

# Aviation Commerciale - 1ère partie

Ami(e) Internaute,

Ce treizième diaporama est le premier d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne la SRAT, les lignes Latécoère, la CGA et Air France jusqu'en 1939.

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

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

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

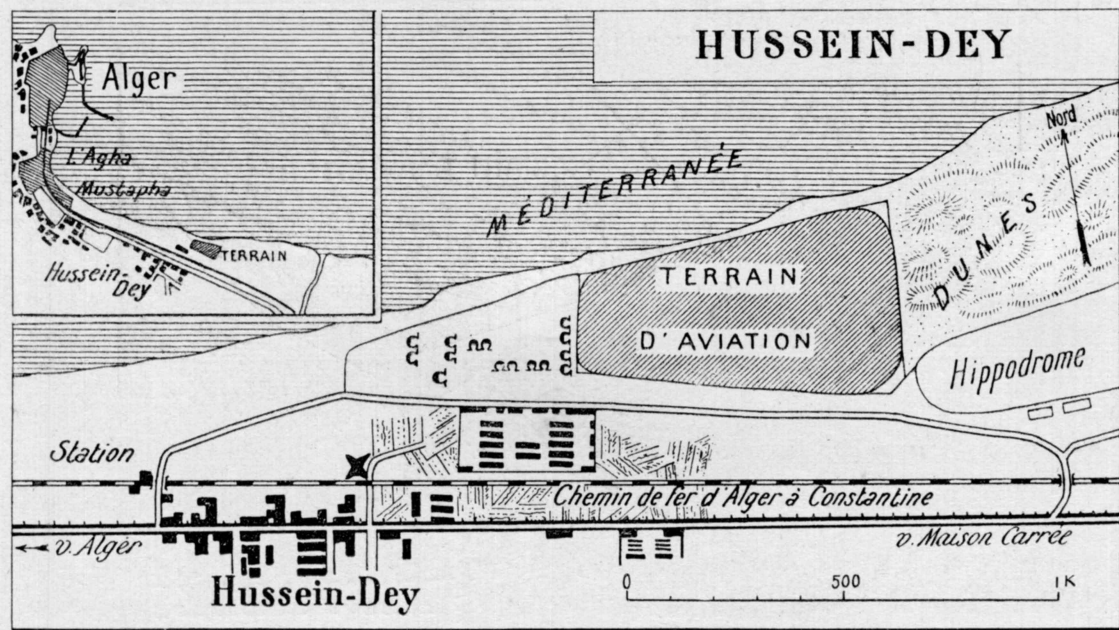
[jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr)

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

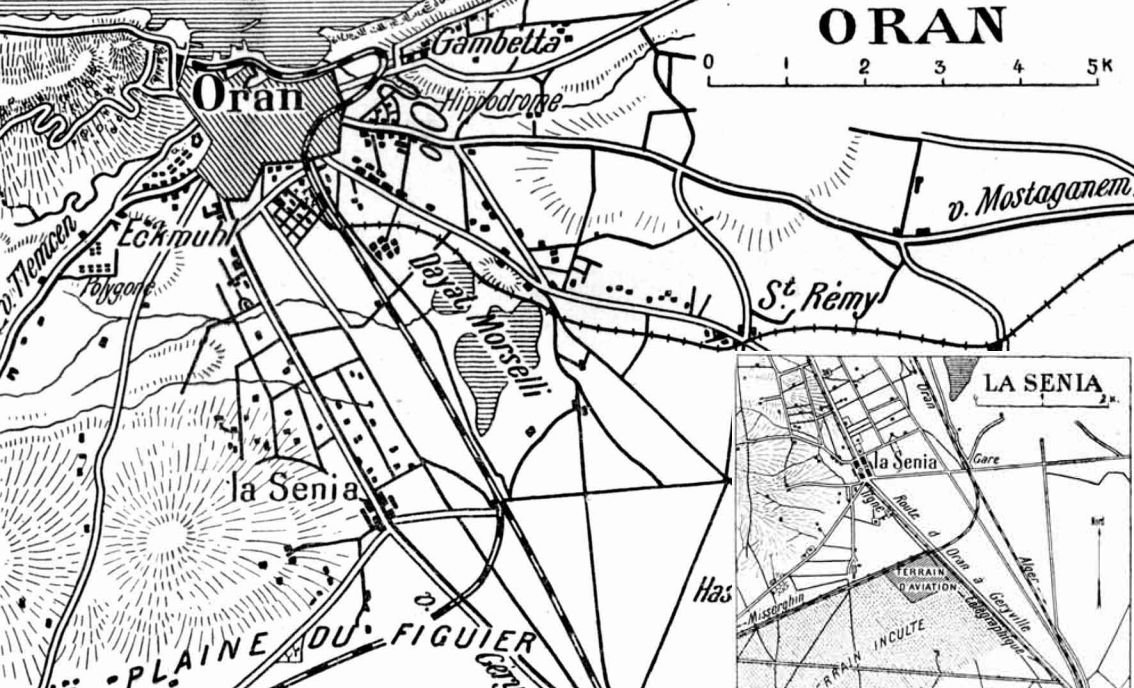
Le 22 avril 1922, un Dorand AR.2 de la Société du réseau aérien transafricain (SRAT) effectue le vol inaugural Alger-Biskra. Cette première ligne aérienne en Algérie cessera son activité le 1er juin 1923. L'aérodrome d'Alger est alors à Hussein-Dey (Michel Cretot)



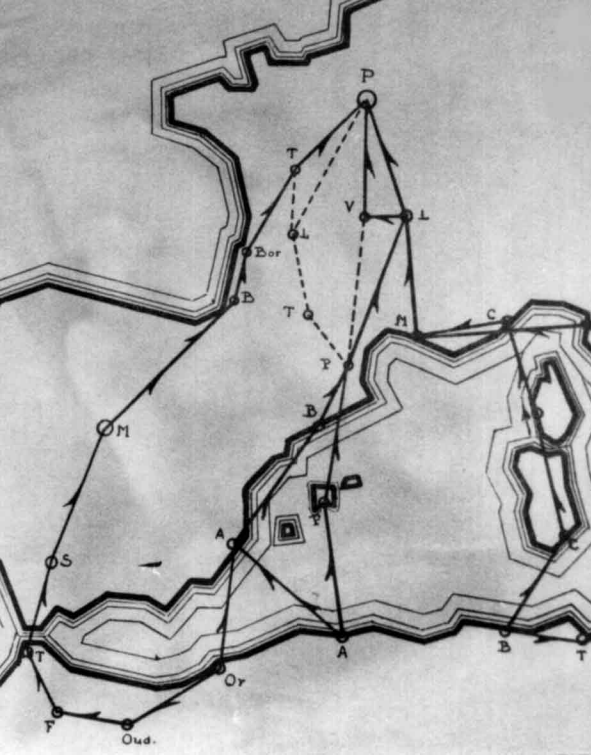
# HUSSEIN-DEY



L'aérodrome d'Hussein-Dey en 1920. Construit par l'aviation militaire qui l'a utilisé jusqu'en 1940, il était mis à la disposition de l'aviation civile.



Aérodrome d'Oran-La Sénia en 1920, le plus ancien aérodrome d'Afrique encore en service



Plusieurs itinéraires sont possibles pour relier l'Algérie à la métropole. Tous obligent un survol maritime plus ou moins important. Le détour par le détroit de Gibraltar est très pénalisant. Le plus court survol maritime est d'Alicante à Oran avec 300 km dont 210 km de mer. La traversée directe Marseille-Alger est de 750 km. Les Baléares offrent une possibilité d'escale permanente ou de déroutement (une escale dans les îles permet d'augmenter la charge utile). Les conditions météorologiques souvent mauvaises et le mistral plus ou moins fort causent des gênes quasi permanentes et la mer houleuse rend dangereux les amerrissages forcés. Les relations diplomatiques complexes avec l'Espagne perturbent le trafic. L'hydravion, pénalisé par une vitesse faible et difficile à mettre en œuvre, sera éliminé par l'avion de plus en plus performant.

*Les places de retour d'Algérie ont été garanties*  
*minimum 8 jours à l'avance par été garanti* 6066

# Lignes Aériennes Latécoère

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

Société Anonyme au Capital de Cinq Millions de Francs

LINEAS AERAS LATÉCOÈRE  
LATÉCOÈRE AÉRIAL LINES  
182, BOULEVARD HAUSSMANN  
PARIS

Billet de Passage N°..... }  
Billete Pasaje N°..... } 1140  
Passage Ticket N°..... }

Dé livré par ..... }  
Expédito por ..... } Oran  
Delivered by..... }

Valable pour le ..... }  
(Date en sous lettre) }  
Valable por el ..... }  
(La fecha escrita en letras) }  
Valid for the ..... }  
(Date in full letters) }  
juin quatre mil neuf cent

Nom du titulaire ..... }  
Nombre del pasajero ..... }  
Name of the Titular ..... }  
M. Jara Jove

Adresse du titulaire ..... }  
Direccion del pasajero ..... }  
Address of the Titular ..... }  
17 rue Dauffet Rocherue Oran

Voyage aérien de ..... }  
Viage aéreo de ..... }  
Aerial journey from ..... }  
to ..... }  
Oran - Casa et autres

PRIX DU BILLET ..... }  
PRECIO DEL BILLETE ..... }  
PRICE OF THE TICKET ..... }  
660,00

Bagages ..... }  
Equipajes ..... }  
Luggage ..... }  
10<sup>kg</sup> bagages gratuits

Taxe supplémentaire ..... }  
Tarifa suplementaria ..... }  
Supplementary Tax ..... }

Impôts et Timbres ..... }  
Impuestos y timbres ..... }  
Tax and Stamps ..... }  
0.30

TOTAL..... }  
660.30



Les Lignes aériennes Latécoère essaient plusieurs trajets pour relier la métropole à l'Algérie selon une bretelle de la ligne Toulouse-Maroc. La médiocrité des avions et hydravions mis en oeuvre rend l'entreprise difficile ; quelques vols sont effectués à partir du 6 octobre 1922 entre Casablanca et Oran par des Bréguet 14 et des Latécoère 15. La ligne Alicante-Oran est ouverte le 10 avril 1924 avec des hydravions Lioré-Olivier H-13 ; ces mêmes hydravions sont mis en service sur Alicante-Alger le 15 mai 1925. Cette dernière ligne sera fermée en décembre 1925, alors que les vols sur Oran cesseront fin 1927. Le survol de la Méditerranée par les LeO H-13 n'a amené que des déboires et leur exploitation n'est qu'une suite de pannes et de naufrages.

# Liste des Vols.

Date.	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
			Report	14	35	
Sept. 24	B7	143	B - Gropeda	1	30	Fausse
" 25			Gropeda - A	1	40	
" 25		165	F. M	3	55	
" 26		165	M. Casa	4	05	
" 27		164	C. C	0	20	essai
" 29		164	C. R	0	50	
" 29		164	R. Fey	1	45	
" 29		164	Fey - oran	3	55	
" 3		164	O. O	0	25	essai
" 4		164	O. O	0	25	
" 6		164	O. F	3	45	
" 7		168	F. O	2	40	
			à Reporter	15	50	

Sur le carnet de vol de Paul Vachet, le vol inaugural Oran-Fez du 6 octobre 1922, en 3 h 45 avec le Bréguet 14 F-AEEO n° 164. (Paul Vachet)

Départ d'un vol Oran-Casablanca en Bréguet 14 (Pierre Durafour)





Bréguet 14 à Alger-Hussein Dey en 1924 (Robert Biancotti)





Bréguet 14 limousine à Alger en 1925 (Michel Cretot)



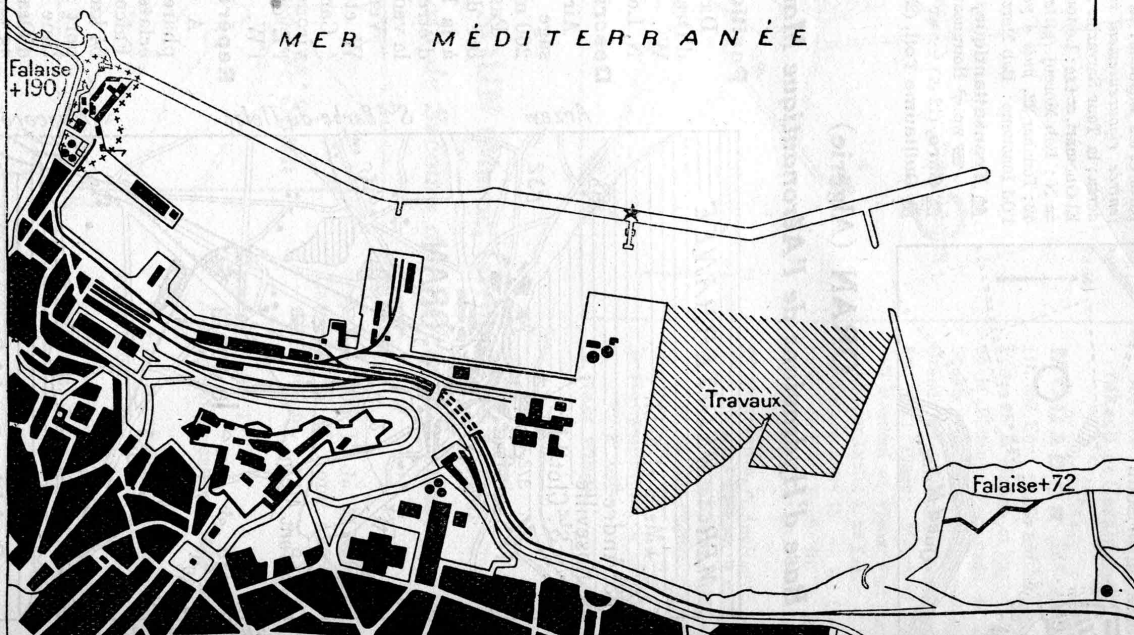


Ferdinand Serviès et son frère à Oran, devant un Laté 15 (Ferdinand Serviès)



Le 16 mai 1923, Pierre-Georges Latécoère arrive à Alger, en passant par Palma de Majorque, pour négocier l'ouverture de la ligne, avec le LeO H-13 F-AFDH. C'est la première traversée de la Méditerranée par hydravion - Equipage : Achille Enderlin, Marti Munar et Gauthier. Comme très souvent, Pierre-Georges Latécoère fait preuve d'autant de courage que les équipages qui affrontent les dangers de la ligne (*L'Aérophile*)

MER MÉDITERRANÉE



Hydrobase d'Oran, au pied de la falaise du Murdjadjo (190 m). L'hydrobase a été créée durant la Première Guerre pour héberger les patrouilles côtières. Située au fond du port, elle est difficilement accessible au gros hydravions ( *Michelin* )

Port d'Oran, le 12 mars 1924, arrivée du premier vol Alicante-Oran, pilote Paul Vachet  
(Paul Vachet)



# Liste des Vols.

Date.	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
1924						
Report				16	55	
Janvier 26	Le 219		B. a	3	30	
7 29	L. 29		a. a.	0	37	
29	31 162		San-jug-a	0	30	
Mars 12	L. 27		a. O	3	1.	
16	.. 26		a. o.	3	47	
19	.. 27		O. a	2	47	
21	.. 27		O. O	3	10	
23	Av 221		O. O	0	200	
..	.. 27		O. O.	0	30	
Avril 12	L. 27		O. O.	0	40	
13	.. 30		O. O.	0	47	
13	Av. 189		O. O.	0	27	
			à Reporter	17	05	00

Sur le carnet de vol de Paul Vachet, le vol inaugural Alicante-Oran du 12 mars 1924, en 3 h 00 avec le LeO H-13 F-AEJC n° 25. Durée des vols de 2 h 35 à 3 h 50 pour parcourir les 300 km (Paul Vachet)





Mise à l'eau d'un LeO H-13 dans le port d'Oran (Paul Vachet)

La vedette de dépannage du Cdt Roquefort à Oran. Il a fort à faire pour rechercher les LeO H-13 qui n'ont qu'une TSF défaillante et des pigeons voyageurs pour signaler leurs amerrissages (Paul Vachet)



Accident à Alicante d'un amphibie LeO H-13, mauvais avion et mauvais hydravion. Le courage et la ténacité des équipages de la Ligne a permis les progrès de l'aviation de transport (Paul Vachet)



En septembre 1926, le Laté 21 entreprend des essais peu concluants sur Alger-Marseille (Jean Dabry)



Le SPCA *Météore*, aussi décevant que le Laté 21 sur Alger-Marseille (Fondation Latécoère)



# COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE



ANCIENNEMENT : COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE VINGT MILLIONS DE FRANCS

Statuts déposés chez M<sup>r</sup> MACIET, Notaire à PARIS

SIÈGE SOCIAL A PARIS, ACTUELLEMENT : 79, AVENUE MARCEAU

Registre du Commerce : Seine 124.039



## Bon de Cinq Cents Francs 79 au Porteur

N° 091,348 26982

FAISANT PARTIE D'UNE ÉMISSION DE 100.000 BONS DE 500 FRANCS, EFFECTUÉE SUIVANT AUTORISATION DE M. LE MINISTRE DES FINANCES ET DE M. LE MINISTRE DU COMMERCE CHARGÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, EN DATE DU 20 SEPTEMBRE 1927 ET EN VERTU D'UNE DÉCISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION, EN DATE DU 15 OCTOBRE 1927, PRÉVOYANT À L'ARTICLE 24 DES STATUTS.

INTÉRÊT ANNUEL : 35 FRANCS, payable par moitié les 1<sup>er</sup> Juillet et 1<sup>er</sup> Janvier de chaque année.

Ces Bons seront amortissables en six années à partir du 1<sup>er</sup> Juillet 1928 par voie de tirages au sort semestriels. Le premier tirage aura lieu le 1<sup>er</sup> Janvier 1929 et le dernier le 1<sup>er</sup> Juillet 1934.

La Société se réserve la faculté d'amortir à tout moment au porteur des Bons en circulation, soit par voie de tirage au sort, soit par anticipation, soit par rachat en Bourse. Les Bons qui ont été ainsi amortis cessent d'être en circulation et ne sont pas remboursés par le nombre de titres qui leur correspondent.

Les Bons effondrés, perdus ou volés ne sont remboursés que si le remboursement sera exigible. Ils devront être mentionnés sur un bordereau de déclaration qui sera remis au siège social de la Compagnie, au crédu d'après son numéro, et sera revêtu de la signature et du cachet de la Compagnie. Les Bons effondrés, perdus ou volés ne sont remboursés que si le remboursement sera exigible. Dans le cas où il en manquerait un ou plusieurs, le montant en sera remboursé au porteur.

### TABLEAU D'AMORTISSEMENT DES BONS 79

Bons de 500 francs amortis		Bons de 500 francs non amortis		Total des titres en circulation	
Semestre	1928	1 <sup>er</sup> Semestre 1930	2 <sup>e</sup> Semestre 1930	1 <sup>er</sup> Semestre 1931	2 <sup>e</sup> Semestre 1931
1 <sup>er</sup>	6.848	7.593	7.889	8.419	8.334
2 <sup>e</sup>	7.083	8.138	8.138	8.718	8.718
1 <sup>er</sup>	7.336			9.018	8.888
2 <sup>e</sup>					8.888
				TOTAL . . . . . 100.000	

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,  
*M. Bouilloux-Lafont*

PARIS LE 3 NOVEMBRE 1927.  
5.306%

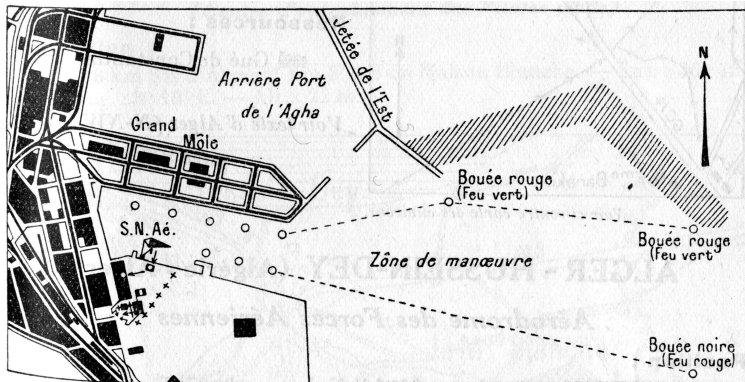
PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

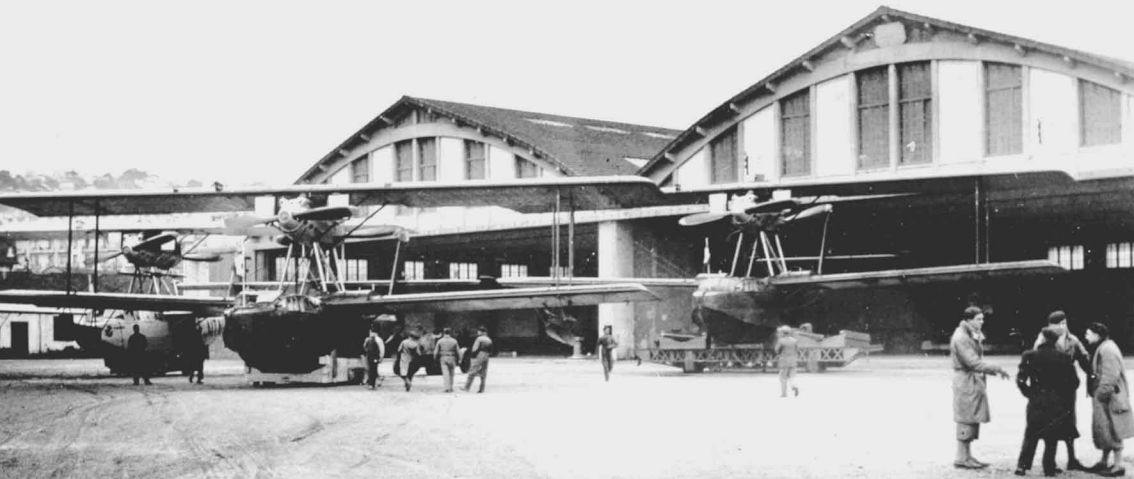
La Compagnie générale Aéropostale (CGA) de Marcel Bouilloux-Lafont prend la suite des Lignes Latécoère le 11 avril 1927. Les efforts sont alors reportés sur le trajet Alger-



L'Hydrobase de l'Agha en 1930. Elle est située dans le port d'Alger, dans l'angle du quai de l'usine électrique de la SAEF.

Les hangars ont été construits en 1917 pour abriter les hydravions de patrouille du Centre d'Aviation Maritime d'Alger. La grue Derrick de mise à l'eau des hydravions est visible à gauche, en face des hangars






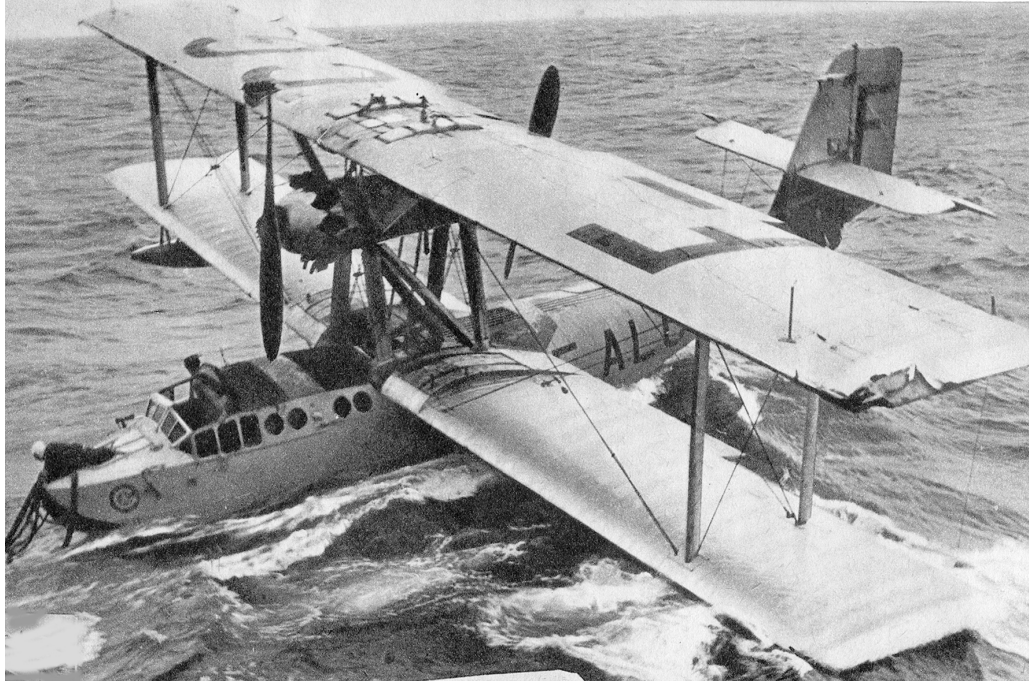
Après l'échec des Laté 21 et des SPCA *Météore*, les CAMS 53 (vus ici dans l'hydrobase de l'Agha) sont mis en service le 22 octobre 1928. Le bimoteur CAMS 53 (2 x 500 ch) est le premier hydravion fiable (aux normes de l'époque). Il sera utilisé à une douzaine d'exemplaires par la CGA pour le courrier et le fret et il transportera exceptionnellement quelques passagers sur Alger-Marseille avec escale à Alcudia, dans l'île de Majorque. L'escale aux Baléares ne s'impose pas, mais elle permet d'augmenter la charge marchande en diminuant l'essence emportée (Pierre Laffargue)



# LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATICULATION.		HEURES.	MINUTES.	
			Report .....	523	37	
13 Mars	M.S.	FAITH.	entr.		14	
26 Mars	CAMS 53	A10Y	Marseille Alger	4	38	
29 "	"	"	Alger Marseille	5	40	
2 Avril	"	A15X	Entr.	2		
9 Avril	"	A10Y	Entr.	1	15	
11 Avril	CAMS 53	A10Y	Marseille Alger.	5	10	
15 Avril			Alger Marseille	6		
15 Mai	CAMS 53	F.A15X	Entrepreneur	0	45	arrivé 549h 29 de vol le 2 Mai 1949
				549	29	
11 Mai	Moyeur	F.A15X	Entr.	0	30	
			A reporter .....	544	39	

Extrait du carnet de vol d'André Costa. André Costa est un ancien pilote de l'Aviation Maritime. Avant d'entamer une brillante carrière au service de l'aviation légère qui se terminera dramatiquement en planeur le 14 avril 1951 à Maison-Blanche il a été, en 1929, pilote de la CGA. Durée des traversées en CAMS 53 : 4 à 6 heures pour des vols sans escale (Juliette Costa)



Le 21 février 1932, le CAMS 53 piloté par Jean Mermoz tombe en panne, dans une mauvaise mer, à 50 km au sud de Majorque. Le *Timgad* récupère l'équipage et le courrier. L'hydravion sera perdu



Jean Mermoz en CAMS 53 à Alger. Jean Mermoz assurera souvent la ligne Alger-Marseille. Il est accompagné du radio Frédéric Couilbeau

Le bimoteur LeO H-24, essayé en 1932, préfigure le quadrimoteur LeO H-242 qui aura plus de succès (Benoît Manès)



DIRECTION GÉNÉRALE :

2, RUE MARBEUF, 2  
PARIS (8<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE :  
ÉLYSÉES 20-60 - 38-95

R. C. SEINE 288400 B

# AIR FRANCE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 120.000.000 DE FRANCS



MEMBRE DE L'I. A. T. A.

EUROPE

AFRIQUE

ORIENT

AMÉRIQUE DU SUD

EXTRÊME-ORIENT

Nom du Passager }  
Passenger's Name }

*M<sup>r</sup> Laffargue*

*Paris-Alger*

DIRECTION COMMERCIALE :

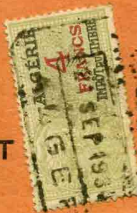
9, RUE AUBER, 9  
PARIS (9<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE :

OPÉRA 41-00 (6 lignes groupées)

TÉLÉGRAMME : AIRFRANSAG

*21/9/1934*



I. D. F. - 453-2097

La Compagnie Air France, créée le 1er septembre 1933, prend la suite de la CGA et ouvre la ligne Alger-Marseille aux passagers le 1er juin 1934 avec les hydravions Lioré-Olivier H-242, rejoints ensuite par les Bréguet 530 *Saïgon*. Elle assurera également la desserte d'Oran, par avions terrestres, entre Alicante et Casablanca, sur la ligne Toulouse-Dakar

Le LeO H-242, quadrimoteur (4 x 370 ch) d'une douzaine de passagers, est mis en service sur Alger-Marseille le 1er juin 1934. Les passagers embarquent à terre et la mise à l'eau se fait avec la grue Derrick (Pierre Laffargue)



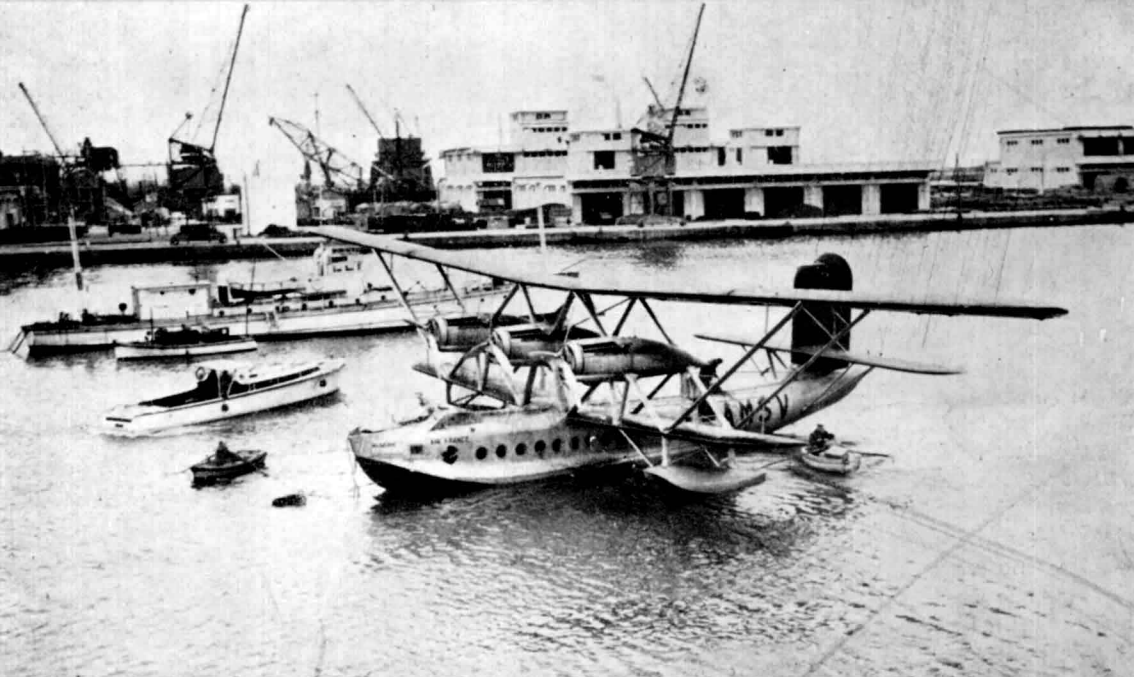


L'industriel William Gersté et le journaliste Pierre Laffargue embarquent dans un LeO H-242 (Pierre Laffargue)



Intérieur du LeO H-242 (Air France)





Vu dans le port d'Alger, un des deux Bréguet 530 *Saïgon* (trimoteur 3 x 785 ch) affectés aux lignes méditerranéennes à partir de 1934. Excellent hydravion de 20 passagers.



Mécaniciens au sol d'Air France (anciens de la CGA) en 1934 à l'Agha devant un CAMS 53 : Djelloul, X (gardien), Benoît Manès, Couderc, Boulet et Salem. Benoît Manès, né à Chaïba, sera commandant de bord Boeing 727 (Benoît Manès)



La guerre civile espagnole, de juillet 1936 à mars 1939, perturbe le trafic d'Air France des avions terrestres entre Toulouse et Dakar. Barcelone et Alicante, qui sont restés aux mains des Républicains, continuent à être des escales. Tanger et le Maroc Espagnol sont passés aux mains des Nationalistes et le contournement par Oran et Fez devient obligatoire. Air France utilise des avions trimoteurs : Wibault 283 T, Bréguet 393 et Dewoitine D-333 et D-338.

En ce qui concerne les hydravions Alger-Marseille, Majorque, aux mains des Nationalistes, devient interdit et Minorque, tenu par les Républicains, offre l'escale de Fornells.

Ci-dessous, un D-338 à l'escale d'Oran. Le Dewoitine 338 (3 X 650 ch), doté d'un train d'atterrissage rentrant et croisant à 260 km/h avec une vingtaine de passagers, est un des meilleurs avions de ligne d'avant-guerre. C'est une version améliorée du D 333 mis en service en juillet 1936 (Simone Castex)





Emmanuel Arin devant un Wibault 283 T  
(Bernard Arin)

## LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	4768.36			Nuit : 300.15
16 sept 1936	Dewoitine	F. ANQA	Casablanca Fes	1.05			Nuit : 0.30
"	"	"	Fes - Oran	1.35			
"	"	"	Oran - Alicante	1.28			
17 sept. 36	"	F. ANQB	Alicante - Barcelon	1.52			
"	"	"	Barcelon - Toulouse	1.16			
23 sept. 36	Wibault	F. ANBQ	Toulouse - Barcelon	1.30			
"	"	"	Barcelon - Alicante	2.10			
"	"	"	Alicante - Oran	1.25			
"	"	"	Oran - Fes	2.10			
"	"	"	Fes - Casablanca	1.21			
25 sept. 36	"	F. AKEK	Casablanca - Fes	1.15			Nuit : 1"
"	"	"	Fes - Oran	2.05			
"	"	"	Oran - Alicante	1.30			
			A reporter.....	4789.18			Nuit : 301.45

Extrait du carnet de vol d'Emmanuel Arin en 1936, commandant de bord sur Dewoitine D-333, Bréguet 393 et Wibault 283 T (Bernard Arin)

## LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	ANNÉE PRECEDENTE	
			Report.	1.147 <sup>m</sup> 25		0. Comenot	
12.35	Potez 35	F. ALJL	Entraînement			2.04.17	1.40 Hussein-Dechamps - Pétra
	43	F. AMGN	H. Dey - Oran	2.25			Mermoz
			Oran - H. Dey	2.40			
11	35	F. ALJL	Entraînement	0		0.41	Hussein-Dechamps
13				0.30			
						0.55	Hussein-Dechamps - Béni-Ismaïel
15						1.14	Coulombel - Hussein-Dechamps
16						1.27	" " - Hassani
17						2.18	" " - Navaro
17						1.28	" " - "
19						1.29	" " - "
	58	F. ANFH		0.02			
	15	F. ALJL		0.10			
20						0.35	Dehler - Béni-Ismaïel
			A reporter.	1.153 <sup>m</sup> 43		222 <sup>m</sup> 05	

## Les derniers jours de Jean Mermoz - 1

Extrait du carnet de vol de Jacques Duchène Marullaz qui, le 5 décembre 1936, a transporté, dans son Potez 43, Jean Mermoz d'Hussein-Dey à Oran pour rejoindre la ligne vers Dakar. Les deux hommes étaient très liés au sein des *Croix de feu*. Jean Mermoz avait également une profonde attache sentimentale à Alger (Anne-Lise Duchène Marullaz)

## LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	4875-42			Nuit : 309.38
1 <sup>er</sup> déc. 1936	Witcomb	F. ANON	Oran - Alicante	1.33			
"	Bréguet 393	F. ANE2	Alicante - Barcelone	2.20			
"	"	"	Barcelone - Toulouse	2.15			
4 déc. 36	"	F. ANE1	Montauban - Francfort	0.10'			
5 déc. 36	"	"	Toulouse - Barcelone	1.32			Nuit : 0.32
"	"	"	Barcelone - Alicante	2.13			
"	"	"	Alicante - Oran	1.36			
"	"	"	Oran - Fes	2.21			Mermoz
"	"	"	Fes - Casablanca	1.26			
7 déc. 36	"	"	Casablanca - Fes	1.30			Nuit : 1.30
"	"	"	Fes - Oran	2.22			
2 déc. 36	Witcomb	F. ANON	Oran - Alicante	1.47			
"	"	"	Alicante - Barcelone	2.17			
"	"	"	A reporter.....	4899-04			Nuit : 310.40

## Les derniers jours de Jean Mermoz - 2

Arrivant à Oran, Jean Mermoz embarque le même jour (5 décembre 1936) dans un Bréguet 393 piloté par Emmanuel Arin jusqu'à Casablanca. Il ira ensuite à Dakar d'où il décollera avec le *Croix du Sud* le 7 décembre 1936 et disparaîtra à jamais (Bernard Arin)



Gros plan sur le Dewoitine D 338



# LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
1938							
28 décembre	↳	Lib 242	Report.....	2. 264 <sup>h</sup> 56	747 <sup>h</sup> 45	181 <sup>h</sup> 56	
29 "	"	FANM L	M <sup>lle</sup> - Tunis	4 <sup>h</sup> 55			
30 "	"	FANQH	Tunis - M <sup>lle</sup>	6 <sup>h</sup> 45		0 <sup>h</sup> 44	
31 "	"	"	M <sup>lle</sup> - Alger	3 <sup>h</sup> 40			
		"	Alger - M <sup>lle</sup>	5 <sup>h</sup> 05			
			* Au 1 <sup>er</sup> Janvier 1939	2. 285 <sup>h</sup> 21 <sup>m</sup>	747 <sup>h</sup> 45	182 <sup>h</sup> 40	
			soit au total	2. 2033 <sup>h</sup> 06 <sup>m</sup> de vol			
1939							
5 Janvier	↳	Lib 242	essai officiel	1 <sup>h</sup> 10			
6 "	"	FANQJ	M <sup>lle</sup> - Tunis	5 <sup>h</sup> 10			
7 "	"	"	Tunis - M <sup>lle</sup>	7 <sup>h</sup> 05		1 <sup>h</sup> 02	
11 "	"	FANPM	M <sup>lle</sup> - Alger	5 <sup>h</sup> 12			
12 "	"	"	Alger - M <sup>lle</sup>	4 <sup>h</sup> 45			
			A reporter ...	2. 308 <sup>h</sup> 43 <sup>m</sup>	747 <sup>h</sup> 45	183 <sup>h</sup> 42	



Les plus grands pilotes d'Air France ont assuré les lignes vers l'Algérie comme le montre cet extrait du carnet de vol de Jean Dabry, le compagnon de Jean Mermoz lors de la traversée de l'Atlantique sud le 11 mai 1930 en Laté 28 (Jean Dabry)

Le LeO H-246 (4 x 720 ch, 26 passager, 255 km/h) mis en service sur Alger-Marseille le 14 octobre 1940, est l'aboutissement de la formule de l'hydravion en Méditerranée. Air France sera repris, à partir du 15 août 1940, par le Service civil des lignes aériennes françaises (SCLA) du gouvernement du Maréchal Philippe Pétain. La France libre créera, de son côté, les Lignes aériennes militaires (LAM) avec les aéronefs qu'elle aura pu récupérer (Jean Dabry)

