

Visiteurs (2) 1949-1954

Ami(e) Internaute,

Ce quatre-vingt-septième diaporama et le deuxième de huit diaporamas concernant les visiteurs en Algérie de 1946 à 1962. Faites le circuler sans restriction !

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

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

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

5 février 1949 – La Sénia – Sikorsky S 51 (HO3S) de l'US Navy



15 février 1949 – La Sénia – Glenn Martin B-26 *Marauder* du CEAM



20 février 1949 – La Sénia – Glenn Martin 167 du GLAM



(Georges Vieville)

Mars 1949 – La Sènia – Bell P-63 *Kingcobra* du Groupe de chasse 1/5 *Vendée*



10 mars 1949 – La Sénia – LeO 45 du GTLA 2/60 GAEL



10 mars 1949 – La Sénia – Lockheed F-5 *Lightning* du Groupe de reconnaissance 1/33 *Belfort* en provenance du Maroc



10 mars 1949 – La Sénia – Douglas C-54 Skymaster de l'USAF (version militaire du DC-4)



Octobre 1949 – La Sénia – Avro York





Balayé du ciel
par une bourrasque

LE BALLON DU RALLYE
se déchire au départ
sur un lampadaire

Le Rallye n'a pu avoir lieu



Le « lâcher tout l » vient d'être
ardonné, le ballon s'élève, mais...
(INFORMATION EN PAGE 2.)

11 novembre 1949 – 5 secondes en ballon

A l'occasion de l'Exposition Philatélique, le ballon de 900 m3 *Ville d'Alger*, monté par les aéronautes Pierre Jacquet (champion de France d'altitude), Georges Cormier (qui avait fait des ascensions à Oran en 1910) et le journaliste Charly Finaltéri est lâché sur le Forum, devant le Gouvernement Général, en emportant 2 000 aérogrammes numérotés. Le vol se termine en bas des escaliers du Bd Laferrière. Le ballon s'affale rue Berthezène, alors que les voitures du rallye organisé pour cette circonstance s'apprêtaient à se lancer à la poursuite du ballon. (esma.free.fr)



1949 – La Sènia – Handley Page *Halifax* du Groupe de transport 1/25 Tunisie



1949 – La Sénia – Douglas B-26 *Invader* de l'USAF





1949 – La Sénia – Douglas R6D-1 *Liftmaster* (version navale du DC-6) du *Squadron VR-6* de l'US Navy



4 mars 1950 – Maison-Blanche – L'avion italien Nardi FN 305, à côté d'un *Norécrin* lors du Rallye des Avions sanitaires



(Pierre D'Amico)

18 h. 15, hier soir, parvenait à Maison-Blanche, un message émanant de D.C. 4 « Prapa » de l'Armée de l'Air, qu'il avait transporté jusqu'à Alger les élèves de l'École Nationale de l'Aviation Civile, dans une croisière en Afrique. Ce message annonçait : l'épave du Bristol « 170 F » immatriculé F. BENF de la Cie Air Transports effectuant la liaison Paris-Bamako, parti disparu depuis 2 h du matin, entre Aoulef et Gao, était repéré à 150 kms de sa base de départ au sud de « Bidon V ». Le message précisait que l'avion semblait très en-

dommagé et que les chances de retrouver des survivants étaient minimes. Aucune trace de vie n'avait pu être observée. Les mauvaises conditions atmosphériques et la nuit tombante avaient contraint l'appareil à faire demi-tour sans pouvoir préciser plus son observation.

Le grand silence

Le « Bristol » qui venait de Paris avait fait escale à Alger où les passagers avaient diné. Il avait atterri dans la nuit à Aoulef pour en repartir samedi à 2 h. 45. Il devait rallier Gao à 7 h. 45. Quelques instants après un signal était reçu de l'avion qui adressait un début de prise de contact radio en morse à une station au sol dont l'indicatif n'a pas été relevé par les opérateurs d'El-Goléa et de Tessalit qui le perçurent.

Depuis plus rien. Aucun nouvel appel n'était intervenu qui eut permis d'estimer avec quelque précision, la position de l'avion, la cause de son silence ou de savoir s'il s'agissait d'un atterrissage de fortune ou d'une catastrophe.

On put cependant localiser sa chute dans la région de Bidon V, mais sans aucune précision. La journée « terrible » attende alluit durer jusqu'à hier soir.

Les passagers

Au départ d'Aoulef, l'appareil avait à son bord, outre l'équipage commandé par le commandant de bord, Le Monigou et comprenant 2 navigants et un steward, 20 passagers dont 9 femmes et 4 enfants.

La liste des passagers, selon la Cie Air Transports, comprenait :

- M. Caria, M. et Mme Pons et leur enfant, Mme Gruson et ses deux enfants, Mme Carreau, M. Gaye, Mme Fares, Mme Saint Royze, M. Monaco, M. Sény, Mme Gininier, Mme Quintan et son enfant, M. Kosso, Mme Antoine et son enfant, M. Coliball, M. Tragre et son frère, M. Kondet, M. Diawara, Mlle Sanchez et M. F. Ouligny. Les passagers étaient pour beaucoup des étudiants indigènes revenant chez eux de France pour les vacances.

250 kilomètres au sud de Bidon V

Un "Bristol" de transport s'écrase dans le Sahara

Le D.C. 4 de l'EN.A.C. repère son épave après 30 heures de recherches

L'accident a coûté la vie à 30 victimes, dont 9 femmes et 4 enfants

Les recherches s'organisent

Dès que fut connue la disparition, tout fut mis en œuvre dans un temps record pour venir au secours de ceux qui l'on espéré seulement en panne. Des réserves de vivres et d'eau qui se trouvaient à bord pouvaient leur permettre d'attendre d'être repérés et secourus. Cette ligne exploitée depuis juillet 1947 par la Cie Air Transports n'a jamais eu à déplorer aucun accident. En 1947, cependant, un JU 52 s'égarait dans le désert, mais les passagers étaient retrouvés sains et saufs, après deux jours de recherches.

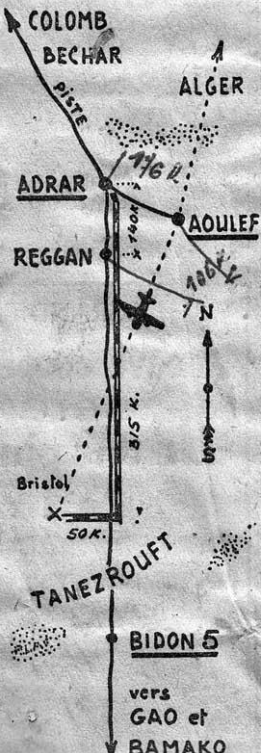
Après une longue attente nécessaire à localiser le lieu possible de l'accident, de nombreux appareils de toutes les compagnies du sud, y compris un D.C. 3 belge, qui remontait le Sahara en direction d'Alger, et qui fut dérotté pour participer aux recherches, sillonnèrent le secteur Aoulef - Bidon V - Gao. Une brume sèche rendit particulièrement difficile l'observation du sol.

Pour à tour trois appareils militaires de recherches S.A.T.E.R. (Sauvetage terrestre) de Bamako, l'appareil de l'U.A.T. de la ligne du sud, venant d'Alger, le D.C. 4 militaire de l'EN.A.C., parti d'Alger un D.C. 4 d'Air France, venant de Miami, un avion « Anson » de la base de Gao, un JU 52 parti d'Aoulef, un autre d'Alger, participèrent activement aux recherches. Mais, ce n'est qu'à 18 h. 15, que le D.C. 4 de l'EN.A.C. découvrit les débris de l'avion dispersés sur près de 2 km de long.

Par ailleurs, des camions de la Compagnie Transaharienne, des voitures radio de l'armée, quittaient leurs bases pour explorer leur zone en restant en liaison radio permanente avec les avions, en particulier avec le D.C. 4 d'Air France, qui lançait des appels tous les quarts d'heure qui restèrent hélas sans réponse.

Les colonnes terrestres en route vers les lieux de l'accident

Dès que la nouvelle de la découverte fut connue toutes les colonnes terrestres furent dirigées en toute hâte vers les lieux de l'accident qu'elles n'atteignent que dans la matinée d'aujourd'hui. Elles sont parties de Gao, de Reggan, de Tessalit et de Colomb-Bechar.



29 juillet 1950 – Accident du Bristol 170 F-BENF d'Air-Transport entre Aoulef et Gao

Pilote : Robert Le Maligou, mécanicien : Alfred Hirtz, radio : Henri Mariès, navigateur : Lucien Pelletier.

Les vingt-six occupants périssent. L'épave est retrouvée en fin de journée par le DC 4 du GLAM transportant des élèves de l'ENAC en voyage d'étude.

Les papiers de bord ont été retrouvés par hasard sur une piste, à 50 km, par un véhicule de secours.

Au terme d'un long voyage de 17 jours, qui les a successivement conduits d'Orly à Tanger, puis à Casablanca, Agadir, Dakar, Lomé, Lagos, Douala, Fort-Archambault, Maiduguri, Gao et Aoulef, 29 élèves de la première promotion de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile, sont arrivés samedi à 9 h. 30, à bord d'un D.C. 4 militaire, accompagnés par le colonel Guy Dumerle, directeur de l'école, MM. Langer, directeur des vols, Desbordes, directeur des études, Mouton, chef de division et de deux moniteurs.

A leur arrivée, ils ont été accueillis par MM. Villevielle, directeur des Travaux Publics et des Transports au Gouvernement Général, Fogues, directeur de l'aéronautique civile en Algérie, Lacoste, ingénieur en chef de l'Infrastructure, le colonel Martin, commandant la D.T.I., le commandant Bresson, de la base militaire de Maison-Blanche, le commandant Boussious, commandant l'aéroport de Maison-Blanche, Billon du Plan, président honoraire de l'Aéro Club d'Algérie, Saint-André, vice-président de la Fédération Aéronautique d'Algérie, et de nombreuses personnalités du monde aéronautique.

Après une collation, les élèves qui avaient décollé d'Aoulef à 5 h. 30, visitèrent les installations de l'aérodrome et des différentes compagnies d'exploitation des transports aériens. Ils furent reçus à l'Aéro Club d'Algérie par M. Prevost, président Ferraris, chef pilote, et de nombreux membres et élèves du Club.

Un banquet fut offert en leur honneur, à la cantine d'Air France, par la Compagnie Nationale, puis les élèves furent conduits à Alger qu'ils purent visiter sous la conduite de guides éclairés.

Au terme de leur voyage d'étude

LES ELEVES de l'Ecole nationale de l'Aviation civile ont visité l'aérodrome de Maison-Blanche

30 juillet 1950
Visite à Alger des élèves
de l'ENAC

A 18 h. 30, à l'hôtel Saint-George, les élèves et leurs directeurs étaient les hôtes du commandant Douare, au nom du Groupe d'Algérie du Syndicat National des Transporteurs Aériens. Outre les personnalités citées plus haut, on pouvait reconnaître, M. Belache, vice-président de l'Assemblée algérienne, M. Bondu, directeur de la Compagnie Générale Transatlantique, le lieutenant-colonel De Guerse, M. Bramand, représentant M. le préfet Ernst, le représentant de M. Gazagne, maire d'Alger et de nombreuses personnalités civiles et militaires.

Le commandant Douare souhaita à l'E.N.A.C., que de nombreuses personnalités politiques et aéronautiques représentaient autour de lui pour l'accueillir, un heureux séjour en Algérie.

Le colonel Du Merles remercia les personnalités présentes pour leur aimable réception qui laissera à tous le meilleur souvenir. Il rappela que c'est grâce aux Compagnies de Transports Aériens que l'école a pu être ouverte et leva son verre à l'Aviation Française.

Les élèves et leurs directeurs qui devaient partir hier matin à 8 h., vers Paris via Toulouse ont retardé leur départ pour participer aux recherches de l'appareil « Bristol » perdu entre Aoulef et Gao. Répartis entre les avions sauveteurs, les élèves ont fait dans ces circonstances tragiques, l'apprentissage des traîtrises du Sahara.

"Le pôle magnétique n'est plus français"

explique l'un des membres de l'équipage du « Cdt-Charcot » au cours de la réception à l'Aéro-Club d'Algérie.



A l'Aéro-Club d'Algérie, de gauche à droite : le lieutenant de vaisseau Dumoulin de la Bartette, M. Prévost, le maître pilote Saout, MM. Fogues et Saint André

12 octobre 1950 - L'Aéro-club d'Algérie reçoit des membres de l'équipage du *Commandant-Charcot*

L'Aéro-Club d'Algérie recevait, hier soir, le lieutenant de vaisseau Dumoulin de la Bartette, représentant le Cdt Douquet, commandant le « Cdt-Charcot », le maître-pilote Saout et deux membres de l'équipage du « Charcot », les quartiers-maîtres Lehic et Cavalin qui, comme on le sait, partent au Pôle Sud relever la mission qui y séjourne actuellement.

Cette réception était empreinte, comme toujours à l'Aéro-Club, de la plus franche camaraderie. On y remarquait la présence de MM. Prévost, président de la Fédération aéronautique d'Algérie; Saint-André et Grau, vice-présidents; Fogues, directeur de l'Aéronautique civile; Costa, directeur de l'Aviation légère et sportive; Bossoutrot, secrétaire général de l'Aéro-Club de Tunis; Chapelle, secrétaire général de l'Aéro-Club d'Algérie; Mounier, directeur du Service commercial d'Air France; le capitaine Charpentier, représentant le général Bonnafé, commandant la V^e Région aérienne; le chef-pilote Ferrari et de nombreux membres du club.

Le lieutenant Dumoulin de la Bartette, après avoir remercié le président Prévost de sa chaleureuse allocution de bienvenue, définit les buts de la mission qui quittera incessamment notre port.

Il s'agit d'étudier la propagation des ondes courtes au Pôle Sud, les couches

d'air, les modifications des couches d'air en déplacement, de localiser les masses d'air par goniométrie et d'en photographier les étapes sur les oscillographes. Toutes ces dernières études ont une grande importance pour la météo. Pour l'océanographie : effectuer des prélèvements d'eau, en fixer la température, la salinité, suivre les courants, constater le déplacement des glaces, etc...

La mission des savants qui accompagne l'équipage du « Cdt-Charcot », étudiera plus précisément les phénomènes magnétiques, les aurores australes, la formation des glaces, la gravillitique, c'est-à-dire l'accélération de la pesanteur sous ces latitudes, etc...

Répondant à une question, le maître Lucot, qui effectua déjà plusieurs missions au Pôle Sud, expliqua que le pôle magnétique qui se situait, il y a quelques mois encore, en Terre Adélie, possession française, a émigré, par suite du phénomène de déclinaison, soit l'angle que fait le pôle magnétique avec le pôle géographique, et qui est très variable. Le pôle magnétique est maintenant australien.

Le maître-pilote Saout donna quelques précisions sur l'utilisation du « Stimson », le petit appareil que l'on peut voir sur le pont arrière du « Charcot ». Equipé d'un moteur de 165 CV., le « Stimson » peut transporter quatre passagers; il est équipé de flotteurs dont la base est taillée en patins à glace, ce qui peut permettre un atterrissage sur la glace. L'avion a apporté dans la recherche polaire un très grand progrès. Il permet de découvrir rapidement dans le pack, les fissures par lesquelles le navire pourra s'insinuer jusqu'au pôle. C'est ainsi qu'un jour, le 8 janvier, le « Stimson » partit en éclairer et trouva derrière le pack une mer intérieure libre. Le « Cdt-Charcot » se glissa dans les fissures jusqu'à 200 m. de ce havre. Mais tous ses efforts furent vains pour aller plus loin. Le Cdt Douquet fit machine arrière et, pendant qu'à quelque distance l'équipage jouait au football sur la banquise, à 11 h. du soir l'avion repéra une nouvelle passe par laquelle le bateau atteignit son but. C. B.

Novembre 1950 – La Sènia – North American P-51D *Mustang* du Groupe de reconnaissance 2/33 Savoie



(Henri Harraca)

10 novembre 1950 – Hippodrome du Caroubier (Alger) – Ballon hollandais publicitaire Philips



10 novembre 1950 – Hippodrome du Caroubier (Alger) – Ballon hollandais publicitaire Philips



10 novembre 1950 – Hippodrome du Caroubier (Alger) – Ballon hollandais publicitaire Philips



1950 – La Sènia – Lockheed F-5 *Lightning* du
Groupe de reconnaissance 1/33 *Belfort*



1950 – Maison-Blanche
Boeing B-29 de l'USAF (28th
Strategic Reconnaissance Wing)



(Clément Charrut)



(Anne-Marie De Sansonetti)



(Pierre Laffargue)



3 et 4 mars 1951 – Maison-Blanche – L'hélicoptère Hiller 360 F-BEEG des laines *Pingouin* et des chaussettes *Stemm*, piloté par Henry, fait une démonstration et donne des baptêmes à Maison-Blanche et dans le port d'Alger



(Anne-Marie De Sansonetti)



(Pierre Laffargue)

Un cercle sur le terre-plein de la Gare maritime; la foule autour; au-dessus des têtes, une libellule qui papillonne, danse, va, vient, recule, s'élève d'un bond, redescend et disparaît derrière les bâtiments de la Mixte, ou de la Transat.

Cette libellule — l'image est déjà vieille mais si juste — n'est autre que l'hélicoptère de la maison « Les laines le Pingouin », qui a déjà promené, dans les cieux de France et d'Afrique du Nord, plus de 13.000 personnes. Astucieuse initiative car, tout en se servant de l'hélicoptère comme un moyen publicitaire, les possibilités de ce genre d'appareil et son utilisation au point de vue commercial, agricole, touristique, sanitaire et de sauvetage sont ainsi mises en évidence.

Hier matin, M. Larras, directeur du port, et M. Saint-André, vice-président

de l'Aéro-Club d'Algérie, furent ainsi les premiers à goûter des plaisirs de l'hélicoptère: l'appareil les prit à Maison-Blanche, et, à 150 km. à l'heure, avec quelques stations au-dessus des centres d'intérêt, les déposa à la Gare maritime. Là, se poursuivait la manifestation organisée à l'intention des personnalités algéroises réunies et de la presse. Donc, nous montâmes, à notre tour, à bord de l'hélicoptère pour un tour au-dessus de la ville. Nos impressions? Pas amusant du tout, mais rassurant: comme si nous nous promenions en taxi!...

Les baptêmes continueront au même endroit, aujourd'hui, de 14 à 16 heures, et demain, de 10 à 12 heures. L'après-midi de dimanche sera réservé aux membres de l'Aéro-Club, qui assure le contrôle et patronne cette manifestation.

P.-J. A.

Quand
un hélicoptère
donne
le baptême de l'air
aux Algérois...

4 mars 1951— L'hélicoptère Hiller 360 F-BEEG des laines *Pingouin* et des chaussettes *Stemm*



(Jean-Louis Laclavère)



15 mars 1951 – Dassault 315 de l'EOM 83 *Béthune*, venant de Bangui, accidenté à El-Goléa

1951 – La Sénia – *Vampire* de
l'Escadron de chasse 1/2 *Cigognes*



1951 – La Sénia – *Vampire* de l'Escadron de chasse 1/2 Cigognes



Juillet 1952 – Nord 1402 *Noroit* de l'Aéronautique Navale en essais à Thiersville



(ARDHAN)



(ARDHAN)

1952 – Lartigue – SE 161 *Languedoc* de l'escadrille 31S de l'Aéronautique Navale, venu des Mureaux



1952 – Philippeville – Fairchild C-82 *Packett* de l'USAF embarquant des parachutistes du 1er RCP





1952 – Maison-Blanche – North American AJ Savage de l'US Navy



1952 – La Sénia – Sikorsky HUP-2 du porte-avions USS *Coral Sea* de l'US Navy



(Claude Petit)

1952 – La Sénia – Douglas C-54 Skymaster de l'USAF (version militaire du DC-4)



DATE	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓	PILOTE MULTIMOTEURS						MEMBRE D'ÉQUIPAGE	
	TYPE	Immatriculation				JOUR			NUIT			JOUR	NUIT
						double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote	double	1 ^{er} pilote	2 ^e pilote		
4 Janvier	Comet 11	F. DGSA	Radio	Bourget Alger	2.16							6135.26	2346.20
4 "	" "	" "	"	Alger Bourget								2.18	
4 "	" "	" "	"	Bourget Hatfield								2.27	0.20
5 "	" "	" "	"	Bourget Bourget								1.01	
16 Février	" "	" "	"	Bourget Bourget								3.01	
"	" "	" "	"	Bourget Bourget								2.06	1.23
17 Février	" "	" "	"	Bourget Bourget								2.18	
5 Février	Heron	F. DGCH	"	Bourget Palma	4.02								
5 "	" "	" "	"	Palma Alger	1.20								
5 "	" "	" "	"	Alger El Golea	2.58								
6 "	" "	" "	"	El Golea Camaraclet	3.30								
6 "	" "	" "	"	Camaraclet Camaraclet	1.10								
7 "	" "	" "	"	Camaraclet Agades	2.49								
7 "	" "	" "	"	Agades Nans	2.12								
Total général des heures				PILOTE :	Totaux à reporter								
8518 Heures 26 Minutes :					2047						6149.36 2348.03		

(Jean-François Labrousse)

Janvier et février 1953 – Extrait du carnet de vol de Jean-Jacques Stephano, radio et élève-pilote de l'UAT, lors des vols Le Bourget-Alger-Le Bourget-Hatfield en De Havilland DH 106 Comet et lors du convoyage d'un De Havilland DH 114 Heron vers l'Afrique Equatoriale. A Hatfield se trouve l'usine de construction du Comet.

L' Aéro Club d'Algérie, une caisse une vraie, de fraîcheur
'de spontanéité' et de Camaraderie. Ceci me prouve que
j'ai eu raison de faire ma tentative puisque ce sont des
hommes de la trempe de ceux que j'ai rencontrés ce soir
qui pourraient être sauvés à la suite de mon
expérience. Hérouisme est un mot, je ne demande qu'une
chose c'est avoir le vôtre et surtout votre amitié
Votre Camarade

omban ←

21 décembre 1953 – Blida – Morane-Saulnier MS 500 *Criquet* d'Oujda



1953 – La Sénia – De Havilland 114 *Heron* de l'UAT lors d'un convoiage vers l'Afrique Equatoriale





1953 – Constantine

Le Maréchal Juin, enfant du Constantinois, en compagnie de Charles Filippi, président de l'Aéro-club de Constantine



1953 – Maison-Blanche
Olivia De Havilland arrive en De Havilland DH
106 Comet

(Algeria)

Novembre 1954 – Mitterrand, ministre de l'Intérieur, arrive dans le Constantinois

M. MITTERRAND dans une déclaration radiodiffusée :
**L'ALGÉRIE C'EST LA FRANCE
ET LA FRANCE NE RECONNAITRA PAS
CHEZ ELLE D'AUTRE AUTORITÉ QUE LA SIENNE**



1954 – Maison-Blanche – Grumman AF-2
Guardian du Squadron VF-36 l'US Navy



1954 – La Sènia – Sikorsky S-55 (HO4S) de l'US Navy



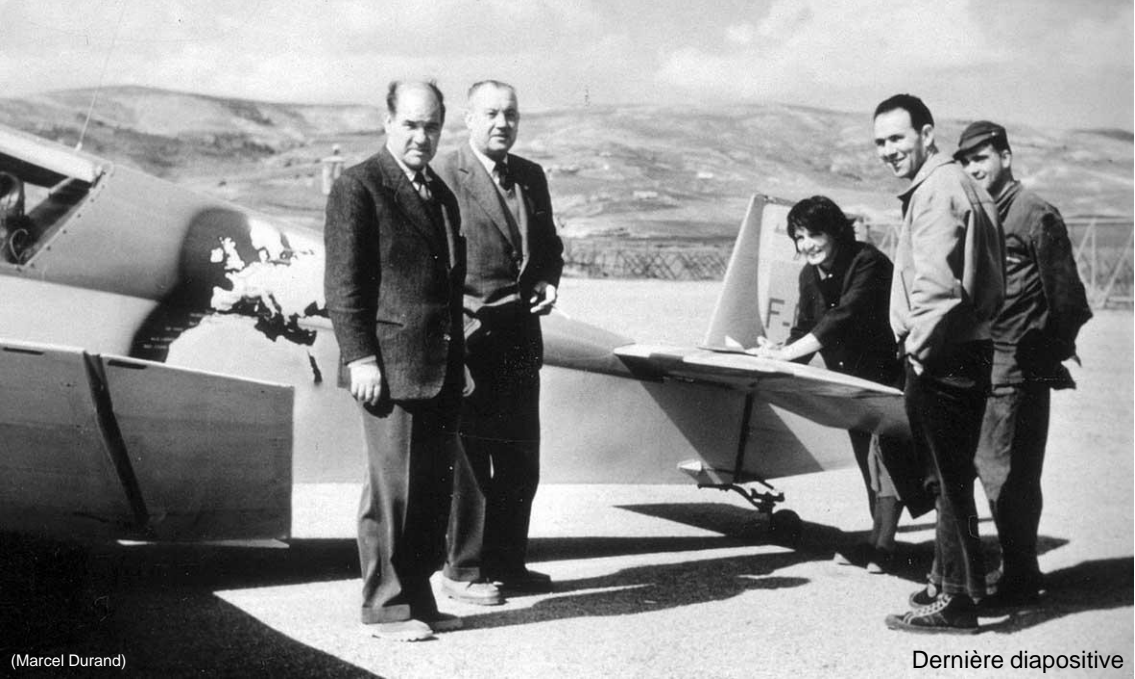
1954 – Redjas – Auster JN 1 *Alpha* de la Société tunisienne de réparations aéro et de construction



1954 – Tamanrasset – Convoyage de plusieurs Cessna par France-Aviation vers l'Afrique



1954 – Orléansville – Passage de Rhissa Pélissier, pilote du constructeur Wassmer, accueillie par Marcel Durand et Rauzy



(Marcel Durand)

Dernière diapositive