAMA	Alger	1'15			375
12 "	"	ARTE	Alger Oran	1'35			380
" "	"	"	Oran Rabat	3'25			625
" "	"	"	Rabat Casa	0'50			110
13 "	"	ARTE	Casa Rabat	0'35			110
" "	"	"	Rabat Oran	2'10			625
" "	"	"	Oran Alger	1'30			380
" "	"	"	Alger Tunis	2'15			655
" "	"	"	Tunis Gabès	1'15			360
			A reporter.....	2H46'49	120'31	27'50	2H6.603

14 LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
1947			Report.....	205H'35	116'35		151.359
11 Janvier	Ju 52	BHJX	Hyacio Tunis	3'00			680
13 "	"	"	Tunis Hyacio	2'50			680
"	"	"	Hyacio Marseille	1'52			360
14 "	"	BHMP	Marseille Alger	3'39			835
15 "	"	"	Alger Marseille	4'02			835
16 "	"	BHKP	Marseille Alger	4'00			835
"	"	"	Alger Marseille	3'47	0'39		835
17 "	"	BHJH	Marseille Alger	3'54			835
18 "	"	"	Alger Marseille	4'35			835
19 "	"	BHNB	Marseille Alger	3'55			835
			A reporter.....	2090'09	116'531		158.924

François Gilbert (mécanicien navigant)

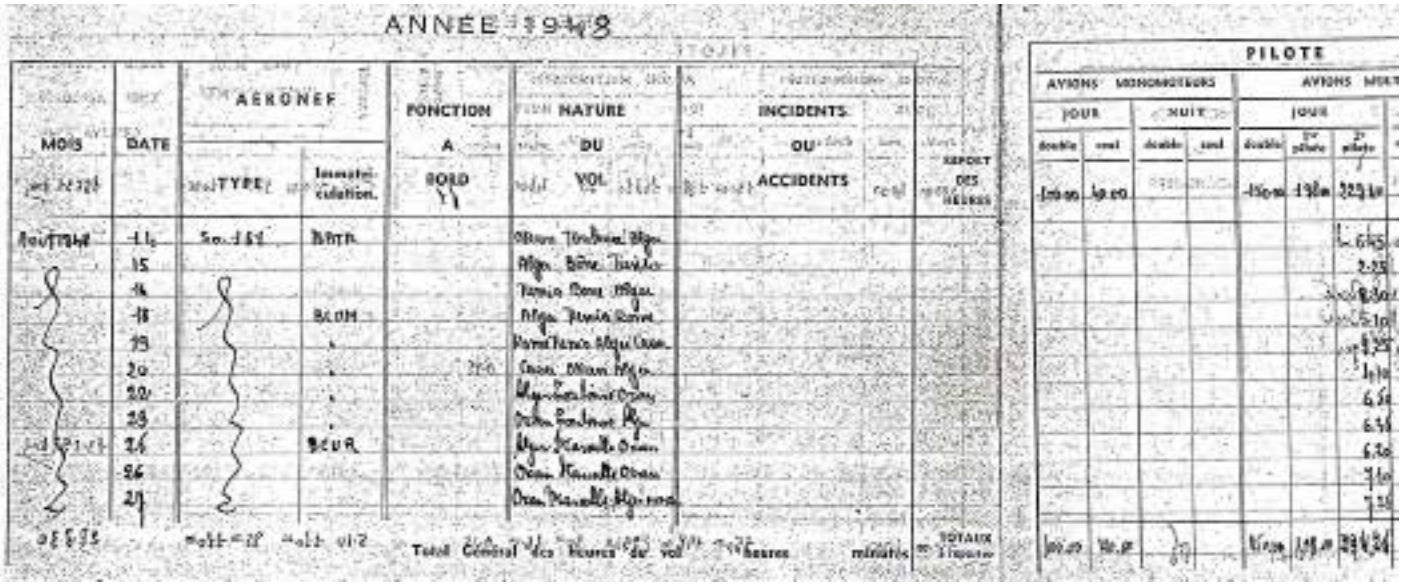
16 LISTE DES VOLS.

DATE. 1947	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS. Nuit	
			Report.....		546.55		7.41	94820
22 Avril	JU52	BAKR	Alger Marseille Alger		3.35			
23 "	"	"	Marseille Alger		3.55			
25 "	"	"	Alger Marseille Alger		7.45	10210		33110
27 "	Lock	BALU	Alger Bone Alger Oran Alger		5.15			1620
29 "	"	BALX	Alger Oran Alger Bone Alger		6.00			
"	"	BAMJ	essai		0.20			1720
30 "	"	"	Alger Bone Alger Oran Alger		6.05	10020		1620
1 Mai	"	BABJ	Alger Oran Rabat		4.10			
2 "	"	"	Oran Rabat		0.20			
"	"	"	Rabat Oran Alger		3.15			2110
			A reporter.....		588.05		7.41	105230

36 LISTE DES VOLS.

DATE. 1948	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS. Nuit	Kms
			Report.....		1.407.57	11.30	20.18	327.659
4 Mai	L 161	BCUG	Alger ML Tunis ML		9.15			
5			Marseille Alger		3.40			
7		BCUH	Alger Toulouse		3.10			
8			Toulouse Oran Toulouse		7.40			
9			Toulouse Alger		3.35			
10		BATR	Alger Marseille Oran		6.20	144.37		8.631
11			Oran Marseille Alger		6.10			
12		BCUG	Alger Tunis		3.15			
13			Tu Rome Tu Alger Casa		10.40			
14			Casa Oran Alger		4.05			
15		BCUH	Alger Alger		0.25			
			A reporter.....		1.464.12			336.290

Georges Satgé (pilote)



ANNEE 1948

MOIS	DATE	AERONEF TYPE	AERONEF Immatriculation	FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	INCIDENTS OU ACCIDENTS	REPORT DES HEURES
AOUT 1948	14	Sc. 161	BAOTA		Oran Tindouf Alger		
	15				Alger Béni Tabbès		
	16				Tamra Bone Alger		
	18		BAOM		Alger Tunis Rome		
	19		"		Paris Tunis Alger Oran		
	20		"		Oran Oran Alger		
	20		"		Marseille Oran		
	23		"		Oran Fondouk Alger		
	26		BEUR		Alger Marseille Oran		
	26				Oran Marseille Oran		
	27				Oran Marseille Alger Oran		
28 8 48				Total Général des heures de vol		heures minutes	TOTAUX à reporter

PILOTE						
AVIONS MONOMOTEURS				AVIONS MULT		
JOUR		NUIT		JOUR		
double	seul	double	seul	double	1er pilote	2e pilote
100.00	40.00			150.00	198.00	225.40
						1.645
						2.35
						3.30
						5.10
						1.35
						1.10
						6.50
						6.35
						6.20
						7.10
						7.20
100.00	40.00			150.00	198.00	234.24

MOIS	DATE	AERONEF TYPE	AERONEF Immatriculation	FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	INCIDENTS OU ACCIDENTS	REPORT DES HEURES
Décembre	12	BREGUET	BASO	Double	Bourget Alger		
	13	D.C.4	BAOM	Pilote	Alger Marseille Bourget		
	15	"	"	"	Bourget Rome		
	"	"	"	"	Rome Nice Bourget		
	16	"	"	"	Bourget Alger		
	"	BADP		PAS	Alger Marseille Bourget		
	19	BREGUET	BASO	Double	Bourget Alger Bourget		
	21	"	"	"	Bourget Marseille Bourget		
	22	"	"	"	Bourget Marseille Bourget		
	23	"	"	"	Bourget Marseille Alger		
	23	"	"	Pilote	Alger Oran Bourget		
				Total Général des heures de vol		heures minutes	TOTAUX à reporter

PILOTE						
AVIONS MONOMOTEURS				AVIONS M		
JOUR		NUIT		JOUR		
double	seul	double	seul	double	1er pilote	2e pilote
100.00	40.00			285.00	499.30	2041
				4.54		
					5.08	
					1.32	
					2.20	
				4.48		
				5.09		
				4.32		
				x 1.35		
					3.20	
				306.00	506.30	

Bernard Arin (pilote) (suite)

22

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'équipage	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9518.27	447.59	40.05	1.730.220
24 mars 48	L.161	BCUG	Essais Blagnac	0.25			142
25 "	"	BCUA	Blagnac Mont.n	0.15			85
30 "	"	BATR	Blagnac Mont.n	0.15			85
"	"	BCUM	"	0.15			85
5 avril 48	"	BCUH	Essais Montaud.n	1.25			482
6 "	"	"	Montaud.n Blagnac	1.15			425
8 "	"	"	Toulouse - Alger	2.25			777
9 "	"	"	Alger - Toulouse			3.20	777
12 "	"	BATR	Essais Montaud.n	0.45			255
"	"	"	"	1.55			652
13 "	"	"	Montaudran Blagnac	1.05			369
			A reporter.....	9528.27	447.59	43.25	1.734.354

425 - L. 38142-41 (27469)

LISTE DES VOLS.

27

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'équipage.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9575.42	447.59	43.25	1.749.500
29 juin 48	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			170
"	"	"	Blagnac - Montaudran	1.25			482
"	"	"	Montaudran - Blagnac	1			340
8 juillet	"	"	Toulouse - Alger	2.20			777
"	"	BCUH	Alger - Marseille	2.55			795
"	"	"	Marseille - Paris	3	3		720
			A reporter.....	9592.47	450.59	43.25	1.754.695

425 - L. 38142-41 (27469)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.....	9628.37	450.59	46.20	1.466.647
14 sept. 48	DC3	BAXZ	Essais Toulouse	0.15			65
15 "	L 161	BATC	Mont.n Blagnac	1.15			425
"	DC3	BAXZ	Toulouse - Marseille	1.20			340
21 "	L 161	BATQ	Mont.n Blagnac	0.55			312
22 "	"	"	Toulouse - Lyon	1.20			454
"	"	"	Lyon - Alger			3.35	1065
"	"	BCUL	Alger Toulouse	2.40			777
"	"	"	Blagnac - Montaudran	0.15			85
11 oct. 48	"	BATC	Paris - Toulouse	2.35			635
14 oct.	"	BCUL	Essais Toulouse	1.25			482
15 "	"	"	Montaud.n Blagnac	1.15			425
			A reporter.....	9641.52	450.59	49.55	1.441.742

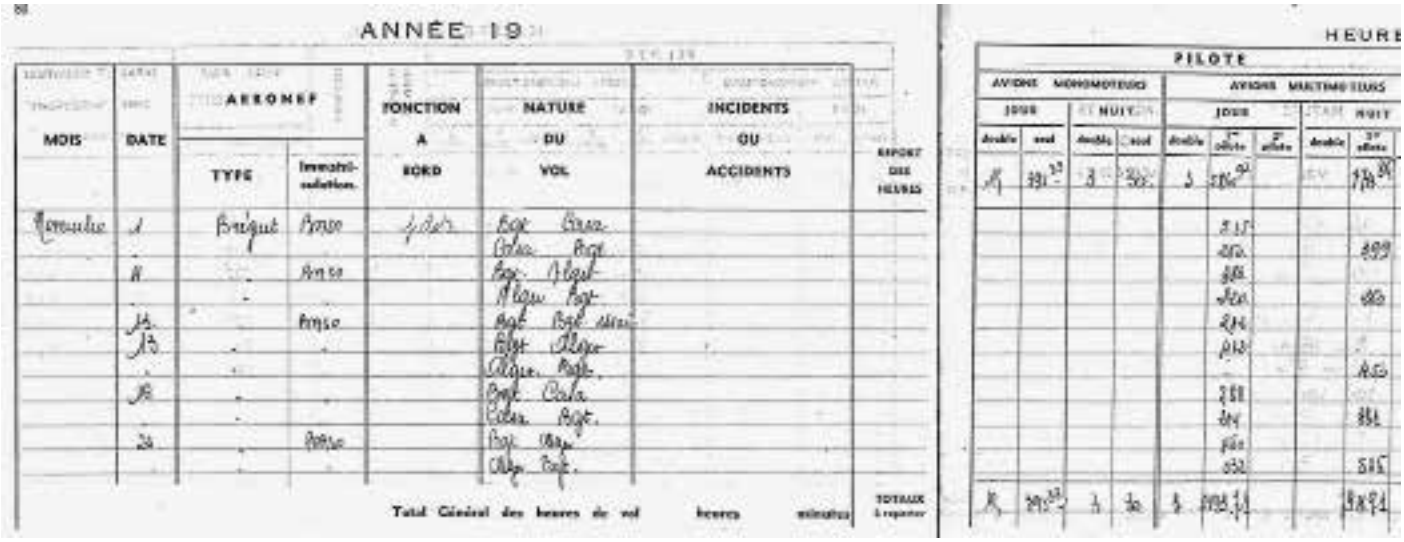
LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS.
			Report.	9.650,32	450.59	49.55	1.774.691.
22 Nov. 49.	L 161.	BATR.	Essai. Montaud.n.	1.40.			567.
23 "	"	BATM.	" " " "	0,04.		Accidenté mortellement.	29.
				9.652,36	450,59	49.55	1.775.287. Kms.
				10.153,10.			

Arrêté ce présent carnet de Vol au total de : Dix mille cent cinquante trois heures dix minutes dont quatre cent cinquante heures cinquante neuf minutes de Nuit et quarante neuf heures cinquante cinq minutes de Passager.

A reporter.....

André Chaume (pilote)



ANNÉE 19

MOIS	DATE	AERONEF TYPE	AERONEF Immatriculation.	FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	INCIDENTS OU ACCIDENTS	REPORT DES HEURES
Novembre	1	Bréguet	Bmso	Pilote	Bgt Casa Casa Bgt		
	11		Bmso		Bgt Alger Alger Bgt		
	14		Bmso		Bgt Bgt sud Bgt Alger Alger Bgt.		
	18				Bgt Casa Casa Bgt.		
	24		Bmso		Bgt Alger Alger Bgt.		
					Total Général des heures de vol	heures minutes	TOTAUX à reporter

HEURE

PILOTE									
AVIONS MONOMOTEURS				AVIONS MULTIMOTEURS					
JOUR		NUIT		JOUR			NUIT		
double	seul	double	seul	double	1er pilote	2e pilote	double	1er pilote	2e pilote
15	395,33	3	30	3	2164,91			178,91	
					3,17				
					2,52			3,99	
					3,81				
					3,20			0,20	
					2,14				
					0,13				
								4,50	
					3,88				
					3,14			3,41	
					4,00				
					0,32			5,15	
15	395,33	3	30	3	2185,91			198,91	

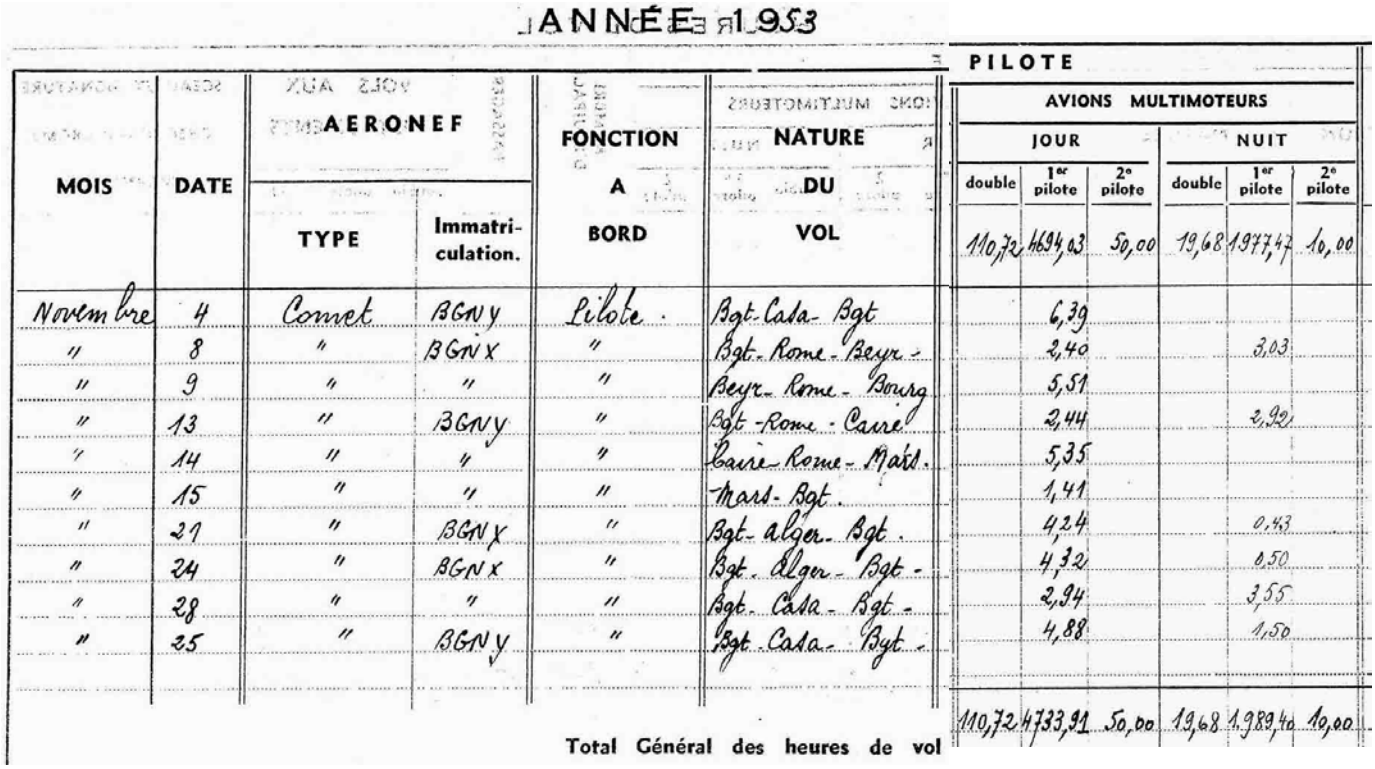
ANNÉE 1953

MOIS	DATE	AERONEF TYPE	AERONEF Immatriculation.	FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	INCIDENTS OU ACCIDENTS	REPORT DES HEURES
Novembre	1er	Comet	BGNY	Pilote	Bourget Alger - Bgt		
"	7	Comet	BGNX	"	Bourget - Bgt (ESA)		
"	7	"	BGNZ	"	Bgt - Alger - Bourget		
"	10	"	BGNZ	"	Bourget - Casa		
"	16	"	"	"	Casa - Bourget		
"	23	"	"	"	Bgt - Alger - Bourget		
"	25	"	"	"	Bgt - Rome - Beyrouth		
"	26	"	"	"	Beyr. Rome - Bourg.		
					Total Général des heures de vol	heures minutes	TOTAUX à reporter

HEURE

PILOTE									
AVIONS MONOMOTEURS				AVIONS MULTIMOTEURS					
JOUR		NUIT		JOUR			NUIT		
double	seul	double	seul	double	1er pilote	2e pilote	double	1er pilote	2e pilote
15,00	395,33	3,00	30,00	3,00	4125,00			247,77	
					3,81				
					1,05				
					4,33				
					2,50				
					3,70				
					4,07				
					2,26			2,27	
					4,00			6,00	
15,00	395,33	3,00	30,00	3,00	4159,00			256,00	

Alfred Boissel (pilote)



ANNÉE 1953

MOIS	DATE	AERONEF TYPE	AERONEF Immatriculation.	FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	PILOTE AVIONS MULTIMOTEURS JOUR double	JOUR 1er pilote	JOUR 2e pilote	NUIT double	NUIT 1er pilote	NUIT 2e pilote
						110,72	4694,03	50,00	19,68	1977,47	10,00
Novembre	4	Comet	BGNY	Pilote	Bgt-Casa-Bgt		6,39				
"	8	"	BGNX	"	Bgt-Rome-Beyr.		2,40			3,03	
"	9	"	"	"	Beyr-Rome-Bourg		5,51				
"	13	"	BGNY	"	Bgt-Rome-Caire		2,44			2,92	
"	14	"	"	"	Caire-Rome-Mars.		5,35				
"	15	"	"	"	Mars-Bgt.		1,41				
"	21	"	BGNX	"	Bgt-alger-Bgt.		4,24			0,43	
"	24	"	BGNX	"	Bgt-Alger-Bgt.		4,32			0,50	
"	28	"	"	"	Bgt-Casa-Bgt.		2,94			3,55	
"	25	"	BGNY	"	Bgt-Casa-Bgt.		4,88			1,50	
					Total Général des heures de vol	110,72	4733,91	50,00	19,68	1989,40	10,00

Jean-Louis Philipona (radionavigant) 1952-53

50 LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS. NUIT
Mars	C54	BELH	Report		1.521.56	20.91	608.67
10	"	"	Marseille Bourget		2.02		2.02
12	C54	BELH	Bourget Bône		4.40		
"	"	"	Bône Bourget		4.02		0.54
13	"	BELK	Bourget Alger		4.40		0.80
16	DC3	BAVC	Alger Alger		1.05		
"	"	"	Alger, El-golia		2.31		
"	"	"	El-golia Ghardaïa		1.03		
"	"	"	Ghardaïa Alger		2.17		
17	Lo 161	BLNC	Alger Marseille		2.33		0.78
18	"	"	Marseille Bastia		1.15		
"	"	"	Bastia Marseille		1.75		
			A reporter		1.551.29		613.41

30 LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL. TYPE.	APPAREIL. IMMATRICULATION.	NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS. COMME PILOTE.	DURÉE DES VOLS. COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	DURÉE DES VOLS. COMME PASSAGER.	OBSERVATIONS ET VISAS. NUIT
Août	C54	BELE	Report		981.14		163.65
18	"	"	Bourget Alger		✓	4.41	✓
20	"	BELP	Alger Marseille		2.38		
"	DC4	BBDN	Marseille Bourget		✓	2.55	✓
21	C54	BELN	Bourget Marseille		2.18		2.18
"	"	"	Marseille Alger		2.40		1.20
22	"	"	Alger Marseille		2.41		2.41
23	"	"	Marseille Bourget		2.09		2.09
24	"	BELC	Bourget Nice		2.50		
"	"	"	Nice Bastia		2.59		1.97
25	"	"	Bastia Nice		2.63		
"	"	"	Nice Bourget		2.45		
			A reporter		903.67	6.96	172.50

Jean Bloquel (mécanicien navigant)

ANNÉE 19 61 **MOIS DE** JANVIER / FEVRIER

QUANTIÈME du mois	AÉRONEF TYPE	AÉRONEF IMMATRICULATION	FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	Report des heures	MEMBRE D'ÉQUIPAGE JOUR	MEMBRE D'ÉQUIPAGE NUIT	PILOTE MONOMOTEURS JOUR double	PILOTE MONOMOTEURS JOUR seul	PILOTE MONOMOTEURS NUIT double	PILOTE MONOMOTEURS NUIT seul
						2771·24	559·20				
20/21	DC4	BBDQ	MECANICIEN	ALG-ZARZ-ALG			8·06				
23	"	BBDD	"	ALG-OUED-TOUG-ALG		4·58					
24	"	BELH	"	ALG-IRARA-ALG		4·79					
24 Déc.	"	BBDD	"	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	DC4	BBDH	"	ALG-SALA-TAMA-SALA-ALG		7·85	2·90				
21/22	"	BBDP	"	ALG-BECH-ORAN-BECH-ALG		8·69					
Total général des heures ____ heures ____ minutes PILOTE				Totaux à reporter →		2182/5·08	581·55				

ANNÉE 19 62 **MOIS DE** Fevrier

QUANTIÈME du mois	AÉRONEF TYPE	AÉRONEF IMMATRICULATION	FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	Report des heures	MEMBRE D'ÉQUIPAGE JOUR	MEMBRE D'ÉQUIPAGE NUIT	PILOTE MONOMOTEURS JOUR double	PILOTE MONOMOTEURS JOUR seul	PILOTE MONOMOTEURS NUIT double	PILOTE MONOMOTEURS NUIT seul
						3421 74	873 71				
2	DC4	BELI	Mec	AG. El Oued Tougg. AG.		4.48					
5	"	BELJ	"	AG. Oran			1.47				
6	"	"	"	Oran Mars. Mulhouse		6.00					
7	"	"	"	Mulh. Mars. 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	"	BBDD	"	Orly Casa Orly		6.96	4.72				
27	"	BHEH	"	Orly Mars. Tunis Mars. Orly		6.31	4.16				
Total général des heures ____ heures ____ minutes PILOTE				Totaux à reporter →		3468,96	890.51				

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 inconfortabe 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 vctime 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.

Bernard Arin, pilote, page 52, est le pilote spécialiste du *Languedoc*. Tout en pratiquant assiduement 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.

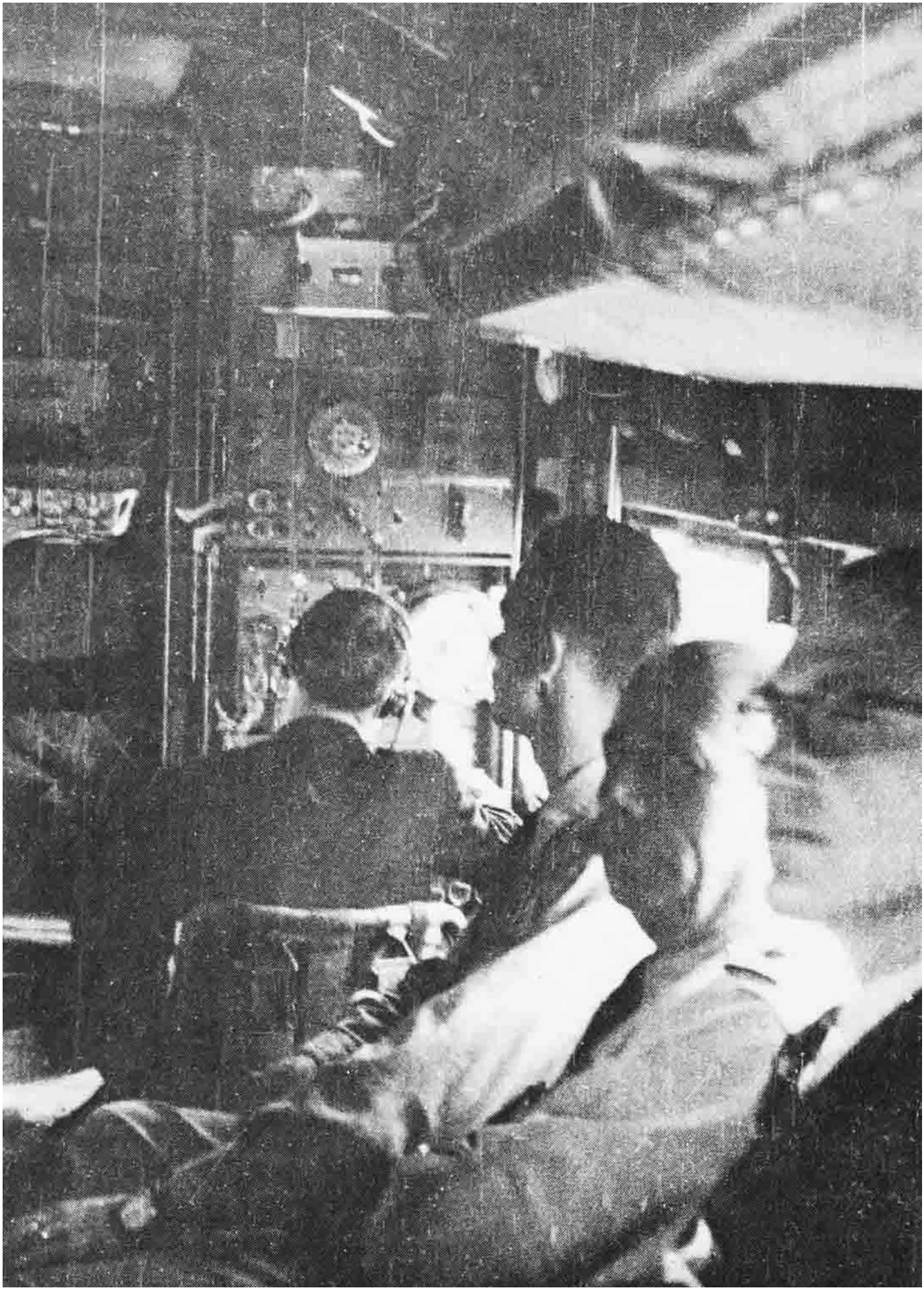
Jean-Louis Philipona, radionavigant, page 55, sur DC 4, DC 3 et *Languedoc*.

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*

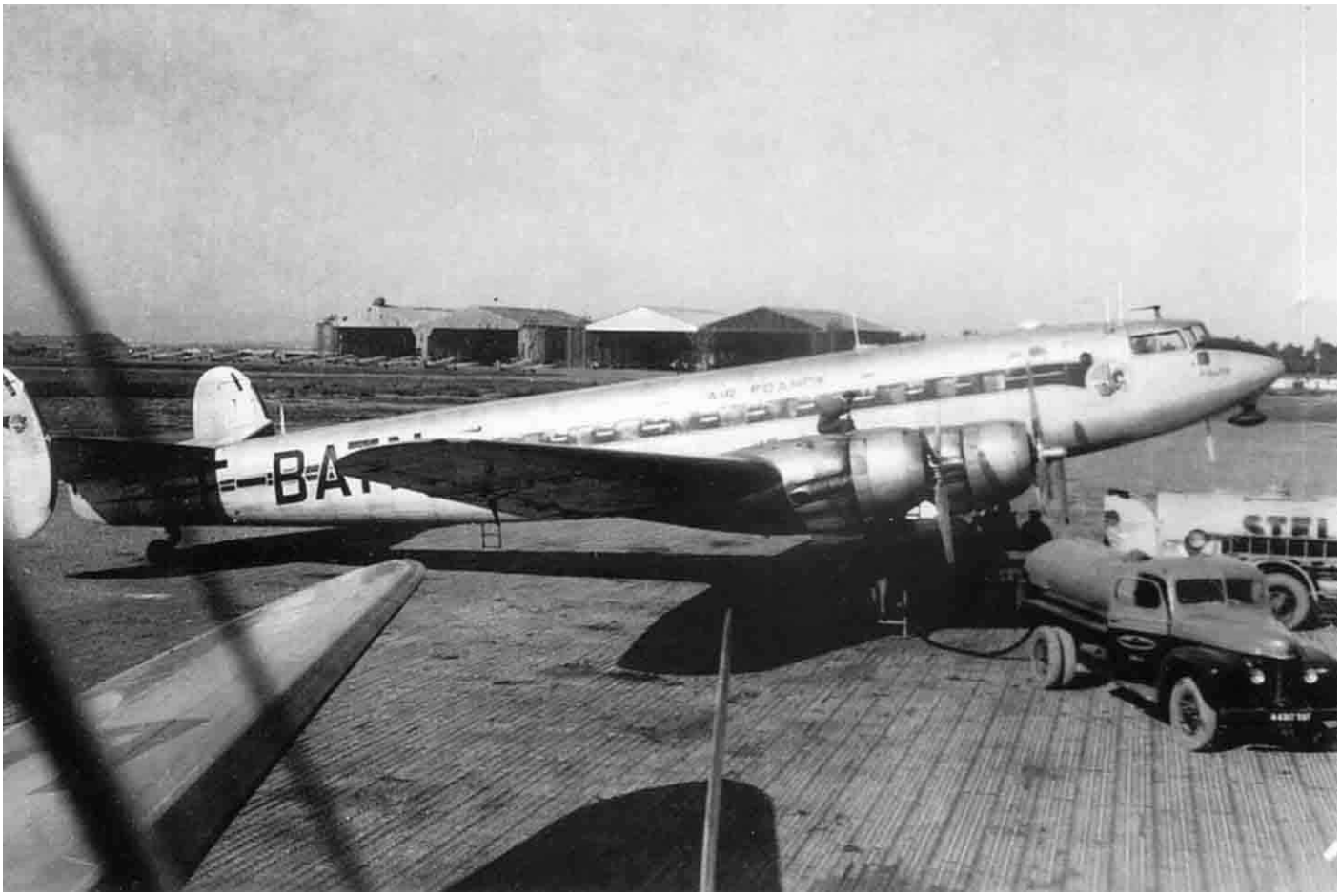
▼ *1956, DC 3 de la ligne Oran-Alicante à l'aérodrome d'Alicante-Rabasa*

▲ *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*

En 1954, le SCBA de Sidi-Bel-Abbès embarque à La Sénia dans un DC 4

Débarquement d'un DC 4 à Ghardaïa

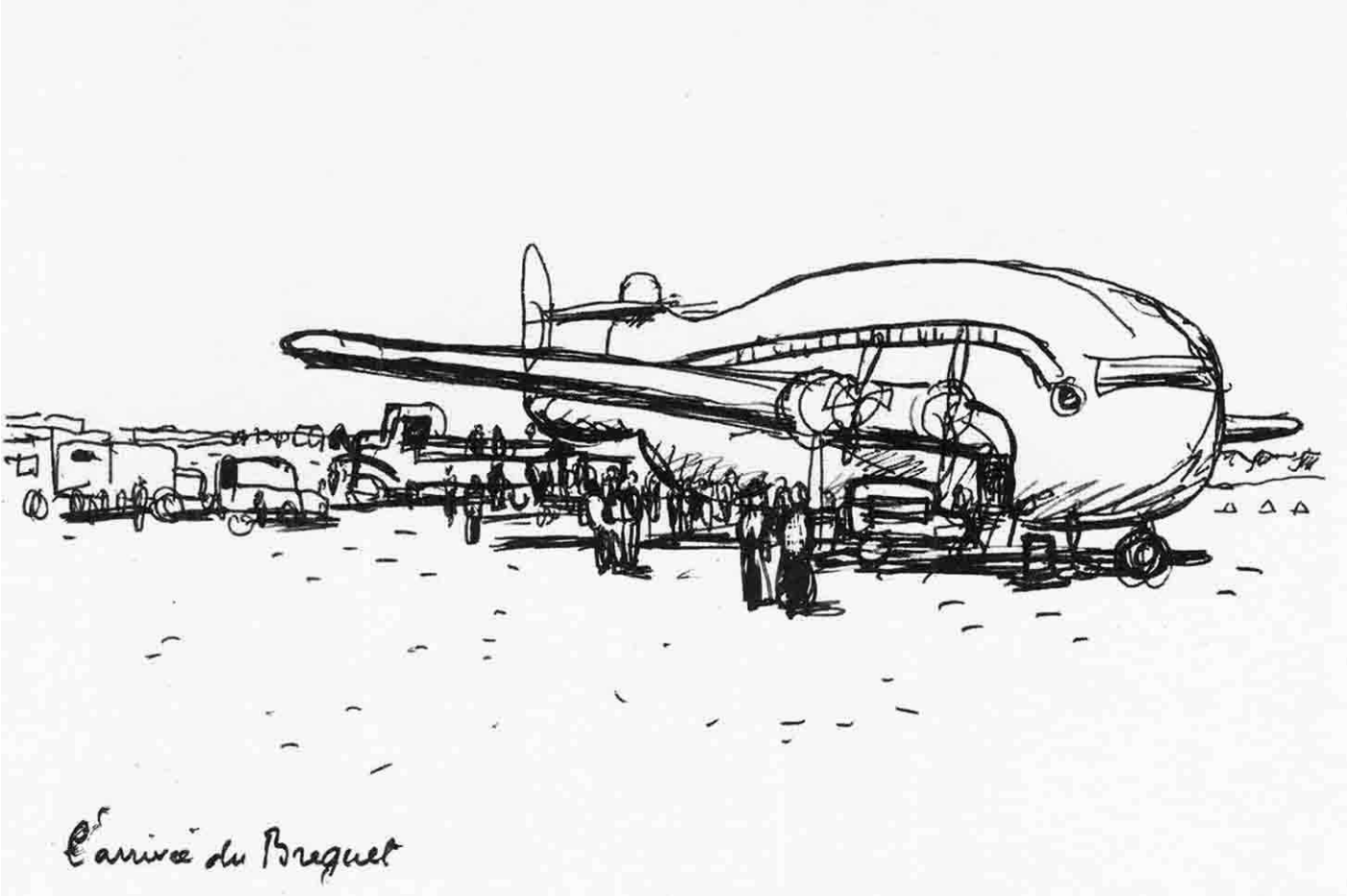
▲ *DC 4 à Bône en 1959*

▼ *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*

© vvert.com

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

▼ *Deux-Ponts à Maison-Blanche*

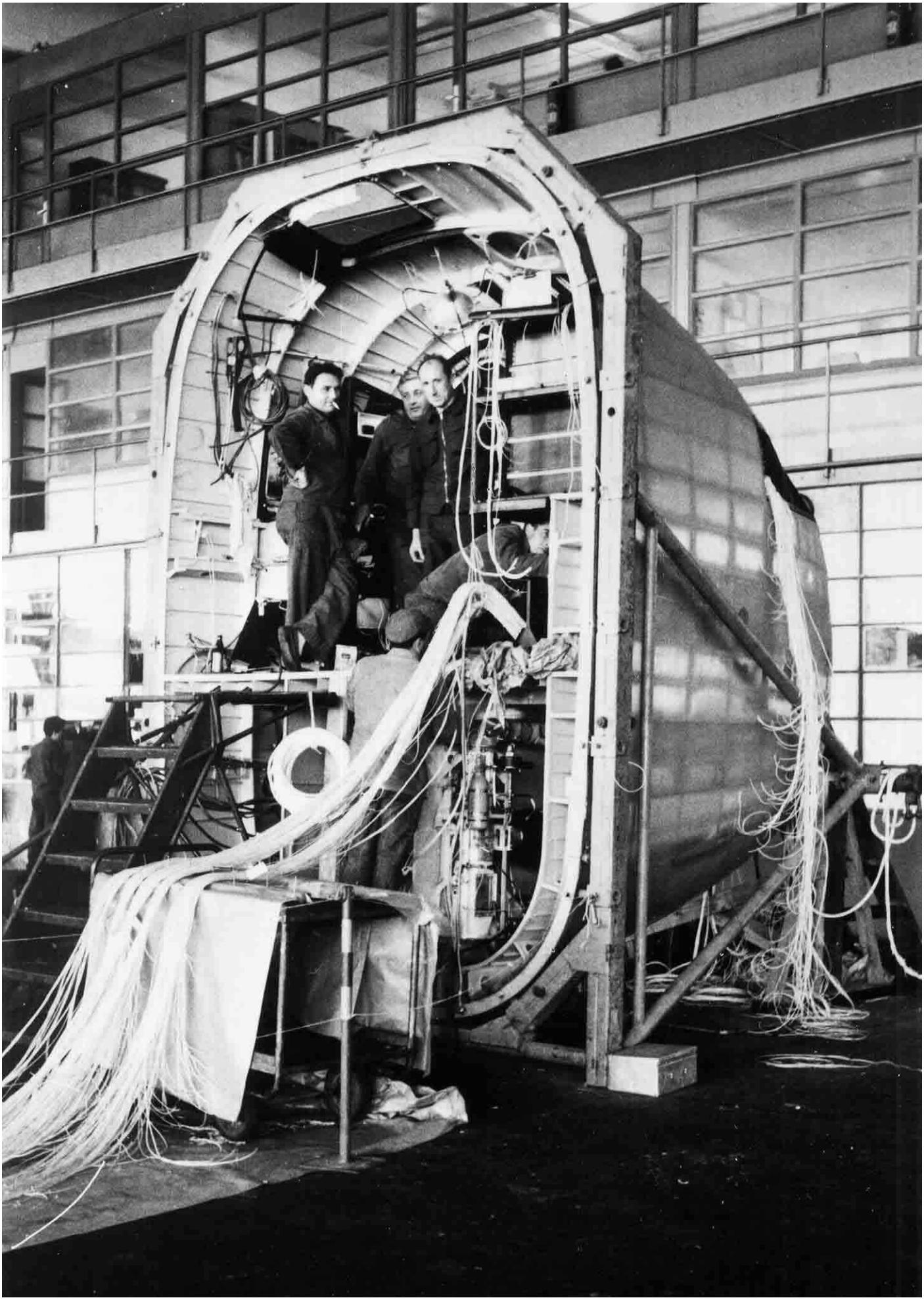
▲ ▼ *Pont supérieur et pont inférieur du Deux-Ponts*

▲ *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 vancances 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 Sénia en mars 1957*

▲ ▼ *Deux-Ponts à La Sénia en 1956*

Lockheed *Constellation*

▲ *Constellation à Télergma 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)

NOS GRANDS REPORTAGES

Alger-Brazzaville

Deux nuits à bord du « Skymaster » d'Air France

16.7.46

par Pierre VIRE

Le « Skymaster » en escale à Kano, au petit jour, après une nuit de vol. (Photo Robert Carmet.)

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 impression 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'une rang de hublots illuminés d'un paquebot au mouillage dans cette perspective d'étoiles rouges et vertes qui on pou le 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 tanin 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 avions-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 cherche 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 ressentit, 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 hérissement 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 es 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 ce 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 inerviewer l'équipage.

D'abord, parce que jusqu'à demain matin, 7 heure 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 d 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 fignoler 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 *Croisièr*e *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 7mars 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

Finalement, 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 occupées 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 minute, 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 2ème 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 le 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'étais pas arrivé à destination. Gonin est l'homme qui, il y a trois ans, a marché hui 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 Stanleypool. 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 ?

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 Carmet)

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.

Aérophilatélie

20 juillet 1946 - Première liaison postale aérienne Alger-Ghardaïa

22 juillet 1947 - Première liaison postale aériene Alger-Constantine

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

1er 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

1er 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

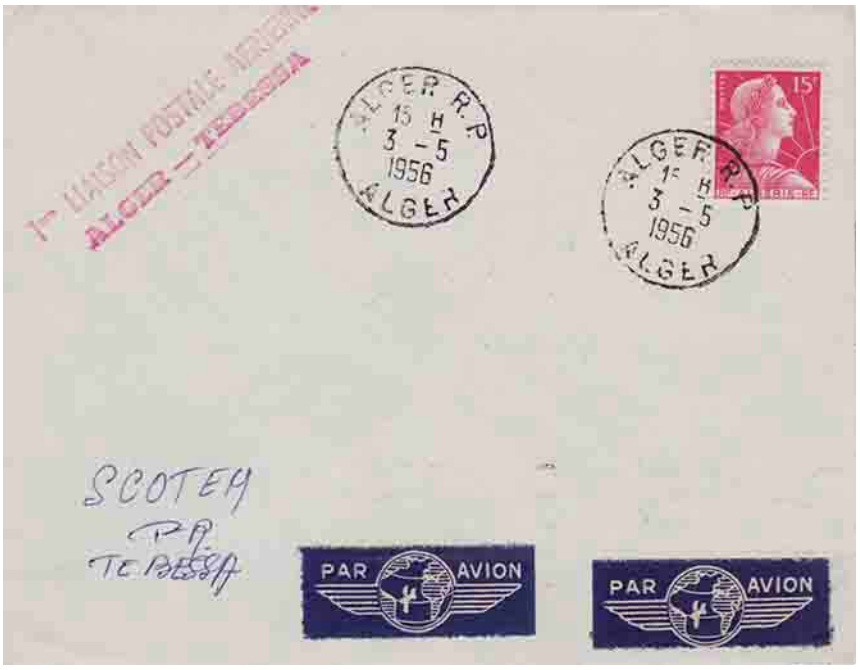
25 août 1953 - Premier service aérien Philippeville-métropole

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

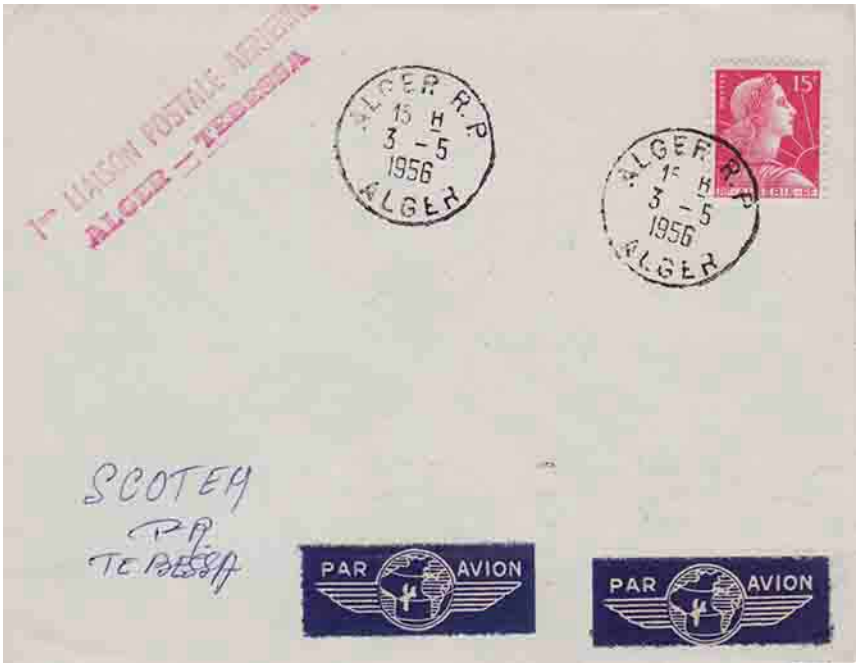
29 février 1956 - Premier service aérien Alger-Biskra-Batna



3 mai 1956 - Premier service aérien Alger-Tebessa

23 juin 1957 - Premier service aérien Alger-Burdeau

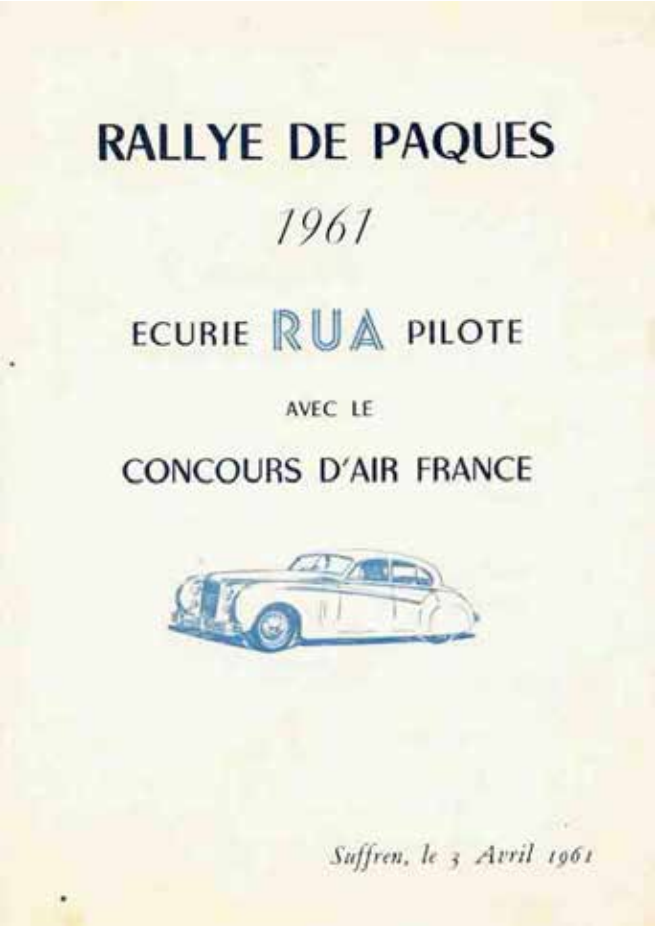
2 septembre 1957 - Premier service aérien Alger-Bou Saâda



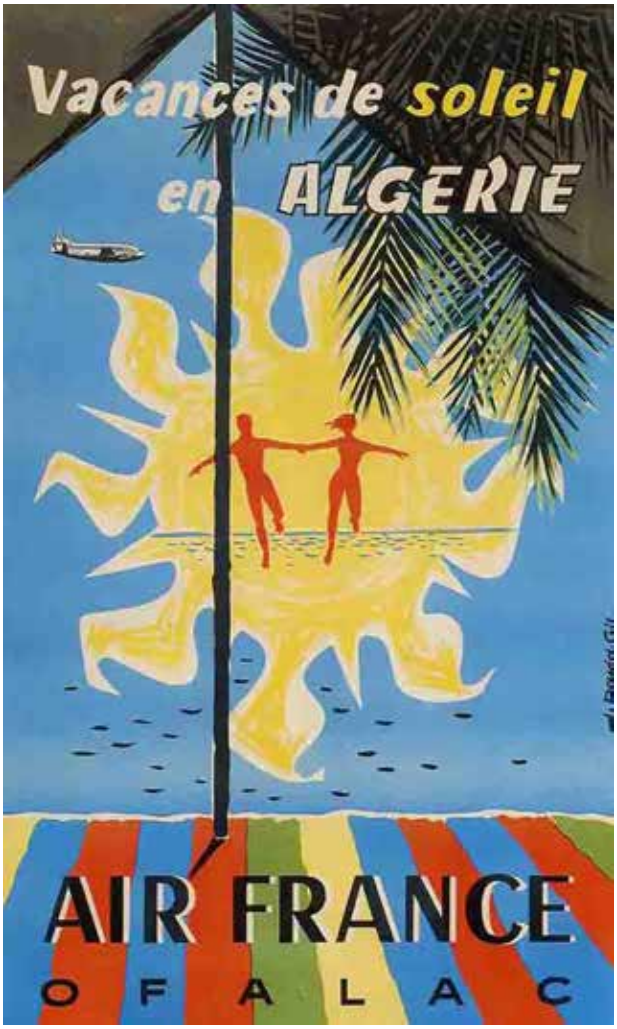
29 février 1960 - Premier service aérien Bône-Paris en Caravelle

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

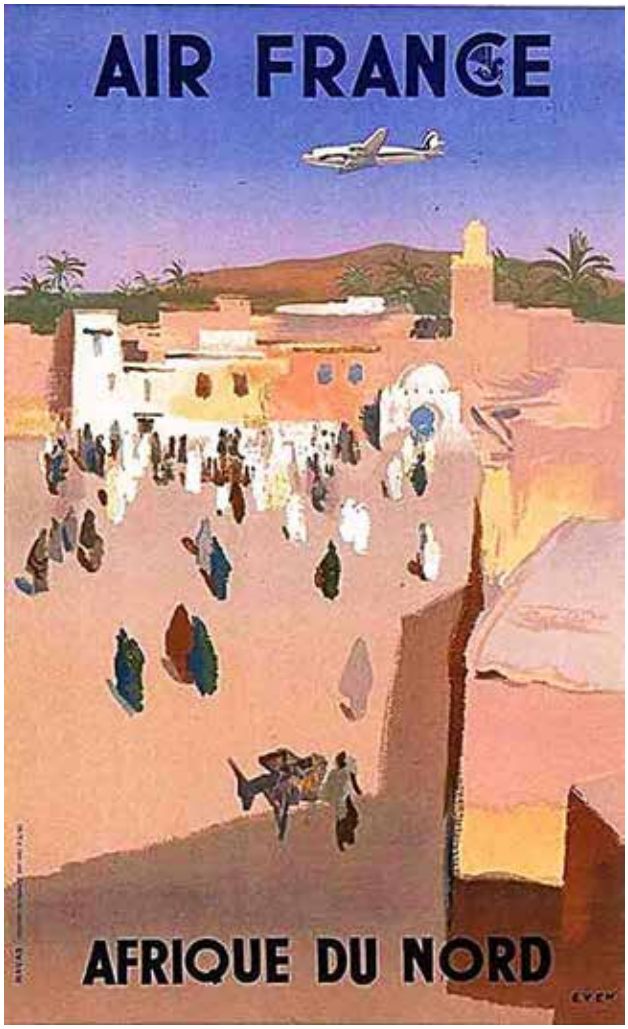
Affiches


RALLYE DE PAQUES
1961
ECURIE RUA PILOTE
AVEC LE
CONCOURS D'AIR FRANCE
Suffren, le 3 Avril 1961

FLY AIR FRANCE
ALGERIA
LAND OF COLOR


Vacances de soleil
en ALGERIE
AIR FRANCE
OFALAC

Vous partez en Algérie ?
PROFITEZ-EN
pour aller passer
un
WEEK-END
aux Oasis
D'ALGER vous gagnez Biskra en 1h.25, et de Biskra, vous êtes à Touggourt en 55 minutes par Air France.
En 3 heures de vol, vous atteignez El Goléa où les roses fleurissent dès Janvier. Les oasis sahariennes sont de véritables paradis terrestres durant les mois d'hiver. Partis le vendredi, vous serez de retour à Alger le lundi, enthousiasmés par ces 3 journées de soleil et de palmes, d'exotisme et de farniente, peuplées de visions inoubliables : silence poignant de la mer de sables (où vous irez vous promener à chameau), floraisons exubérantes dans les jardins des oasis, grouillement bigarré de la foule indigène, danses des Ouled Naïls, et tout l'étrange pittoresque de la vie dans le Grand Sud.
Au reste, si vous n'aimez l'exotisme qu'à la condition de pouvoir le savourer dans le confort, votre satisfaction sera totale, car vous trouverez partout des hôtels de premier ordre.
EN QUELQUES HEURES VOUS ATTEINDREZ LES PORTES DU DÉSERT GRACE A AIR FRANCE


AIR FRANCE
AFRIQUE DU NORD

AIR FRANCE
AFRIQUE DU NORD

AIR FRANCE
L'AFRIQUE DU NORD PAR AVION

AIR FRANCE
AFRIQUE DU NORD

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 5ème RA** (Réédition)
- **1er PMAH 20ème 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 Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- ***Nanard fais nous un dessin !*** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19ème 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 10ème 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 *Norvigie* 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 1er RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1er RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1er RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584ème BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10ème 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