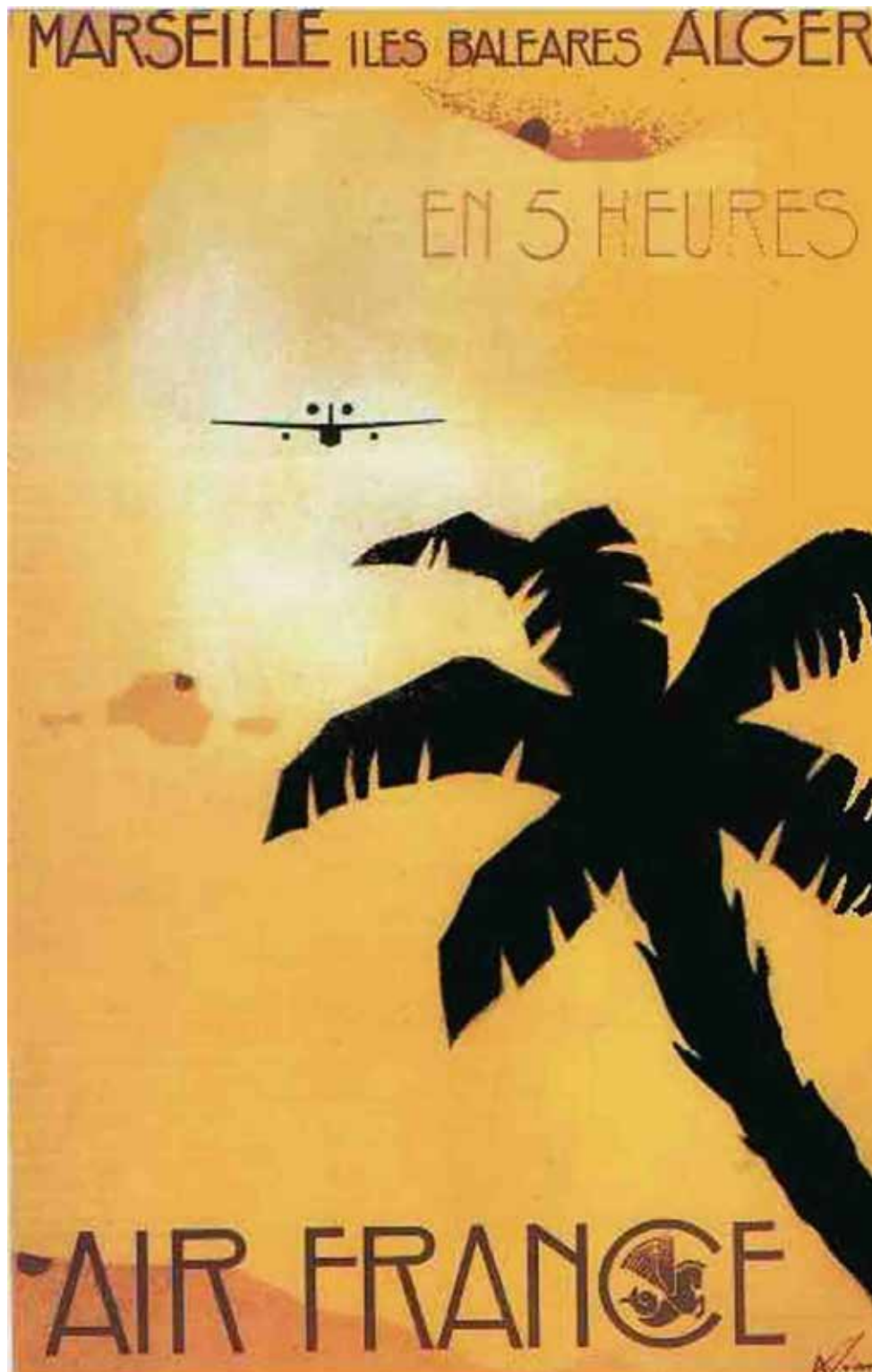


Air France en Algérie

(1933-1939)



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : Air France, Cécile Alberge, Bernard Arin, Alain Barria, Ernest Boggio, Henri Bradfer, Victoria Canaves, Simone Castex, Alain Cavaillé, CDHA, Jean Dabry, Charles Dahmen, Daniel Debauge, Anne-Marie De Sansonetti, Anne-Lise Duchêne Marullaz, Pierre Durafour, ECPA, Philippe Espitalier, Didier Faure, Jean Fornal, Jacky Fra, Carlos Galiano Ramos, Luc Gavila, Alain Gibergues, Antoine Gutierrez, Michel Huart, revue Icare, Yannick Iffinguer, Joseph de Joux, Pierre Laffargue, Pierre Lazuech, Christian Libes, Bernard Mayer, Musée Air France, René Nodin, Charles Nouvier, François Pharabod, Jean Rugammer, Jean Salvano, Étienne Simon, Jean-Paul Thévenot et Georges Vieville.

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
Un siècle d'aviation avec Air France - Musée Air France - Gallimard - Paris 2000
Air France dans tous les ciels - Denis Parenteau - Rennes - 2012
Lioré et Olivier - Gérard Hartmann - ETAI - Paris 2002
Mémoires d'Albert Chaillot - Alain Chaillot, Pierre Jarrige - 2014
Au péril de l'espace - Pierre Viré - La Nouvelle France - 1943
T.V.B. - Pierre Viré - Gallimard - 1937
Figures de proue - Pierre Viré - Flammarion - 1945
Fortunes de mer - Pierre Viré - Gallimard - 1938

Périodiques :

La Dépêche algérienne
L'Écho d'Alger
Le Manche à balai
L'Afrique du Nord illustrée
Le Petit Journal
Icare n° 107, 129 et 211



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Décembre 2020
ISBN 979-10-97541-02-6
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue	1
Marseille-Alger-Marseille (d'après Robert Espérou)	2
Le choix des appareils	
La guerre d'Espagne	
La guerre	
Résultats	
Chronologie	10
Hydrobase d'Alger-Agha	18
Escales aux îles Baléares	20
Jean Mermoz en Algérie	24
Chronologie	
Les derniers jours de Jean Mermoz	
Le village Jean Mermoz	
Hommages à Jean Mermoz	
Laurent Guerrero	38
CAMS 53	40
Lioré et Olivier LeO H 242	42
Breguet 530 Saïgon	48
Lioré et Olivier LeO H 246	50
Dewoitine 338	54
Bloch 220	58
Carnets de vol	60
Émile Schwager	
Bernard Arin	
Jean Espitalier	
Jean Rugammer	
Jean Dabry	
En lisant les carnets de vol	
Personnalités à bord	70



DRANET

AIR FRANCE

© 1967 AIR FRANCE

Prologue

Edouard Daladier arrive au pouvoir le 21 janvier 1933 et consacre toute son attention aux graves crises sociales et économiques que la Grande Crise a engendrées. Pierre Cot, ministre de l'Air, se trouve libre de faire ce qu'il veut dans son domaine et en particulier de finir de régler ses comptes et ceux des ennemis de Marcel Bouilloux-Laffont. Après étranglé la trésorerie de la CGA en cessant d'accorder les subventions promises par convention il transforme le règlement judiciaire en une faillite qui permet d'éliminer la plus grande compagnie aérienne mondiale et de satisfaire pleinement les concurrents acharnés de Bouilloux-Laffont, français et étrangers.

Quatre compagnies, Air Union, CIDNA (Farman), Air Orient et SGTA qui avaient grassement profité des subventions mais dont les chiffres d'affaire additionnés ne s'élèvent qu'à 25,3 millions de Francs, alors que celui de l'Aéropostale atteint 27 millions de Francs, créent, le 17 mai 1933, la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes (SCELA). La SCELA est créée dans le seul but de répondre à un appel d'offre du 11 mai 1933 pour l'exploitation des lignes subventionnées du 1^{er} juin 1933 au 31 mai 1948. L'Aéropostale est bien entendu éliminée des marchandages préalables et le conseil d'administration provisoire de la future compagnie aérienne unique est mis en place. Ernest Rome, directeur d'Air Orient, ancien gouverneur général d'Indochine et administrateur de plusieurs banques, est président, le ministère de l'Air est représenté par l'inspecteur des Finances François Richard.

La Société anonyme Air France est constituée le 30 août 1933 en réunissant tous le matériel et les installations des quatre compagnies auxquels s'ajoutent les actifs de l'Aéropostale, beaucoup plus importants que tous les autres réunis mais scandaleusement sous évalués. Les trente-six administrateurs d'Air France représentent les milieux d'affaire (banques, industrie aéronautique, transports). Des liens familiaux ou commerciaux étroits les unissent et ils collectionnent les sièges dans les conseils d'administration les plus divers. Louis Allègre, beau-fils du président, devient administrateur-directeur général. Louis Breguet et Hubert Giraud sont vice-présidents du conseil d'administration dans lequel la Compagnie universelle du canal maritime de Suez occupe une place prépondérante. On y retrouve Paul-Louis Weiller, l'ennemi implacable des Bouilloux-Laffont, et André Lebon qui représente le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie dont il est le président.

*Agence Air France,
rue Auber à Alger*



Marseille-Alger-Marseille (d'après Robert Espérou)

Il n'y eut aucune interruption de la ligne Marseille-Alger lorsque Air France reprit, le 1^{er} septembre 1933, la suite de la Société centrale d'exploitation des lignes aériennes (SCELA), après avoir absorbé l'Aéropostale.

Dans la réponse à l'appel d'offres lancé par Pierre Cot le 25 avril 1933, la SCELA, qui regroupait les quatre compagnies Air Union, Air Orient, Société générale de transports aériens (SGTA-Lignes Farman) et Compagnie internationale de navigation aérienne (CIDNA), soumissionna pour vingt et une lignes. Parmi celles-ci, la ligne « C » Marseille-Alger figurait pour un service quotidien sauf dimanche, moyennant une subvention de 700 000 F, sur la base de douze francs au kilomètre. Le montant de 7 millions était en diminution sensible par rapport aux 12 millions que percevait jusque là l'Aéropostale. Par contre, la ligne « P » Marseille-Tunis s'arrêtait dans la capitale du protectorat, sans prolongement, même saisonnier, vers Bône. Ces lignes furent reproduites dans la convention entre l'État et la SCELA le 30 mai 1933 en termes identiques, sauf l'ajout de la mention : « *Escale facultative : Alcudia* » pour la ligne C.

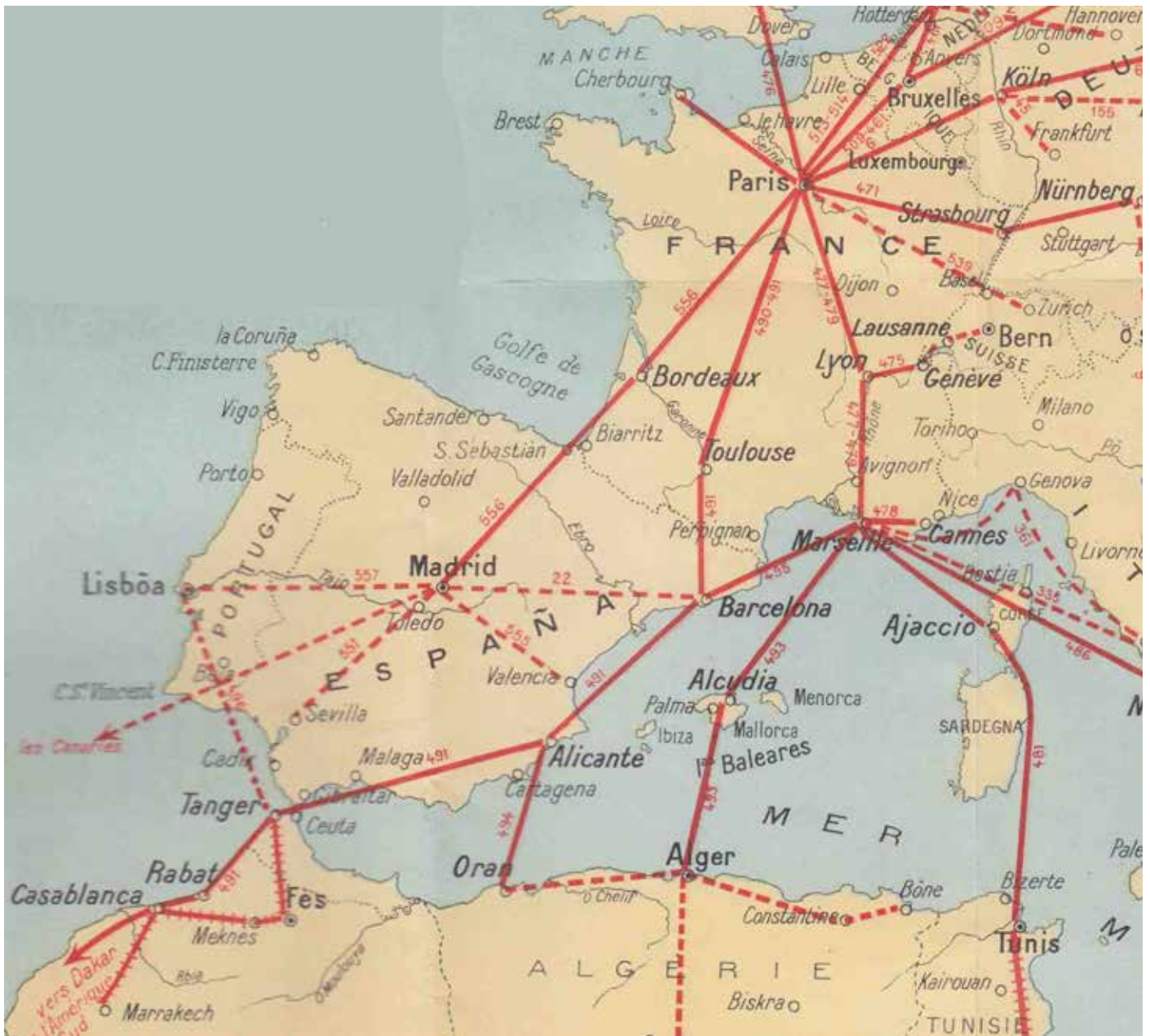
Le choix des appareils

Les problèmes les plus urgents pour Air France concernaient la ligne d'Amérique du Sud et celle vers l'Indochine. La ligne vers l'Algérie n'était pas au premier rang de ses préoccupations. Le procès-verbal de la séance du Comité d'administration générale du 16 novembre 1933 se borne à noter que les lignes avec le Maroc et l'Algérie « *n'appellent pas de précisions particulières* ». La liaison directe Paris-Alger était envisagée, mais se trouvait retardée par des « *difficultés techniques* ». Propos réaliste, puisque la desserte quotidienne directe entre Paris et Alger ne commencera que le 7 avril 1947 !

Les pouvoirs publics insistèrent pour connaître la position de la compagnie sur l'utilisation d'appareils terrestres entre Marseille et Alger. Air France répondit, en février 1934, que les essais des hydravions Lioré et Olivier LeO H 242 et Breguet 530 *Bizerte* lui paraissaient suffisamment concluants pour envisager de poursuivre l'exploitation de cette ligne en hydravion. Une éventuelle liaison terrestre supposerait l'aménagement d'escales à Marseille, Barcelone, Alicante, Cap Ténès et Alger dans un premier temps et, si les essais de matériel « *à roulettes* » se révélaient concluants : Marseille, Barcelone, les îles Baléares et Alger.

Les appareils anciens donnaient toutefois des signes de fatigue. Le 17 mars 1934, le courrier Marseille-Alger s'était arrêté à Alcudia et n'avait atteint Alger que le lendemain. Le 18, le vol Alger-Marseille avait été annulé. Le 19, dans le sens Alger-Marseille, des ennuis de moteurs avaient contraint l'hydravion à faire escale aux Baléares avant de repartir. Le 24, tous les courriers furent annulés en raison du mauvais temps. Le 25, le vol Alger-Marseille s'était arrêté à Alcudia pour ne repartir que le lendemain vers Marseille.

Le 12 avril 1934, le programme de matériel pour les lignes méditerranéennes vint en discussion devant le Comité d'administration générale. Dans son rapport, Edouard Serre, directeur du matériel, recommandait les démarches suivantes : On devrait retirer treize CAMS 53 avant le 1^{er} janvier 1935 et leur substituer six Lioré et Olivier LeO H 242 qui s'ajouteraient aux deux déjà en essais. La composition de flotte idéale pour la desserte de la Méditerranée serait de dix quadrimoteurs LeO H 242 : quatre sur Marseille-Alger, quatre sur Marseille-Beyrouth, un en réserve, un en révision. La ligne Marseille-Alger pourrait être ouverte aux passagers en juin 1934. Quelques CAMS 53-2 seraient gardés en réserve. Le trimoteur Breguet 530 *Bizerte* serait écarté en raison



Distance Marseille-Alger : 755 km. Distance Marseille-Palma : 446 km - Distance Palma-Alger : 315 km

AIR FRANCE

INDICATEUR GÉNÉRAL

HIVER 1934-35
1^{er} NOVEMBRE - 31 MARS

TARIFS HIVER 1934-35

	ALLER & RETOUR		EXCÉDENT DE BAGAGES	
	ALLER HINFLUG IDA	RETOUR RÜCKFLUG IDA Y VUELTA	EXCESS BAGGAGE EXCESSOS DE EQUIPAJES	EXCESSOS DE EQUIPAJES
AJACCIO à :	Ffrs	Ffrs	Ffrs	Ffrs
Marseille	400	800	4	11
Paris	1,100	1,870	4	11
Tunis	600	1,000	4	11
ALCUDIA à :	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Alger	250	425	2,50	5
Marseille	250	425	2,50	5
Paris	800	1,000	4	11
ALGER à :	Ffrs	Ffrs	Ffrs	Ffrs
Alcudia	500	850	4	11
Londres	1,505	3,240	17,50	38
Londres (service lux)	1,805	3,525	17,50	38
Marseille	550	1,300	5	12
Marseille (art. lux)	850	1,445	8	19
Paris	1,500	2,550	15	33
Paris (service de lux)	1,550	2,635	15	33
ALICANTE à :	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Casablanca	335	570	3,35	8
Marseille	335	570	3,35	8
Rabat	310	527	3,10	8
Tanger	250	442	2,50	6
Toulouse	335	570	3,35	8
AMSTERDAM à :	Florins	Florins	Florins	Florins
Amers	12	20,40	0,10	0,10
Bruxelles	15	25,50	0,15	0,15
Cannes	118	200,40	1,20	2,80
Copenhague	27	120,90	0,30	0,30
Gênes	25,75	125,75	0,70	0,70
Hambourg	32	54,40	0,30	0,30
Lyon	65,25	117,50	0,65	0,65
Malmö	31	137,70	0,30	0,30
Marseille	36,50	164	0,35	0,35
Paris	30	51	0,30	0,30
Rotterdam	6	10	0,05	0,05

• Voir page 43
• See page 43
• Siehe Seite 43
• Véase página 43

LIGNE 493

MARSEILLE-ALCUDIA-ALGER
(Iles Baléares)

Mardi et vendredi Service de luxe.	Service quotidien Dimanche compris.	Mercredi et samedi Service de luxe.
		CANNES
		arr. 15.45
	8.00 dép.	MARSEILLE
		arr. 13.45
	11.15 arr.	ALCUDIA (Iles Baléares)
	11.45 dép.	dép. 10.30
		dép. 10.00
	14.15 Y arr. Y	ALGER
		dép. 7.30

■ Une heure plus tard du 1^{er} au 31 mars. Pas de service le dimanche entre Marseille et Cannes.

⊕ Heures locales de départ et d'arrivée aux aérodromes. Voir la liste des agences page 18, pour les services d'autocar de la Compagnie.

Les horas indicadas en los horarios son las horas de salida y de llegada en los aeropuertos. Para los informes sobre los servicios de autocars sírvase consultar la lista de Oficinas pagina 18.

ALGER - Hôtel St-Georges
Grand Hôtel - ORAN

du mauvais dessin de la coque qui aurait rendu son amerrissage dangereux sur une mer un peu agitée. Edouard Serre proposait, en outre, qu'on lançât sans tarder un programme à moyen terme. Le 20 avril, le conseil d'administration approuva la commande de six LeO H 242. Le programme à moyen terme fut examiné dans la foulée, avant la fin du mois de mai.. Il confirma le rejet de l'emploi d'avions terrestres, au nom de la doctrine pro-hydravion prévalant à l'époque : « ...*au point de vue psychologique, nous ne pouvons risquer, si faible en soit la probabilité, qu'un appareil sans coque ou flotteurs soit amené à se poser en mer* ». Conscient des exigences de sécurité, le Sous-Comité technique n'en demandait pas moins un allègement des contraintes réglementaires en la matière : pour moins de 1 000 kilos de charge marchande, un LeO H 242 était obligé d'emporter 500 kilos d'équipements de sécurité. Le Sous-Comité examina aussi sous tous les angles la solution de l'« *avion marin* », sorte de serpent de mer très à la mode à l'époque. Il s'agissait d'un avion muni d'un train d'atterrissage qui, à demi-relevé, devait servir de ballonnet assurant une certaine flottabilité en cas d'amerrissage. L'exemple le plus tristement célèbre d'« *avion marin* » fut L'*Oiseau Blanc* de Nungesser et Coli, disparu dans l'Atlantique lors d'une tentative de traversée en mai 1927. Le Comité technique se rallia finalement à cette solution bizarre, en raison de « *l'impossibilité d'amerrir dans le port d'Alger à partir de la fin de 1935* ». Après que cette impossibilité ait été contredite par le directeur de l'Aéronautique civile, qui donna toutes les assurances dans une lettre de juillet 1934, l'apparition de l'« *avion-marin* » entre Marseille et Alger resta du domaine de l'élucubration, à moins qu'elle n'ait été un moyen de pression sur la Chambre de commerce d'Alger pour hâter l'aménagement de l'infrastructure du port. Dans la même lettre, Louis Couhé écartait la proposition d'employer des hydravions catapultables car « *Il peut arriver que les passagers ordinaires ne supportent pas des accélérations un peu supérieures à celles d'un avion ou d'un hydravion pur* ».

Loin de ces considérations qui paraissent aujourd'hui farfelues, l'ouverture de la ligne Marseille-Alger au trafic de passagers, le 1^{er} juin 1934, grâce à la mise en service des LeO H 242, rencontra un succès immédiat. Dans le sens Alger-Marseille, tous les sièges furent aussitôt occupés et le remplissage dans le sens Marseille-Alger augmenta régulièrement. Le trafic kilométrique de passagers sur la ligne quintupla, de 225 000 à plus de 1,2 million. La sécurité fut améliorée dans des proportions rassurantes. En cinq ans, seulement deux accidents mortels de LeO H 242 sur Marseille-Alger furent à déplorer : le 8 mai 1936, le F-ANQG coula lors de son remorquage par le paquebot *El-Biar*, qui sauva l'équipage et les passagers, à l'exception d'un seul qui se noya lors du transbordement. L'accident fut imputé à un défaut du circuit électrique alimentant les magnétos. Le 9 février 1938, le F-ANPB heurta la jetée au décollage de Marseille, par temps de brouillard intense. Le pilote Raymond Burello, le radio Maury, le mécanicien Le Stradic y perdirent la vie, ainsi que quatre des neuf passagers. Le barman Joubert fut repêché par une vedette de l'entreprise Dumez, les cinq passagers survivants rejoignirent la rive à la nage ou furent repêchés par la vedette d'Air France

Entre temps, des événements politiques imprévus étaient venus perturber l'exploitation de la ligne.

La guerre d'Espagne

Dès les premiers jours du soulèvement de Franco contre la République espagnole, l'île de Majorque tomba aux mains des insurgés. Tant que la bataille resta indécise, Air France continua à faire escale à Alcudia, puis, lorsque les nationalistes, aidés par l'aviation italienne, eurent pris le contrôle de l'île, elle quitta Majorque au début d'octobre, ce qui lui fut vivement reproché par les insurgés. Air France s'adressa alors au gouvernement français pour recouvrer ses droits « précis

4, Ed CARNOT, ALGER - Tél. 4-74

WORMS & C^{ie}, Expansions et Répar. Avions & de Motor. - 0228

ORAN - Wagons Lits-Cook

AKZEM - BODJAY - MONTAGANEM - NEMOUZI

MM. Souto, Anderson - Flugzeug-Fabrik & Co

BOHE - Agence Maritime Sidi-bou

BOUCHE - Des Inouailles d'Alger

OCHELTANTINE - M. F. Marty, E. Gervais Assolide, France

PHILIPPEVILLE - M. Albert Fichard

TUNIS - Air France

Diverses Agences de Voyage - Wagons-Lits - Hotels



ALGER-MARSEILLE EN 5 HEURES

ALGER-PARIS EN 9 HEURES



L'AFRIQUE DU NORD PAR AVION

et anciens » sur son escale d'Alcudia et sur l'usage de l'émetteur-récepteur radio qu'elle y avait installé, désormais utilisé par les Italiens. Le gouvernement de Léon Blum ne tenait pas outre mesure à entrer en pourparlers avec le gouvernement de Burgos et laissa Air France se débrouiller. Il s'en suivit une série d'entretiens plus ou moins officieux, dont le seul résultat fut cette mise en garde par Ramon Franco, le frère du Caudillo : si un appareil d'Air France se présentait à Majorque, il ne serait pas abattu, mais confisqué et son équipage interné. Fort à propos, le gouvernement républicain offrit alors à Air France, en avril 1937, de faire escale à Fornells, sur l'île de Minorque, dont il avait gardé le contrôle. L'escale fut aussitôt organisée, sous le commandement de Jean « tonton » Pinelli. Deux bâtiments y furent basés, le *Chasseur 91* et le *Pilote-aviateur Larbonne*. Des stocks d'essence furent constitués, à indice d'octane différent selon qu'il s'agirait de ravitailler les Leo H 242 ou les Breguet 530 *Bizerte*. L'escale de Fornells commença à fonctionner à mi-mai 1937, mais un incident sérieux en interrompit la bonne marche. Le 27 octobre 1937, un hydravion allemand Heinkel 59 mitrailla et coula, en trois passes, le *Chasseur 91*, dont l'équipage put heureusement se réfugier à terre. Peu de temps après, les Nationalistes offrirent à Air France de reprendre l'escale d'Alcudia. Cruel dilemme ! dépendre de Madrid pour les escales en terre ferme sur la ligne d'Amérique du Sud et du gouvernement de Burgos pour la desserte d'Alger parut un grand écart trop périlleux. Air France déclina l'offre et demeura à Fornells jusqu'à ce qu'elle en fut délogée par les Franquistes lorsqu'ils prirent le contrôle de l'île au début de février 1939, quelque semaines avant la fin de la guerre civile.

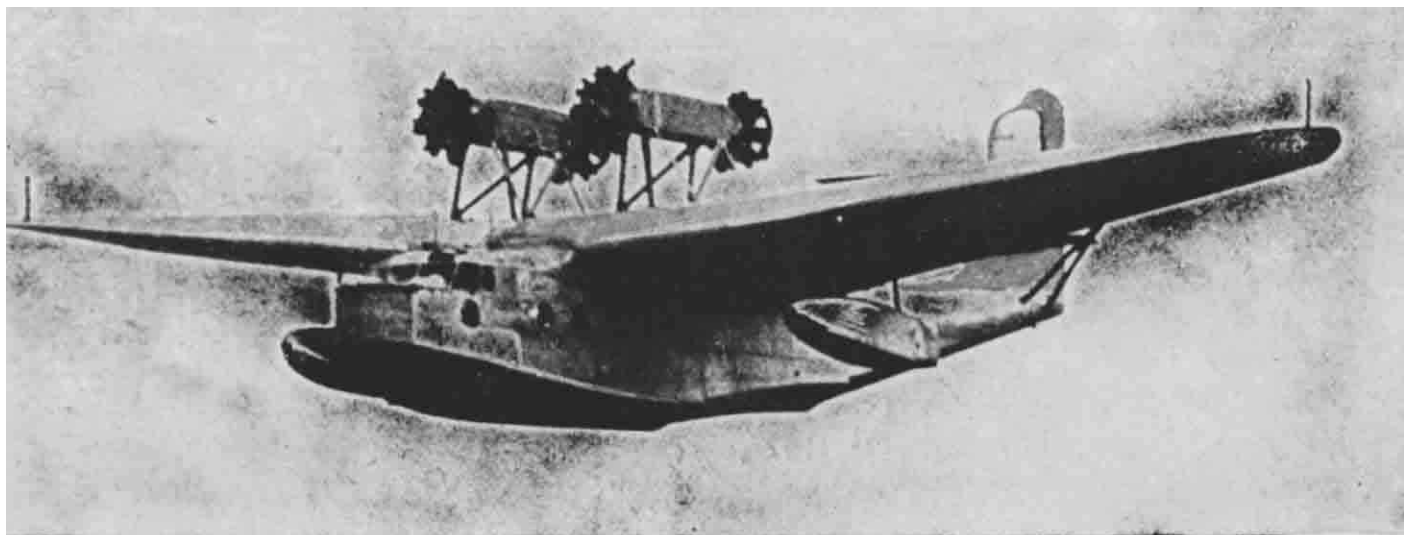
Ces péripéties ne nuirent pas gravement à l'exploitation de la ligne Marseille-Alger. Le coefficient de régularité baissa de quelques points entre 1935 (78,8 %) et 1936 (75,5 %), mais resta nettement au dessus du coefficient de régularité moyen de la compagnie (63,9 % en 1935, 68,2% en 1936). Quant au trafic, il accusa un léger tassement en 1936, du moins en ce qui concerne les passagers, mais reprit de plus belle pour atteindre, en 1938, le triple du chiffre de 1934. Il faut peut-être attribuer cette bonne tenue du trafic à l'effort de modération tarifaire déployé par la compagnie, sur recommandation de la direction de l'Aéronautique civile: 850 F en été 1936, 700 F un an plus tard. L'aménagement des horaires a pu contribuer aussi à la croissance du trafic: à partir de l'hiver 1937/1938, la ligne 479 Paris-Lyon-Marseille fut mise en correspondance avec la ligne 493 Marseille-Alger.

La guerre

Dès le 2 septembre 1939, Air France fut réquisitionné, une partie de sa flotte fut repeinte aux couleurs de camouflage et mise à la disposition des groupes de transport de l'armée de l'Air.

Résultats

	Kilomètres parcourus	Passager/km (milliers)	Tonnes/km messageries	Tonnes/km poste
1934	562 980	1 207 000	12 103	14 066
1935	510 953	2 375 000	15 627	18 273
1936	485 285	2 277 000	19 058	23 336
1937	495 057	3 144 000	29 070	29 198
1938	509 350	3 685 000	48 353	44 354



AIR FRANCE

RÉSEAU AÉRIEN MONDIAL

SERVICES QUOTIDIENS, SAUF LUNDI

ALGER-MARSEILLE par appareils multimoteurs

*Départ d'Alger, Bureau d'AIR FRANCE, 4, Bd Carnot à 7 h. du matin
— de l'Hydrobase de l'Agha à 7 h. 30.*

Aller simple : **700 frs.** - Aller et retour : **1.260 frs.**

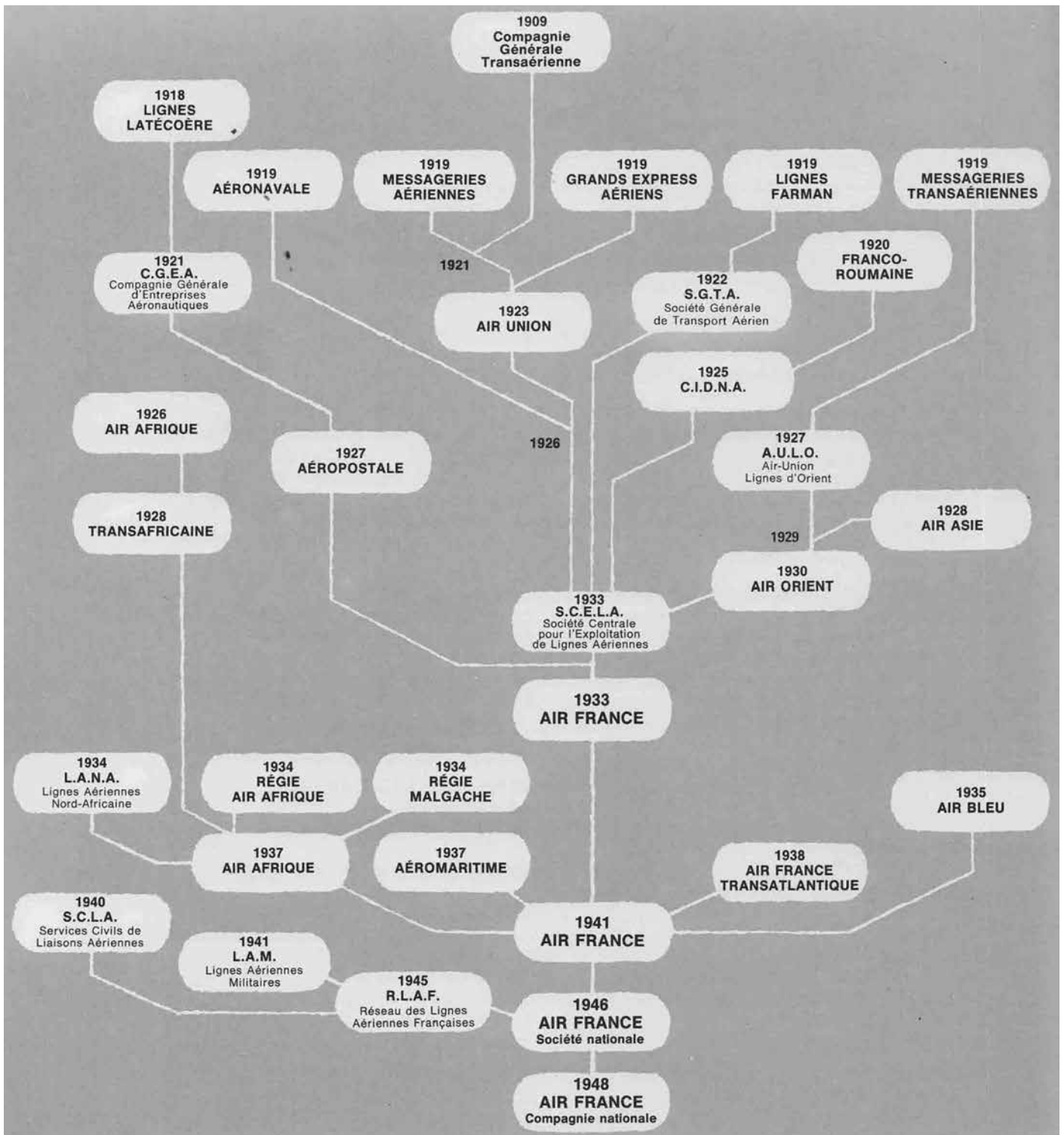
Dernières levées postales :	GRANDE POSTE.	6 h. 40
— — —	AIR FRANCE	6 h. 55
— — —	AEROPORT.....	7 h. 25

Le courrier est distribué le même jour à Marseille à 15 heures

AIR FRANCE, 4, Boulevard Carnot, ALGER. - Téléphone : 4.74

Télégrammes : AIRFRANSAG - ALGER

WORMS et C^{ie}, Représentants en Algérie.

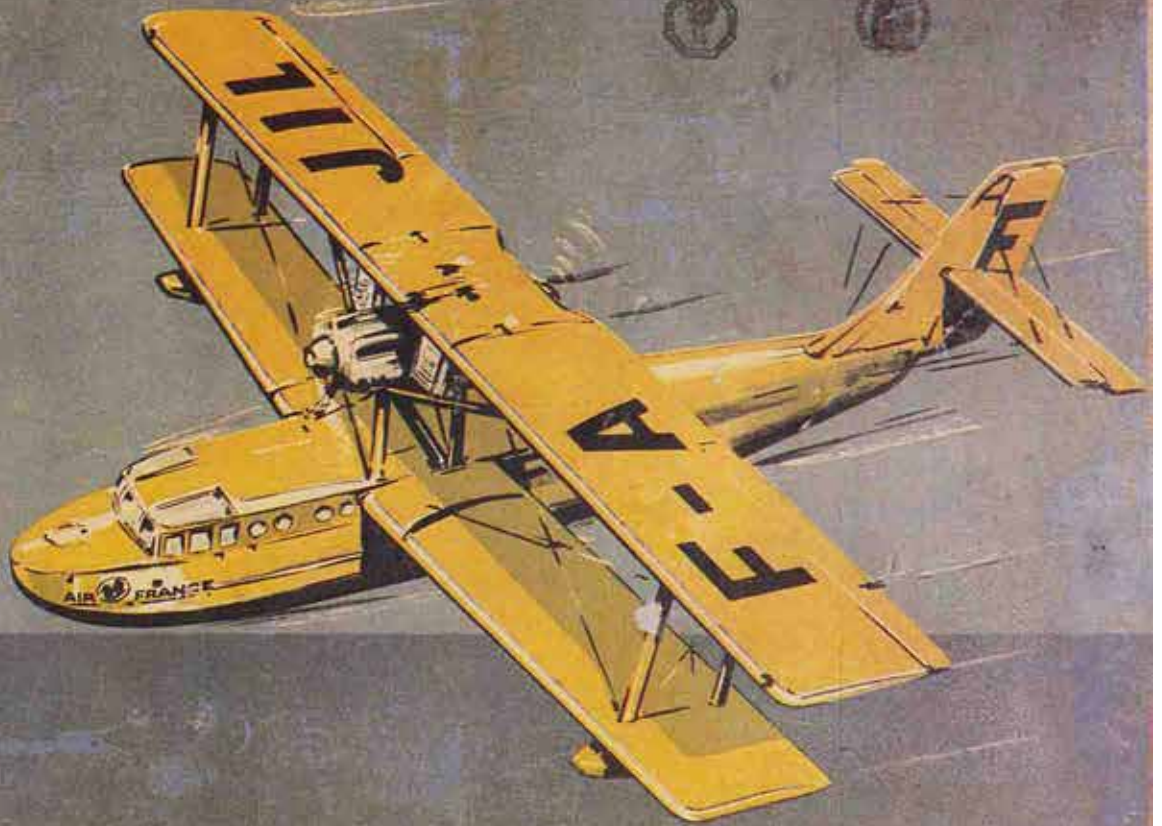


La genèse d'Air France (par la revue Icare)



Agence Air France, rue Auber à Alger

Spullengellig s.c.



PLUS DE
6.000 TRAVERSÉES

DE LA MÉDITERRANÉE

AVEC MOTEURS HISPANO-SUIZA



L'HUILE DES RECORDS

DU MONDE

Chronologie

M^{me} Jules Carde baptise l'hydravion "Ville-d'Alger"

Hier, à 15 h. 30, Mme Jules Carde a baptisé le nouveau quadrimoteur « Lioré-Olivier » affecté par la Compagnie Air-France à la ligne Alger-Marseille. Cet hydravion a reçu le nom de « Ville-d'Alger » et c'est en répandant une coupe de champagne sur la proue de la coque que Mme Carde a procédé à cette

Nous avons noté également, à la base aéronautique, la présence de MM. André, directeur des douanes; Bailly, représentant M. Coudray, de la Compagnie de navigation mixte; Brossard, directeur de Radio-Alger; Breleux, secrétaire de la Chambre de commerce, représentant M. Morard; Weckel, re-



En haut : l'hydravion « Ville-d'Alger » quitte la base pour survoler Alger. En bas : parmi les personnalités s'embarquant dans le « Ville-d'Alger », on reconnaît, au centre, M. Brunel, maire d'Alger

(Photos Raynal.)

cérémonie, à laquelle assistait M. Jules Carde.

Parmi les personnalités qui se groupaient autour du chef de la colonie et de Mme Carde, et qui prirent part au premier vol, se trouvaient MM. Annet, directeur du cabinet du gouverneur général; Alger, préfet d'Alger; Brunel, maire d'Alger; Foudil, délégué financier; Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens; Pourcher, directeur de la S.N.A.E.; Vinson, président de la Foire d'Alger; colonel Norman, chef de la maison militaire du gouverneur général, et Renaud, ingénieur en chef du port.

L'hydravion, piloté par MM. Rouchon; Soenen, Chartoire, mécanos; Viré, radio, effectua un vol impeccable au-dessus d'Alger et de la baie.

présentant M. Balensi, directeur de travaux publics; Si Salah Gédéme financier; Gérard, du Ministère de l'Air; Billion du Plan, président de l'Aéro-Club d'Alger, le commandant Nordini, qui prirent part à un second vol.

Le manque complet de courtoisie, pour ne pas dire plus, de M. de La Marlière, directeur de l'Air-France à Alger, vis-à-vis des membres de la presse, qu'il avait pourtant invités par une lettre dont les termes étaient loin de faire prévoir un pareil accueil, ne nous permet pas de donner un compte rendu plus détaillé de cette cérémonie, ce que nous regrettons vivement pour nos lecteurs.

Service d'ordre parfait sous la direction de M. Jousen, commissaire du port.



de la Marlière, directeur d'Air France à Alger

30 mai 1933 : la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes (SCLEA) passe une convention avec l'État pour regrouper les moyens des compagnies Air Union, Air Orient, SGTA, CIDNA et la CGA-Aéropostale (en liquidation judiciaire).

Juillet 1933 : la SCLEA essaie sans succès, en 86 heures de vol sur la Méditerranée, deux exemplaires de l'hydravion CAMS 58-3 (F-ALCJ et F-ALCK). Elle continue alors d'utiliser les CAMS 53 venant des différentes compagnies ayant fusionné.

30 août 1933 : la SCLEA est dissoute pour donner naissance à Air France, inaugurée au Bourget le 7 octobre 1933 par Pierre Cot, ministre de l'Air. Air France hérite des lignes de l'Aéropostale vers Dakar et l'Amérique du Sud et d'Air Union vers Tunis. Elle n'a pas de ligne pénétrant le continent africain.

1^{er} décembre 1933 : les pilotes André Launay et Léon Givon et le mécanicien Camille Crampel effectuent le vol Paris-Alger sans escale avec le trimoteur Dewoitine D.332 *Émeraude* F-AMMY d'Air France qui retourne à Paris le 2 décembre en 5 heures 15. Passagers : Maurice Noguès, directeur d'exploitation d'Air France, Louis Couhé, inspecteur général de l'Aviation civile, l'ingénieur Volpert et Balazuc.

12 décembre 1933 : le LeO H 242 F-AMUL décolle de l'étang de Berre à 7 h 50 pour effectuer la première liaison Marseille-Alcudia-Alger. Piloté par Jean Ponce, il se pose à destination à 14 h 50. Cette première liaison marque aussi le début des essais de certification en ligne du LeO H 242.

15 janvier 1934 : le Dewoitine D.332 *Émeraude* F-AMMY qui ramène d'Indochine Pierre Pasquier, gouverneur général d'Indochine, accompagné de Maurice Noguès, directeur général adjoint d'Air France, et Emmanuel Chaumié, directeur de l'Aviation marchande au ministère de l'Air, piloté par André Launay, s'écrase dans le Morvan en entraînant la mort des dix occupants.

19 mars 1934 : deuxième amerrissage à Alger du LeO H 242 F-AMOU, pour un vol de certification.

1^{er} juin 1934 : la ligne Marseille-Alger par Alcudia (ligne 493) est définitivement ouverte au trafic com-

Battant son propre record de la veille le trimoteur Dewoitine « Émeraude » met 5 h. 15 pour aller d'Alger à Paris à l'allure moyenne de 276 kms - heure

Le départ de Maison-Blanche

Bien matin, de bonne heure, le jour des habités du terrain d'aviation de Maison-Blanche était réservé sur l'air de départ de l'aviation pour assister à l'essai du trimoteur Dewoitine « Émeraude » pour Paris.

Quelques personnalités y assistaient, parmi lesquelles nous avons noté MM. Lecomte, directeur régional des services de la navigation aérienne à Alger ; Bellen, du Flan, président de l'Aéro-Club d'Alger ; le robot de Sova, administrant l'aviation en Algérie ; de la Murina, directeur consulaire de l'agence d'Alger de la Compagnie Air-France ; le docteur Coughe ; Général, ingénieur des M.A.S. ; Desray et Bonafant, des S.N.A.E. ; enfin, directeur de la Compagnie Transaérienne d'Aviation ; le commandant Tranchant, commandant en second le 3^e

Terrail, Régiment, équipage et passagers prennent place dans le « taxi » aéroport.

A 8 h. 25, le pilote Lecomte faisait virer sur place le grand appareil, se mettant face au vent. Freins serrés, il mettait la « main » sur les freins latéraux, l'appareil roulait, augmentant son allure à chaque tour d'épave et décollait superbement, les dix tonnes que pèse l'appareil, en toute sécurité.

Un virage à gauche et cap sur Paris. Quelques minutes plus tard le trimoteur Dewoitine « Émeraude » n'était plus qu'un point noir à l'horizon.

R. FAUCON

L'arrivée au Bourget

Le Bourget, 2 décembre. — L'« Émeraude », trimoteur équipé de trois moteurs de 400 CV chacun, est arrivé au Bourget à 13 h. 25.

L'essai a traversé la Méditerranée au-dessus des nuages, d'est-à-dire à 5.000 mètres

d'altitude, par une température de 20°. Il descendait, une fois le golfe du Lion passé, pour survoler le Mont-Dore à 12 h. 10 ; Giens (Loiret) à 12 h. 50. Il couvrait en 5 h. 15 les 1.450 kilomètres séparant Alger de Paris. Le Dewoitine, améliorant sa performance de la veille, réalisait ainsi une moyenne horaire de 276 kilomètres.

Au Bourget, MM. Allègre, administrateur de l'Air-France ; Lacoste, administrateur des établissements Hispano-Suiza ; Dewoitine, constructeur, ont félicité l'équipage et les passagers de l'aviation, qui va réintégrer l'usine. Ses essais étant terminés, il va être aménagé en vue de son utilisation sur la ligne Marseille-Saigon, où il fera, sans doute, encore parler de lui.

A 7 h. 50, pendant que nous devisions avec MM. Couhé, inspecteur général de l'Aviation civile et Noguès, directeur général de l'exploitation d'Air-France, le mécanicien Crampel faisait chauffer ses moteurs. Cinq minutes plus tard, un signe lui indiquait que tout était prêt pour

très d'altitude, par une température de 20°. Il descendait, une fois le golfe du Lion passé, pour survoler le Mont-Dore à 12 h. 10 ; Giens (Loiret) à 12 h. 50. Il couvrait en 5 h. 15 les 1.450 kilomètres séparant Alger de Paris. Le Dewoitine, améliorant sa performance de la veille, réalisait ainsi une moyenne horaire de 276 kilomètres.

De même que pour l'établissement de ses quatre récents records, l'« Émeraude » utilisait, durant ce voyage l'ESSENCE SHELL AVIATION et l'HUILE AEROSHELL.



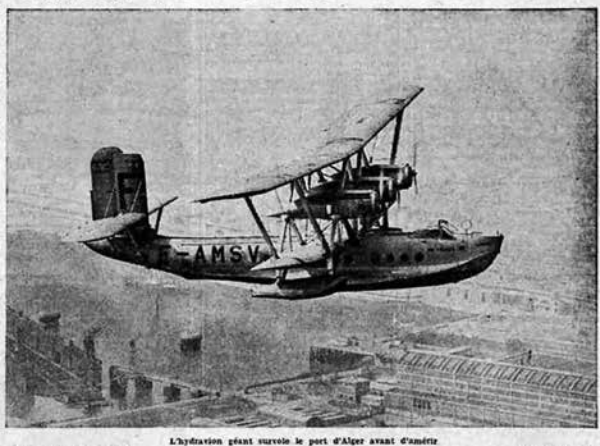
▲ Le Dewoitine D.332 «Émeraude» les 1^{er} et 2 décembre 1933

▼ LeO H 242 à L'Agha



Le nouvel hydravion à vingt places
"ALGÉRIE"
a fait hier sa première traversée

CABINE DE LUXE, SALON DE PREMIÈRE CLASSE, SECONDES,
BAR, TOILETTE, RIEN NE MANQUE A CE PULLMAN VOLANT



Le pilote André Dubourdieu

mercial par le LeO H 242 F-AMOU. Deux allers et retours par semaine, prix du billet : 800 F.

28 novembre 1934 : sept journalistes sont invités par Air France à faire le voyage Alger-Paris dans la journée.

1^{er} janvier 1935 : ouverture du service régulier Alger-Paris. Alger-Marseille par Alcudia en hydravions LeO H 242 ou Breguet 530 *Saïgon*, puis Marseille-Lyon-Paris par Wibault 283T.

18 février 1935 : premier vol Marseille-Alger avec escale à Fornells (île de Minorque) par Marceau Meresse et Paul Morvan (chef d'escale à Marignane).

5 mai 1935 : sept journalistes parisiens arrivent à l'hydrobase de l'Agha avec un LO H 242, piloté par Parayre, en ayant fait le trajet Paris-Alger dans la journée.

13 juin 1935 : le Dewoitine D.332 *Antarès*, piloté par Jean Mermoz, se pose pour la première fois à La Sénia en venant de Casablanca et allant à Paris pour reconnaître la ligne Casablanca-Oran-Toulouse.

13 juillet 1935 : inauguration de la ligne Toulouse-Alicante-Oran-Fès-Casablanca avec le Breguet 393T F-ANEI. Pilotes : André Dubourdieu et Emmanuel Arin, radio : Jean Macaigne, neuf passagers. Le même avion et le même équipage assurent le retour le lendemain. La ligne sera parcourue aussi par des Potez 62, des Fokker F VII 3m, des Wibault 283T et des Bloch 220.

15 décembre 1935 : naufrage, à l'approche d'Ajaccio, du CAMS 53 F-AJZX *Saintonge* de la ligne Alger-Marseille. Pas de pertes humaines.

21 janvier 1936 : naufrage, à l'approche d'Ajaccio, du CAMS 53 F-AJIR de la ligne Alger-Marseille, avec trois passagers et trois membres d'équipage. Le pilote Edmond Larbonne ne sera jamais retrouvé.

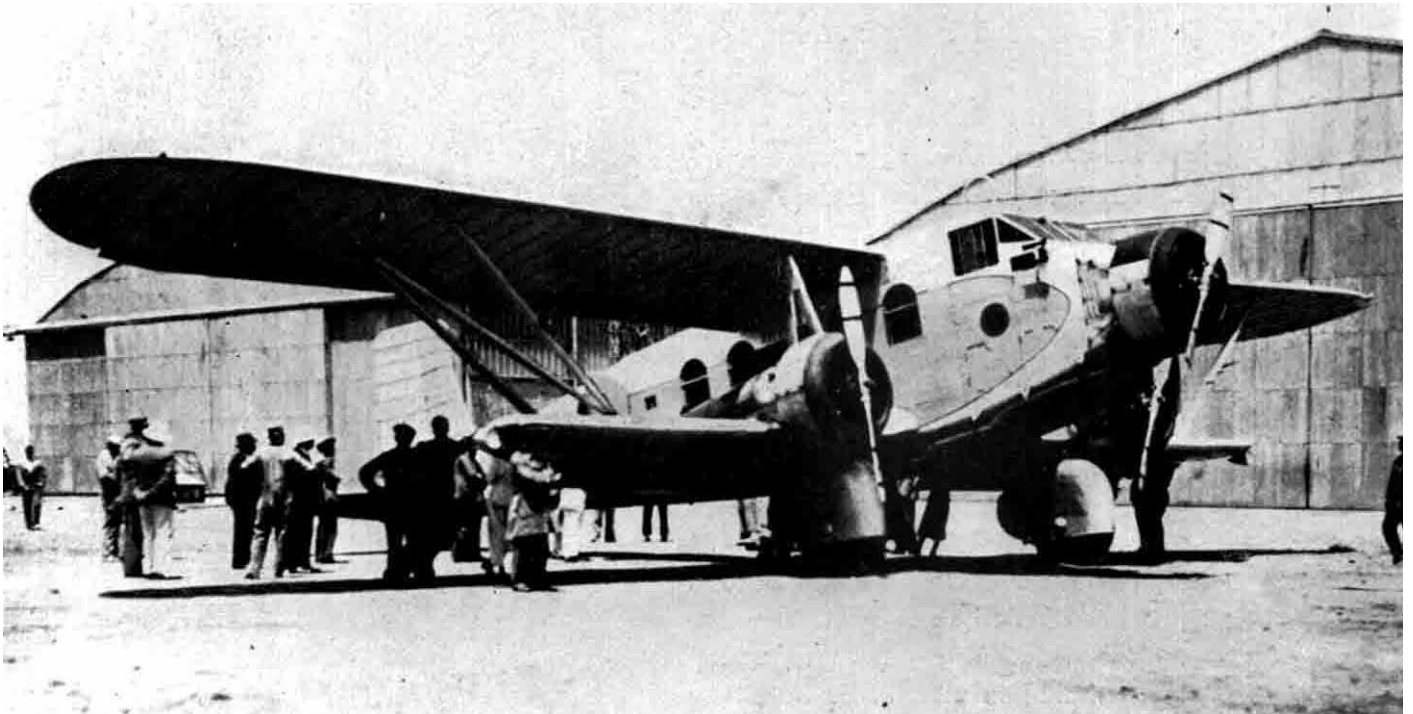
3 février 1936 : inauguration du service Alger-Londres en 12 heures par la mise en concordance de la ligne Alger-Marseille-Paris et Paris-Londres.

21 avril 1936 : premier vol commercial Marseille-Alger du Breguet 530 *Bizerte* F-AMSX, piloté par Jean Mermoz.

8 mai 1936 : arrêt brutal des quatre moteurs et amerrissage forcé à 110 km d'Alger du LeO H 242 F-ANQG *Ville de Nice* en provenance d'Alcudia. Pilote : Laurent Guerrero, mécanicien : Fourneyrat, steward : Montody. L'équipage et trois des passagers sont sauvés quatre



▲ Breguet 393T par Joseph de Joux
 ▼ À Oran, le Breguet 393T de la ligne Toulouse-Alicante-Oran-Casablanca



13 juillet 1935, inauguration de la ligne Toulouse-Alicante-Oran-Fès-Casablanca





▲ ▼ Les pilotes Léon Givon et Jean Rugamer



heures plus tard par le paquebot *El-Biar*. Un passager : Borgeaud, industriel à Alger, se noie au cours des opérations de sauvetage. Les cinq sacs de courrier sont récupérés par la vedette de secours *Colonel-Casse*, l'hydravion coule au cours du remorquage. On attribuera la panne à une probable erreur de manipulation des robinets du circuit de carburant

10 août 1936 : fermeture de l'escale d'Alcudia (île de Majorque).

30 septembre 1936 : accident sur le trajet Alger-Marseille du Bréguet *Saïgon* F-AMSX.

7 décembre 1936 : disparition dans l'Atlantique-Sud de Jean Mermoz et son équipage à bord du Laté 300 *Croix du Sud*. Le ministre de l'Air Pierre Cot qui prendra la parole pour l'éloge funèbre est certainement le moins qualifié pour le faire.

2 février 1937 : Antoine de Saint-Exupéry et André Prévot se posent à Tindouf, en provenance du Maroc, au cours d'un voyage vers le Soudan en Caudron *Simoun*. Ils passeront à Maison-Blanche le 11 mars après avoir parcouru plus de 15 000 kilomètres au cours d'un voyage d'étude pour Air France et le ministère de l'Air.

Avril 1937 : le gouvernement espagnol autorise officiellement Air France à faire escale à Fornells (île de Minorque), Alcudia est toujours interdit.

10 juin 1937 : panne de moteur et amerrissage forcé à 55 km de Marseille de l'hydravion LeO H 242 F-ANQH *Ville de Cannes* sur la ligne Alger-Marseille, à la suite de la chute d'un moteur. Pilote : Roger Feru. L'équipage et les passagers et l'hydravion sont amenés à Marseille dans la soirée par un navire dépanneur.

15 juin 1937 : ouverture du service Alger-Amsterdam dans la journée par Air France en liaison avec la KLM.

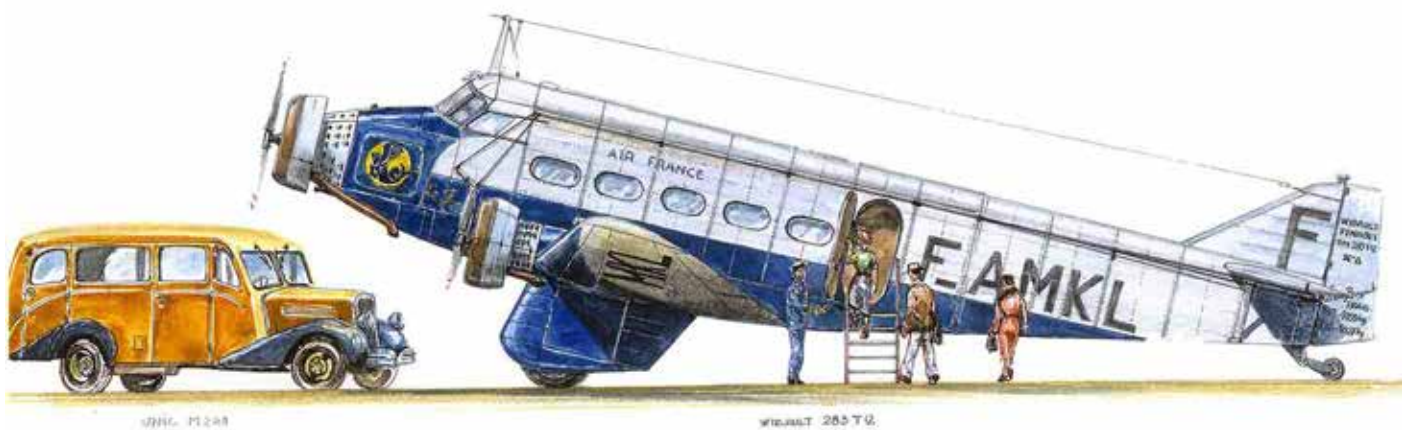
1^{er} juillet 1937 : l'horaire de la ligne Alger-Oran est établi en correspondance avec l'horaire d'Air France et permet aux usagers de se rendre dans la même journée d'Alger à Casablanca ou de Casablanca à Alger.

27 octobre 1937 : le pilote Laurent Guerrero, disparaît au large du Maroc, passager du Dewoitine 333 *Antarès* F-ANQA d'Air France.

9 février 1938 : le LeO H 242 F-ANPB heurte la jetée au décollage de Marseille, par temps de brouillard intense. Le pilote Raymond Burello, le radio Maury, le mécanicien Le Stradic perdent la vie, ainsi que quatre des neuf passagers. Le steward Joubert est repêché



▲ Bloch 220 par Jean Bellis



▲ Wibault 283T par Jean Bellis

▼ Wibault 283T



AIR FRANCE

LIGNE

FRANCE - ALGÉRIE

L'ALGÉRIE est desservie par plusieurs lignes à fréquence quotidienne, partant soit de PARIS, soit de MARSEILLE et aboutissant toutes à ALGER.

ORAN et BONE sont également desservies par nos lignes au départ d'ALGER.

Toutes précisions supplémentaires se rapportant aux horaires sont communiquées aux passagers lorsque nous effectuons la retenue de leur place.

AVIS IMPORTANT - Un service de cars assure le transport des passagers entre la station de départ se trouvant en ville et l'Aéroport.

A PARIS et MARSEILLE, les passagers qui désirent se rendre par leurs propres moyens à l'aéroport **doivent néanmoins et obligatoirement se présenter en personne** à l'heure qui leur sera indiquée, à la Station de départ en ville; en sont EXCLUSIVEMENT effectuées les opérations d'enregistrement des bagages et le contrôle de police.

TARIF

Le montant des billets aller s'établit comme suit :

PARIS-ALGER	Frs 7.850 »	MARSEILLE-ALGER	5.050 »
PARIS-ORAN	9.150 »	MARSEILLE-ORAN	6.350 »
PARIS-BONE	9.350 »	MARSEILLE-BONE	6.550 »

Au montant de chaque billet s'ajoute une somme de 10 frs pour frais de timbre.

FORMALITÉS MONÉTAIRES

Les passagers se rendant en Algérie peuvent emporter sans formalités spéciales, en monnaie française : 1.000 frs maximum ; en monnaie coloniale : 25.000 frs, en billets, chèque ou lettre de crédit.

L'exportation d'une somme supérieure est soumise à l'autorisation de l'Office des Changes, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS (9^e).

Les passagers ne doivent en aucun cas emporter une somme d'argent supérieure à celle autorisée et nous attirons leur attention sur les conséquences graves qu'entraînerait toute fausse déclaration d'exportation de capitaux auprès des services de douane chargés du contrôle des changes.

Ils doivent obligatoirement se procurer la somme d'argent qu'ils désirent emporter, dans une banque, avant leur départ, aucune opération de change ne pouvant s'effectuer dans nos Agences ou Escales.

Le départ de nos appareils ne pouvant en aucun cas être retardé au-delà de l'heure prévue par l'horaire, les passagers qui se trouveraient retenus au sol par les Autorités de Police ou de Douane ne pourraient en aucune façon prétendre à une priorité quelconque pour obtenir leur acheminement par un autre service et leur billet serait déclaré forcé.

FORMALITÉS DE DOUANE

Les commerçants exportant temporairement des collections d'échantillons ou de modèles doivent être munis d'un passavant d'exportation temporaire délivré par la Douane Centrale, 11, Rue de la Douane à PARIS.

Tout voyageur doit déclarer à la sortie de FRANCE les articles suivants : tabacs, cigarettes, briquets et allumettes ; capitaux et valeurs ; lingots d'or et tous métaux précieux ; bijoux et pierres précieuses ; timbres-postes et objets de collection ; tapis ; montres, chronomètres ; tissus, vêtements, fourrures ; maroquinerie, cuirs, chaussures ; stupéfiants et produits pharmaceutiques ; denrées ou produits d'alimentation, et en général tous objets neufs ou faisant l'objet d'une transaction commerciale.

AVIS IMPORTANT

Dans leur propre intérêt et pour éviter toute perte de temps au départ de l'aérodrome lors du contrôle en douane, il est recommandé à MM. les Passagers de remplir chez eux, avant de se rendre à la Station de départ, les fiches de police qui leur ont été remises.

La Compagnie transporteur ne peut, en aucune façon, être tenue pour responsable des conséquences pouvant résulter d'infractions aux règles en vigueur et les renseignements donnés ci-dessus ne le sont qu'à titre indicatif.

par une vedette de l'entreprise Dumez, les cinq passagers survivants rejoignirent la rive à la nage ou sont repêchés par la vedette d'Air France

11 mai 1938 : le feu se déclare au moteur central du Dewoitine D.338 F-AOZA, en provenance de Casablanca, en début d'approche à La Sénia. Pilote : Emmanuel Arin, mécanicien : Prost, radionavigant : Degorce. Le feu s'éteint à l'arrivée au sol. Cause : rupture des goujons de fixation du couvercle des cuves du carburateur.

6 janvier 1939 : le LeOH 242 F-ANQH est attaqué sans dommage par deux chasseurs républicains espagnols à une vingtaine de kilomètres du cap Béar.

17 avril 1939 : premier service postal aérien Alger-Marseille en hydravion par Air France.

3 septembre 1939 : déclaration de guerre de la France et de l'Angleterre à l'Allemagne.

3 septembre 1939 : dès le début de la guerre, les compagnies de transport aérien sont mobilisées entièrement et mises sous tutelle de l'État. Cela entraîne l'arrêt de l'exploitation d'Air Afrique alors qu'Air France maintient l'essentiel de ses liaisons avec l'Outre-Mer. Le personnel d'Air Afrique se replie à Alger. L'exploitation reprendra ensuite partiellement.

20 septembre 1939 : reprise de la ligne Tunis-Marseille d'Air France avec escale à Alger (à Ajaccio à partir du 9 novembre).

14 octobre 1939 : première liaison Marseille-Alger avec le LeO 246 F-AOUJ *Maroc*.

Fin décembre 1939 : mise en service, par Air France, des Lockheed 14 d'Air Afrique sur le service quotidien Marseille-Alger.

26 juin 1940 : les vols civils sont suspendus sur le territoire métropolitain et en France d'Outre-Mer. Les vols reprendront le 15 août 1940 par le Service civil des liaisons aérienne (SCLA), Air France devenu Réseau aérien français le 13 février 1941, assurera l'exploitation du SCLA.

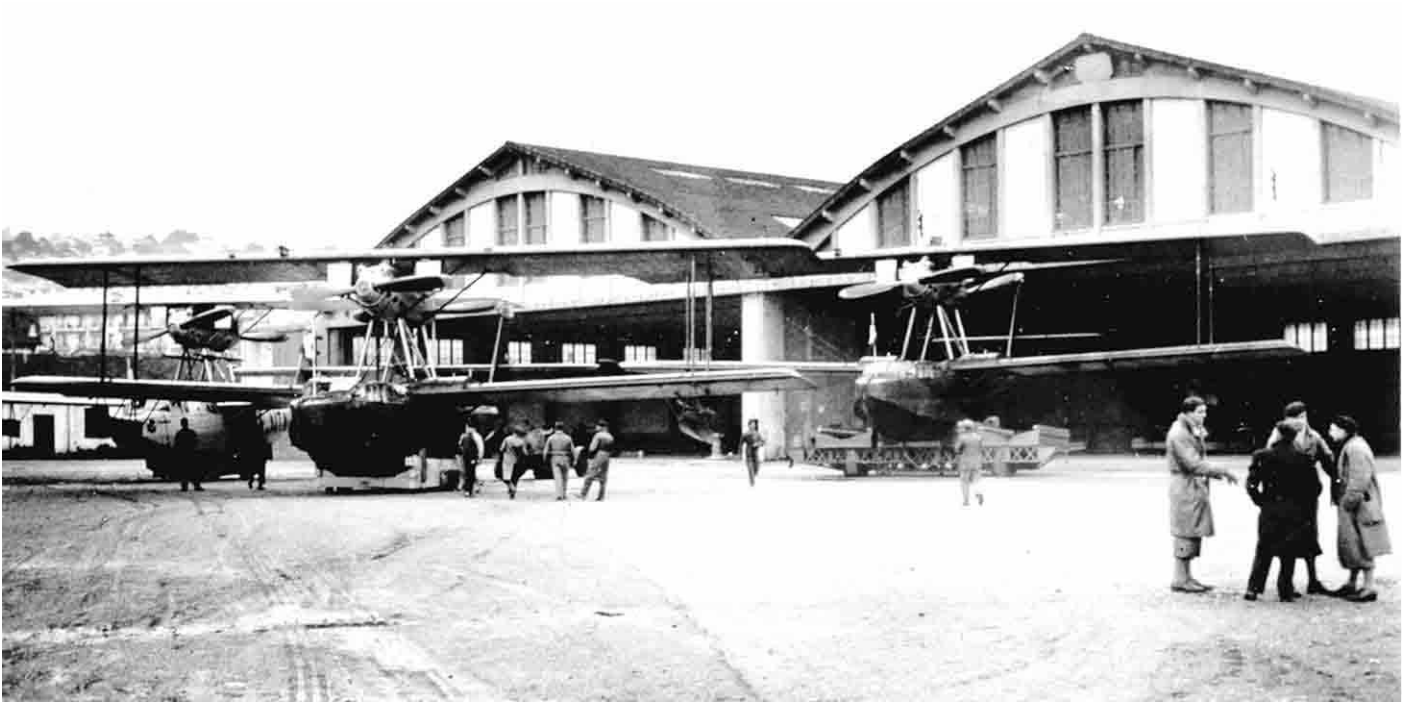


▲ CAMS 53 à L'Agha

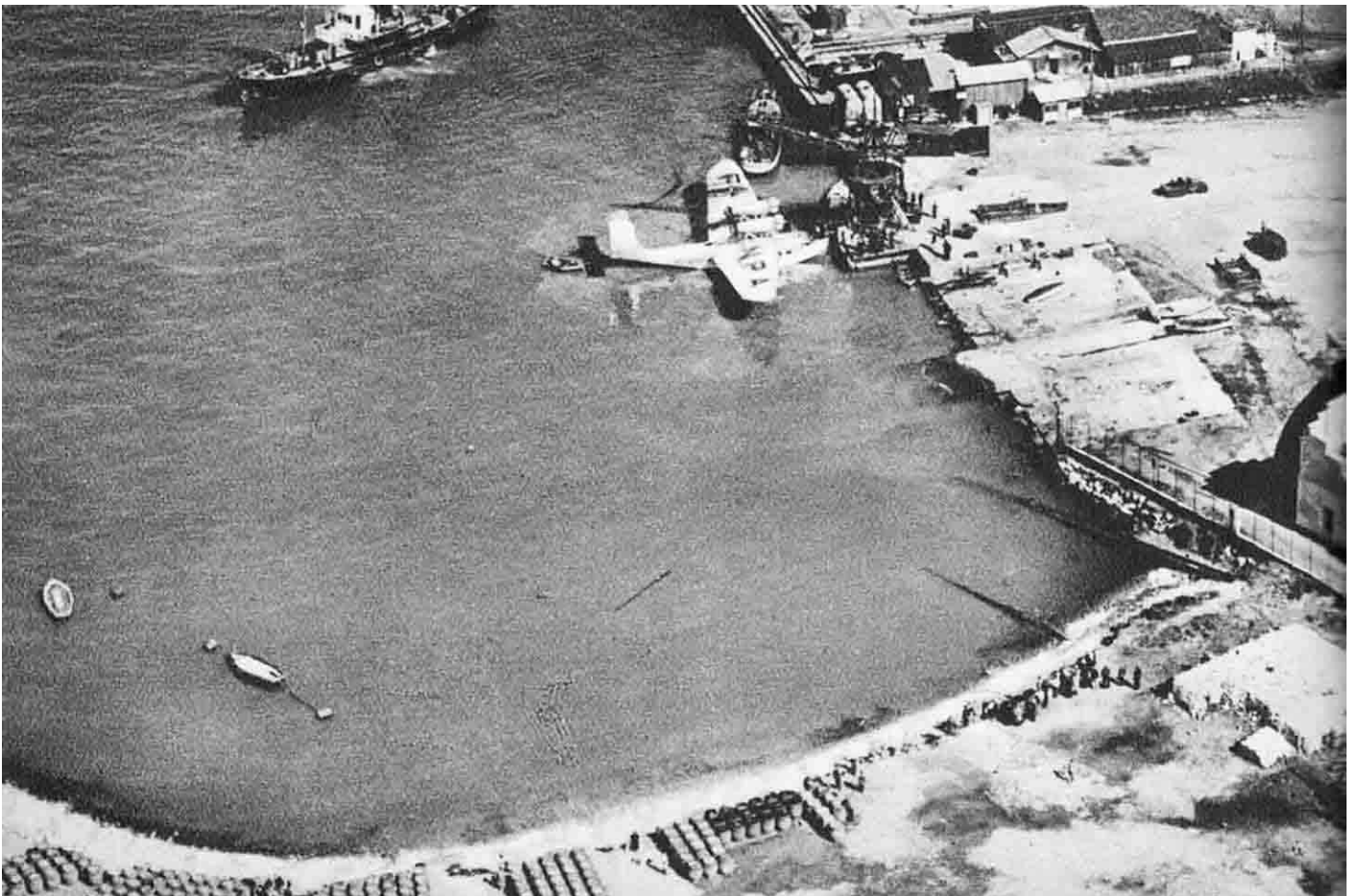
▼ Dewoitine D.338



Hydrobase de l'Agha



▲ ▼ *Hydrobase de L'Agha*

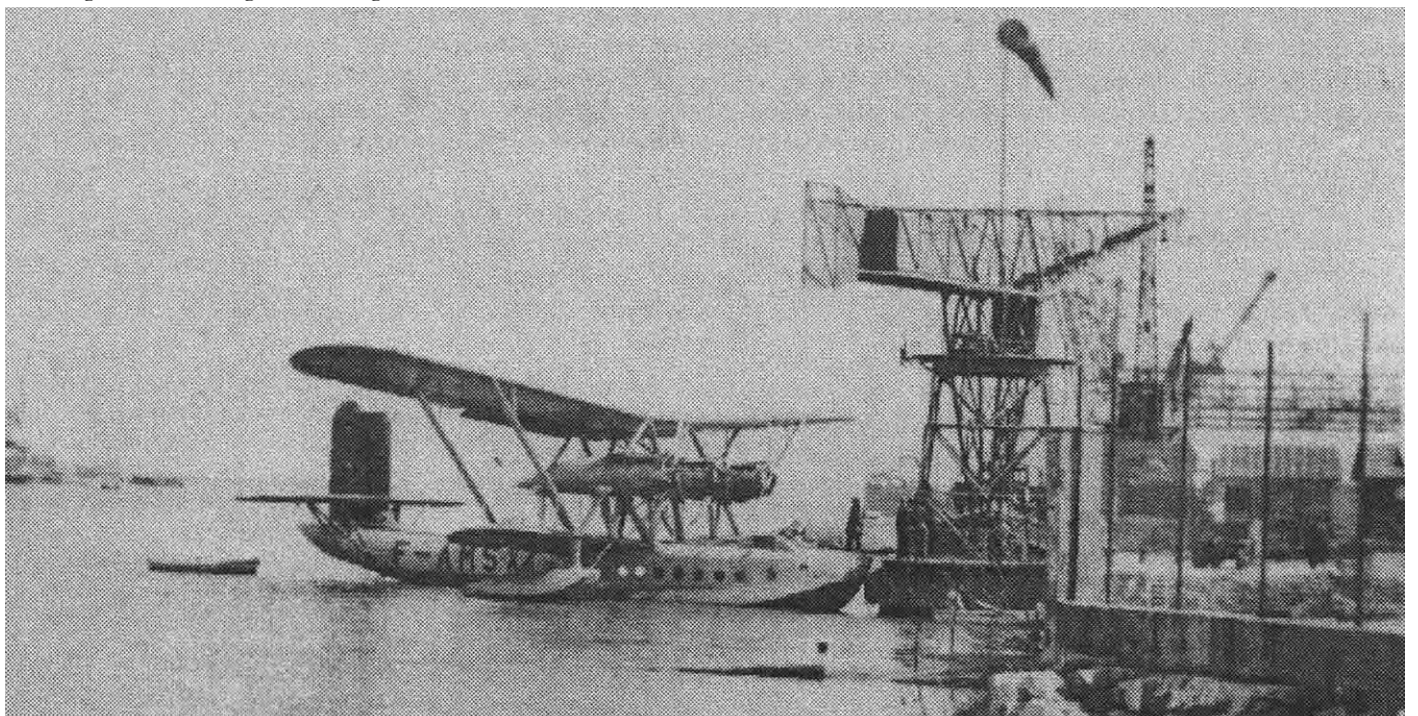




▲ ▼ *LeO H 242 à L'Agha*



▼ *Breguet 530 Saïgon à L'Agha*



Escales aux îles Baléares

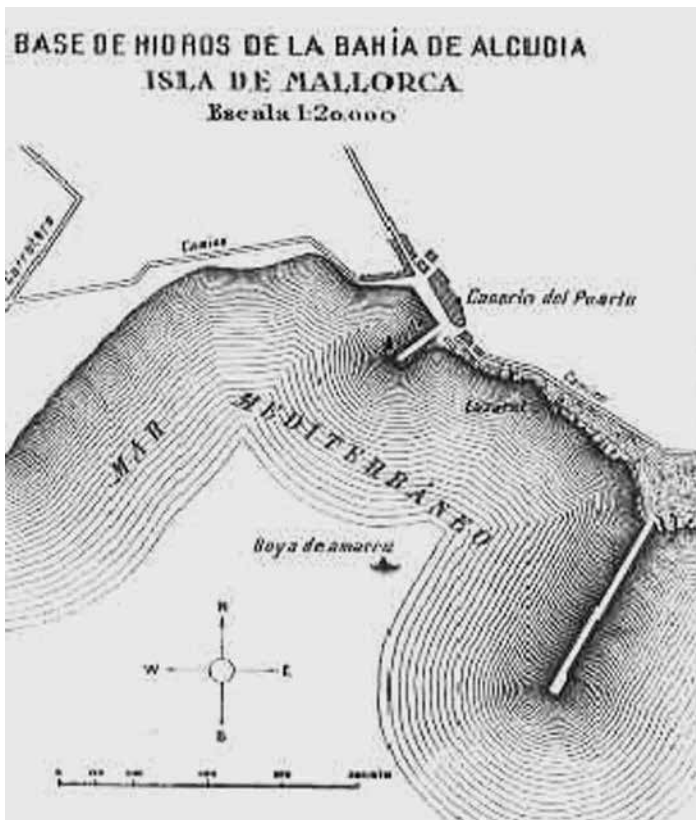


May 27, 1934 THE MAJORCA SON

Mallorca Becomes Air Minded

The inauguration of the new Air Service, run by Cie. Air France, which is to link up Mallorca with the mainland is on June 1st, when the first plane will take passengers from Marseilles to Alcudia and thence to Algiers, or viceversa. From that date there will be a daily service, planes leaving Alcudia for Marseilles at 10.30 a.m. and for Algiers at 11.40 a.m.—in both cases arriving some twenty minutes earlier. As soon as it is known whether the number of passengers will warrant it, a special service of buses will be run to and from Palma to fit in with these times.

Alcudia à Majorque et Fornells à Minorque



Escuela de natación y sus dependencias de esta casa dotada de todo el confort moderno, agua fría y caliente a presión, electricidad, telefonos, tranva de tubo, etc. etc. a un precio mínimo, pagable en 12 años según su conveniencia, y a partir del momento que habet Vd. siempre en terreno en la Urbanización de

"PLAYA DE ALCUDIA"

URBANIZACIÓN PLAYA DE ALCUDIA

La moderna Playa de Mallorca le ofrece tantas distracciones deportivas y mundanas para grandes y pequeños, como Golf, Tennis, Natación, Yachting, Pesca, Caza, Equitación, Baños de sol, Jardín para niños, Cultura Física y campo de aviación.

ST. DIRECTOR GENERAL
PLAYA DE ALCUDIA
 PASO DEL GOBIERNO 18
 PALMA DE MALLORCA



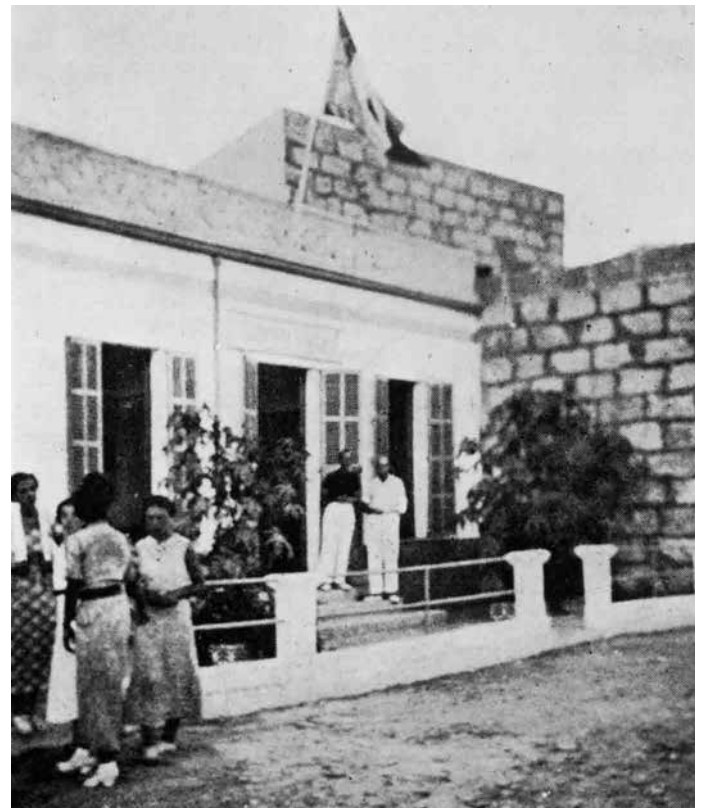
SEA QUE LLEGUE USTED EN AVION, EN MOTONAVE O EN COCHE AL PUERTO DE ALCUDIA, EL

HOTEL MIRAMAR

LE OFRECE HABITACIONES CONFORTABLES Y UNA COMIDA EXCELENTE



VISTA DE LA BAHIA DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL



▲ ▼ *Escale à Alcudia*

HÔTEL MIRAMAR

ALCUDIA

Service de premier ordre.
Cuisine française très soignée.
Avec le meilleur traitement les prix plus modérés.
Belles promenades.
Excursions en auto et en canot tout autour de l'île.



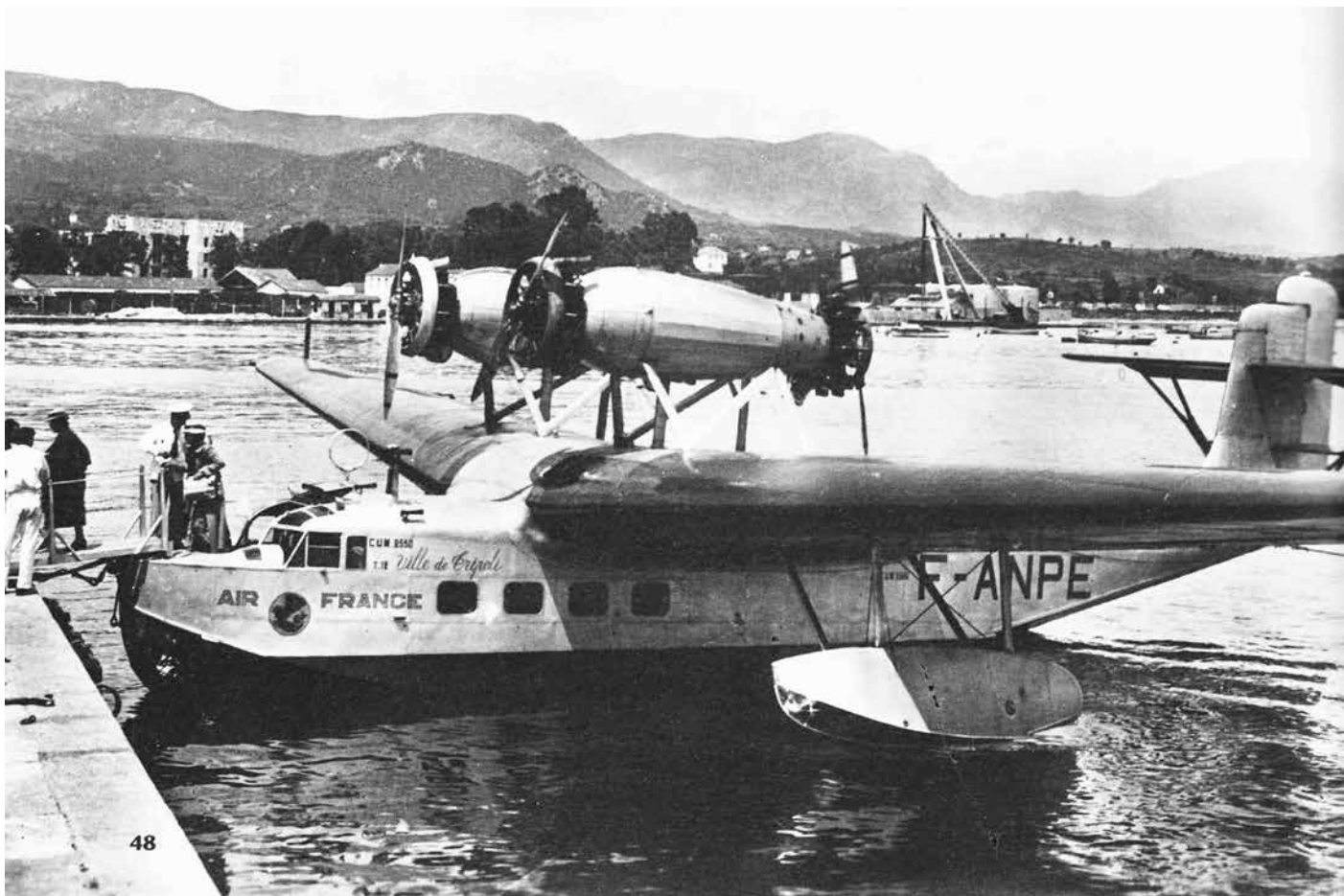
Communications avec le Continent:
Chaque soir bateau de Barcelone à Palma et viceversa.
DIMANCHE SOIR BATEAU DIRECT DE BARCELONE - ALCUDIA ET ALCUDIA - BARCELONE
Interprète et voiture à l'arrivée de tous les bateaux.





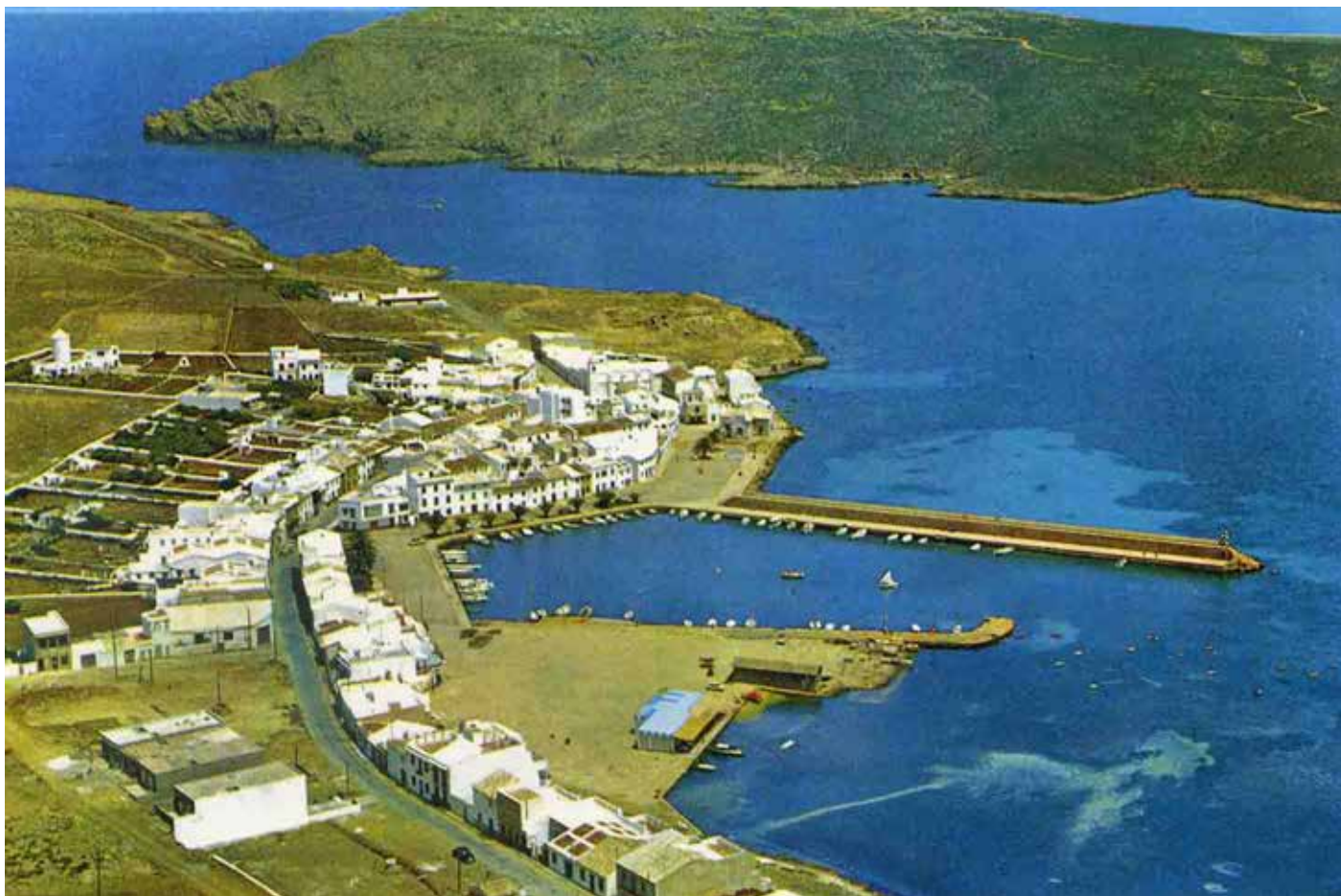
▲ ▼ *LeO H 242 à Alcudia*





▲ *LeO H 242 à Alcudia*

▼ *Fornells, escale dans l'île de Minorque*



Jean Mermoz en Algérie

Jean Mermoz est venu très souvent en Algérie, comme pilote de record à Oran, comme pilote de ligne et comme vice-président des Croix de Feu et du Parti social français. Lors de sa disparition, il avait une attache sentimentale très forte avec une étudiante en médecine de la Faculté d'Alger.



6 février 1931 : arrivée à La Sénia du Bernard 80 F-AKEX *Bernard-Tango*, piloté par Antoine Paillard et Jean Mermoz, en vue de battre le record de durée et de distance en circuit fermé.

30 mars 1931 : Jean Mermoz et Antoine Paillard, à La Sénia, battent le record du monde de distance en circuit fermé avec le Bernard 80 *Bernard tango* (8 960 km en 59 heures 13).

12 novembre 1931 : retour à La Sénia du Bernard 81 baptisé maintenant Antoine-Paillard, piloté par Jean Mermoz et Louis Mailloux.

29 décembre 1931 : accident au décollage à La Sénia de Jean Mermoz et Louis Mailloux avec le Bernard 81 *Antoine-Paillard* pour une tentative de record de durée et de distance. Après avoir roulé 1 950 m, le vide-vite doit être actionné. L'avion capote, Jean Mermoz est éjecté à plusieurs mètres et Louis Mailloux parvient à se dégager de l'épave.

21 février 1932 : panne de moteur et amerrissage forcé à 200 km au nord d'Alger du CAMS 56 F-ALGC sur la ligne Alger-Marseille de la CGA, avec le radio : Lucien Régnier. L'équipage est recueillis 3 heures 45 plus tard, par le paquebot *Timgad*. L'hydravion, dont l'étrave a tossé durement contre le navire est abandonné.

13 juin 1935 : le Dewoitine D.332 *Antarès*, piloté par Jean Mermoz, se pose pour la première fois à La Sénia en venant de Casablanca et allant à Paris pour reconnaître la ligne d'Air France Casablanca-Oran-Toulouse.

6 septembre 1935 : Jean Mermoz et Léopold Gimié réalisent, dans la journée, Paris-Alger et Alger-Paris en 9 heures 05 de vol (304 km/h de moyenne), avec le De Havilland *Comet* F-ANPZ.

21 avril 1936 : premier vol commercial Marseille-Alger du Breguet 530 n° 2 *Bizerte*, piloté par Jean Mermoz.

17 octobre 1936 : Jean Mermoz et Jacques Duchêne Marullaz vont d'Hussein-Dey à Oran avec le Potez 43 F-AMGN,

28 novembre 1936 : Jacques Duchêne Marullaz accompagne Jean Mermoz d'Alger à Oran avec le Potez 43 F-AMGN,

5 décembre 1936 : dernier vol en Algérie de Jean Mermoz, d'Alger à Oran, avec le Potez 43 F-AMGN de Jacques Duchêne Marullaz avec qui il est très lié au sein des Croix de Feu. Il continue le même jour avec le Breguet 393T F-ANEI piloté par Emmanuel Arin. Le 6 décembre, il effectue Casablanca-Dakar avec le Dewoitine D.333 F-ANQB *Cassiopee* piloté par Fernand Parizot, radio René Bourguignon, mécanicien Carrière. Il disparaîtra dans l'Atlantique après avoir décollé de Dakar, le 7 décembre, avec le Laté 300 *Croix du Sud*.

ORAN

REVUE HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉE



L'Avion de Mermoz et Mailloux au départ

Ph. Meris

▲ *Le Bernard 82 de Jean Mermoz et Louis Mailloux à La Sénia*

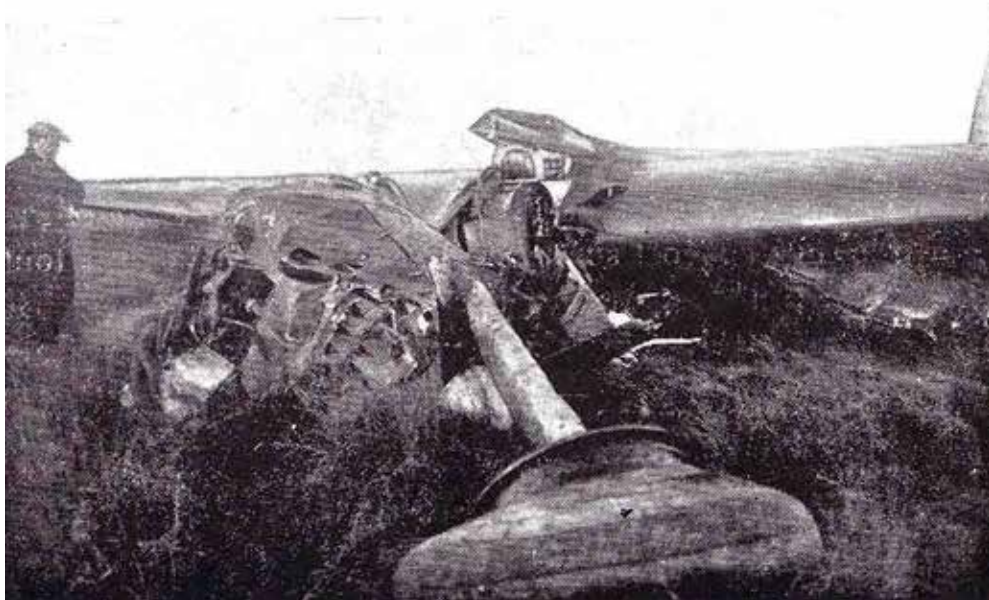
Lettre d'Argentine à Alger transportée lors de la troisième traversée de l'Atlantique Sud du Couzinet 70 Arc-en-ciel, piloté par Jean Mermoz.

Départ de Buenos Aires le 22 septembre 1934, arrivée à Alger le 27 septembre





Record à La Sénia, avec Antoine Paillard, le 30 mars 1931, et l'accident du 29 décembre 1931 avec Louis Mailloux



Escale à Maison-Blanche au club-house de l'Aéro-club d'Algérie, avec Léopold Gimié, le 6 septembre 1935, avant le retour à Paris avec le De Havilland DH 88 Comet F-ANPZ



Les derniers jours de Jean Mermoz

Vol du samedi 5 décembre 1936, Alger (Hussein-Dey)-Oran, avec Jacques Duchêne Marullaz et le Potez 43 F-AMGN. Le même jour, Oran-Fès-Casablanca, avec le Breguet 393T F-ANEJ piloté par Emmanuel Arin

LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report	1.147.25		2104.17	
12.36	Potez 43	F. ALTL	Entraînement			1.40	Sumi - Deschamps - Féra
		43 F. AMGN	H. Dey - Oran	2.35			Mermoz
			Oran - H. Dey	2.40			
14		25 F. ALTL	Entraînement	0		0.41	Sumi - Deschamps
18				0.30			
						0.55	Sumi - Féraud - Tadjinet
15						1.14	Coulombel - Sumi - Deschamps
16						1.37	" " " " " " " "
17						2.18	" Navaro " " "
18						1.28	" " " " " " " "
19						1.29	" " " " " " " "
		58 F. ANFH		0.22			
		15 F. ALTL		0.10			
20						0.35	Saklen - Fournich
			A reporter	1.153.48		222.05	

LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report	4875.42			Nuit : 309.35
1 ^{er} déc. 1936	Nibault	F. ANBN	Oran - Alicante	1.33			
	Bregt 393	F. ANEJ	Alicante - Barcelon	2.20			
			Barcelon - Toulouse	2.15			
4.12.36		F. ANEJ	Montauban - Branguls	0.10'			
5 déc. 36			Toulouse - Barcelon	1.32			Nuit : 0.32
			Barcelon - Alicante	2.13			
			Alicante - Oran	1.35			
			Oran - Fès	2.21			Mermoz
			Fès - Casablanca	1.26			
7 déc. 36			Casablanca - Fès	1.30			Nuit : 1.30
			Fès - Oran	2.22			
7 déc. 36	Nibault	F. ANBN	Oran - Alicante	1.47			
			Alicante - Barcelon	2.17			
			A reporter	4899.04			Nuit : 310.40



▲ Jean Mermoz embarque au Bourget, pour Oran, dans un Potez 62, dernière photo de Jean Mermoz en France

▼ Le dimanche 6 décembre 1936, Jean Mermoz est passager du vol Casablanca-Dakar avec le Dewoitine D.333 F-ANQB «Cassiopée», piloté par Fernand Parizot, radio : René Bourguignon, mécanicien : Carrière

10 DEC 1936

LE TROISIÈME PRIMAIRE

Chiffre à deux chiffres sur échelle de 0 à 100. Les chiffres 0 à 9 sont répartis de la manière suivante : 0 à 10, 11 à 20, 21 à 30, 31 à 40, 41 à 50, 51 à 60, 61 à 70, 71 à 80, 81 à 90, 91 à 100.

Les chiffres 0 à 10 sont répartis de la manière suivante : 0 à 1, 1 à 2, 2 à 3, 3 à 4, 4 à 5, 5 à 6, 6 à 7, 7 à 8, 8 à 9, 9 à 10.

Le Petit Marocain

30 cent. LE PLUS FORT TIRAGE DES QUOTIDIENS DU MATIN PARAISSANT AU MAROC

R. S. BERNARD
CASABLANCA
10, rue de la Liberté

SP. A. 1000 - N° 8077

LUNDI
7
DECEMBRE 1936

Saint-Anthoine

fialo, Simon; Mlle Pinto; M. J. Ettedgui, etc.

Choses et Gens de l'Air

Visiteurs de marque

Par l'avion-courrier Toulouse-Dakar sont arrivés hier après-midi à Casablanca M. Allègre, administrateur-délégué et directeur général de la Compagnie Air-France et M. Foa, directeur de l'exploitation, en voyage d'enquête sur la ligne au sujet de l'incident survenu près d'Alicante, et au cours duquel un appareil de la Compagnie fut mitraillé par un avion gouvernemental.

Ces personnalités ont été reçues au terrain par M. Blaignan, inspecteur général d'Air-France en Afrique du Nord, et M. Julien, directeur de l'agence de Casablanca. MM. Allègre et Foa doivent repartir ce matin pour Toulouse par le courrier ordinaire.

Signalons également qu'à bord du « Cassiopée », parti pour Dakar, se trouvait Jean Mermoz, arrivé samedi à Casablanca. Le célèbre pilote va effectuer quelques traversées de l'Atlantique-Sud. De nombreux amis étaient venus le saluer au terrain.

Le Zeppelin à Mazagan

Vers 15 heures hier après-midi, le « Graf-Zeppelin », revenant d'Amérique du Sud a survolé Mazagan. L'aéronef, qui brillait au soleil dans un ciel d'une merveilleuse pureté, était parfaitement visible dans la plupart de ses détails. Il volait à une altitude moyenne, et à faible vitesse.

Après avoir passé au-dessus de Mazagan, le « Graf-Zeppelin » changea brusquement sa route, piqua droit au large et prit un cap qui, s'il continua à le suivre, devait le conduire à Tanger.

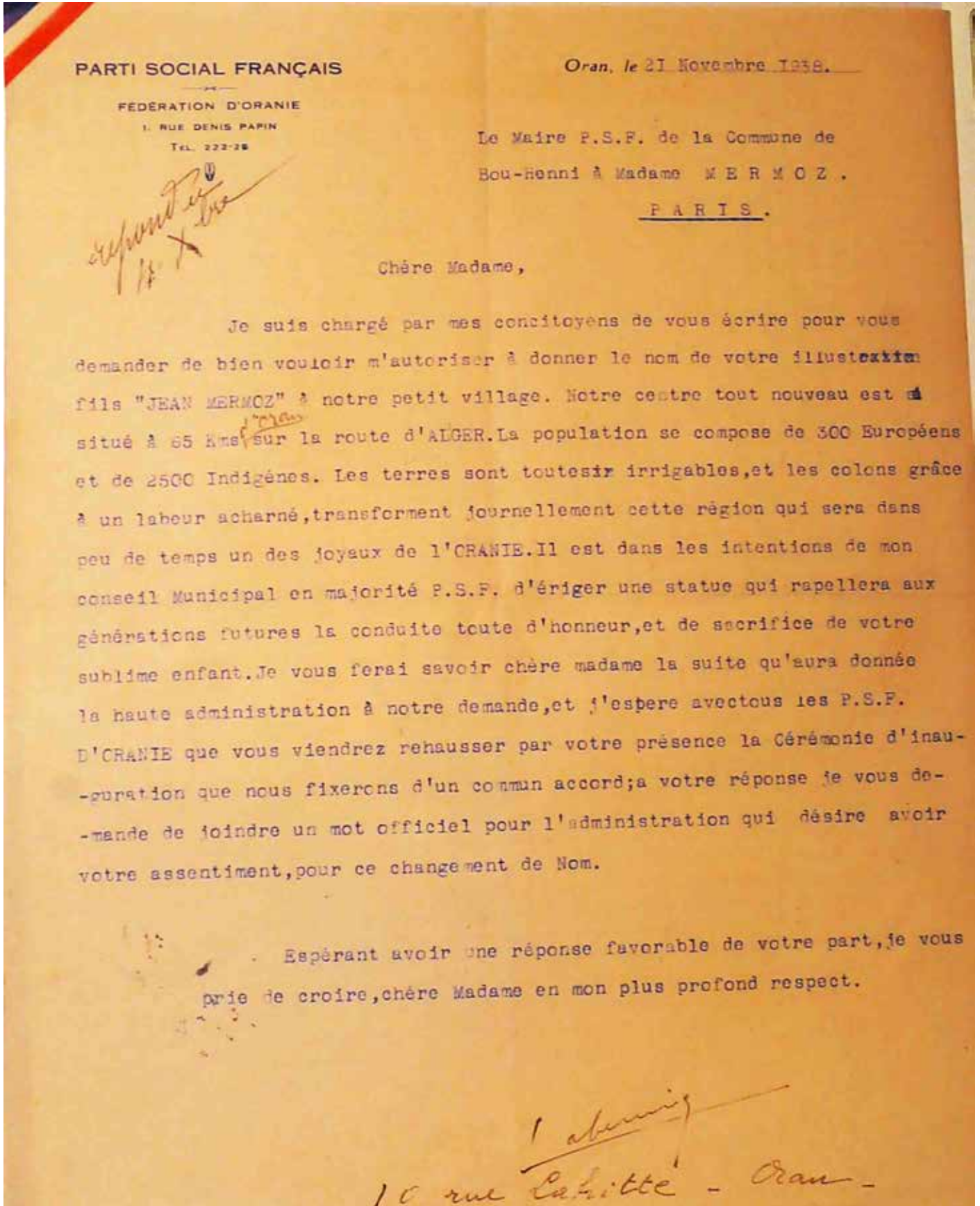




Le 5 décembre 1936, dernière photo de Jean Mermoz à Alger. À droite, le capitaine Jouhaut. Photo de Louis Greck, photographe de l'Écho d'Alger

Le village Jean Mermoz

Grâce au maire Lebeunie et à son conseil municipal, le village de Bou-Henni devient Jean-Mermoz le 1^{er} janvier 1940



60, AVENUE DIÉNA, PARIS 16^e

KLÉ BI-BO (6 lignes groupées)

C. P. 2046.72 PARIS

Madame MERMOZ
Chateau de
ROCQUIGNY
Ardennes

Madame,

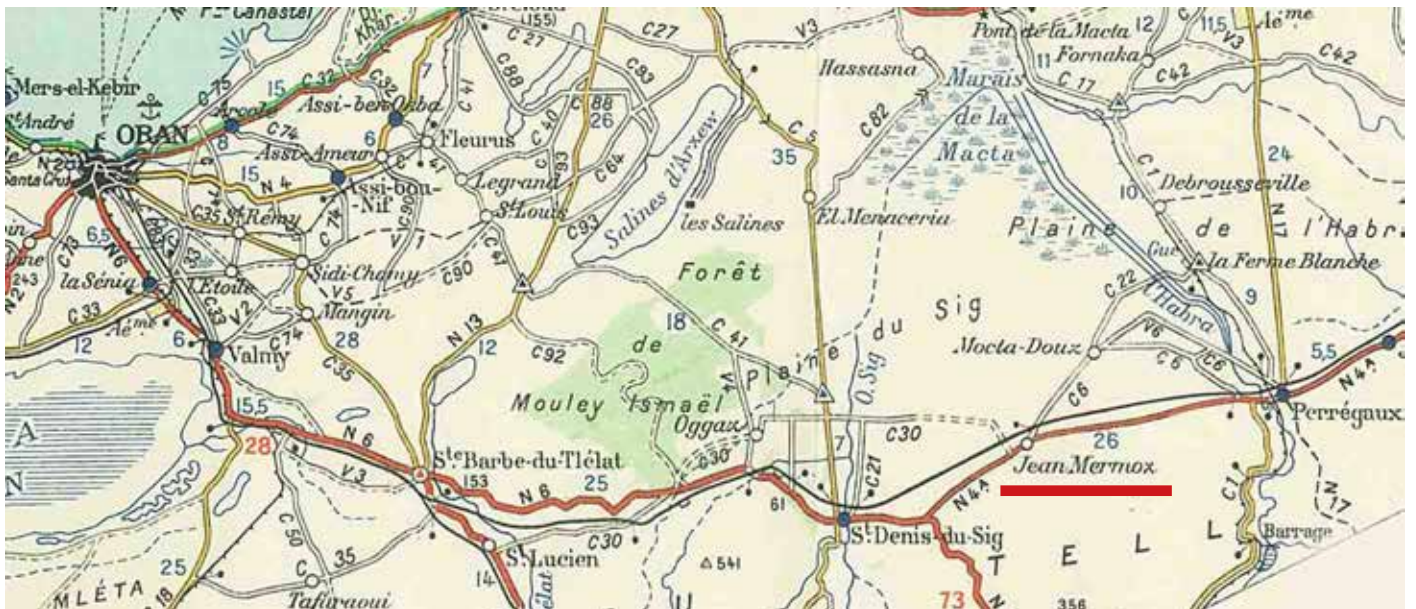
Notre ami LEBEUNIE, Maire P.S.F. de Bou-Hénni, commune de l'Oranie, a formé le touchant projet de donner le nom de Jean MERMOZ à sa commune. Cette initiative a fait l'objet d'une délibération du Conseil Municipal dont le P.J. a rendu compte il y a trois ou quatre mois. L'administration préfectorale demande très justement votre consentement pour homologuer le changement de nom.

Nous vous transmettons donc la lettre du Maire de Bou-Hénni, en vous le recommandant chaudement.

Quant à votre voyage en Algérie, vous pourriez leur répondre que si votre état de santé le permet, vous vous ferez un devoir d'assister à la cérémonie. De toute façon, ce voyage n'aurait pas lieu avant quelques mois.

Veillez agréer, Madame, l'hommage de mes sentiments les plus respectueux.

Leclercq



LE PETIT JOURNAL
 110, rue de Valenciennes - PARIS
 Téléphone : 10.10.10 - 10.10.10
 110, rue de Valenciennes - PARIS
 Téléphone : 10.10.10 - 10.10.10

5 HEURES DU MATIN - ÉDITION DE PARIS

Le Petit Journal

DIRECTEUR : LA ROCQUE

ESSEY PROBABILE
 DIMANCHE
 29
 Mai 1938
 50 EXPL.

UN PEU DE BON SENS

par LA ROCQUE

Nous plus que nul ne sommes jaloux de la renommée de M. HODZA...
 Nous sommes jaloux de cette renommée qui est le fruit de son patriotisme et de son courage...
 Nous sommes jaloux de cette renommée qui est le fruit de son patriotisme et de son courage...
 Nous sommes jaloux de cette renommée qui est le fruit de son patriotisme et de son courage...

Deuxième scrutin en Tchecoslovaquie

2.367 communes votent aujourd'hui

La lutte électorale est particulièrement vive parmi la minorité polonaise
 M. HODZA s'est entretenu pendant une heure avec les chefs sudètes

"IL PLEUVRA AUJOURD'HUI", DT L.V.T.E.

MAIS...
 Sur les villages multicolores du Palais des Sports resplendira le soleil de la gaieté française

AUJOURD'HUI GRAND GALA DE CLOTURE DE 10 H. DU MATIN A 24 HEURES

Une commune de notre Afrique du Nord demande à porter le nom de Jean Mermoz

Rien ne manque à la pure gloire de Mermoz. Elle se suffit à elle-même. Les hommages humains ne peuvent plus que la consacrer.

Fervente et touchante est la manifestation d'une municipalité française, de notre France du Nord-Africain, qui vient assurer à la mémoire de l'Archange un souvenir qui ne peut pas mourir.

Bou-Henni est une bourgade de la province d'Oran qui compte près de 2.000 habitants. Elle se situe dans le canton de Saint-Denis-du-Sig, à cinquante kilomètres d'Oran.

La bourgade de Bou-Henni, par la voix de son Conseil municipal, a demandé à changer le nom dont elle avait cependant fait juste fierté pour en prendre un autre, plus beau que tout autre, un nom qui porte la glorification d'un héros national. Bou-Henni veut désormais s'appeler « Jean-Mermoz ».

Le Conseil général du département d'Oran a été saisi du noble vœu du Conseil municipal de Bou-Henni. Il lui appartenait de le sanctionner. Il a émis un vote favorable. C'est donc par cette assemblée que cette pieuse demande sera transmise au gouvernement et au chef de l'Etat. A eux, il appartiendra d'en décider.

La municipalité de Bou-Henni mérite la reconnaissance de la France entière, métropolitaine et nord-africaine, pour cette initiative si haute et d'un si bel exemple. Grâce à elle, grâce au Conseil général d'Oran, la commune de Bou-Henni... non ! la commune de Jean-Mermoz garde et sert comme un symbole national la mémoire d'un grand Français.

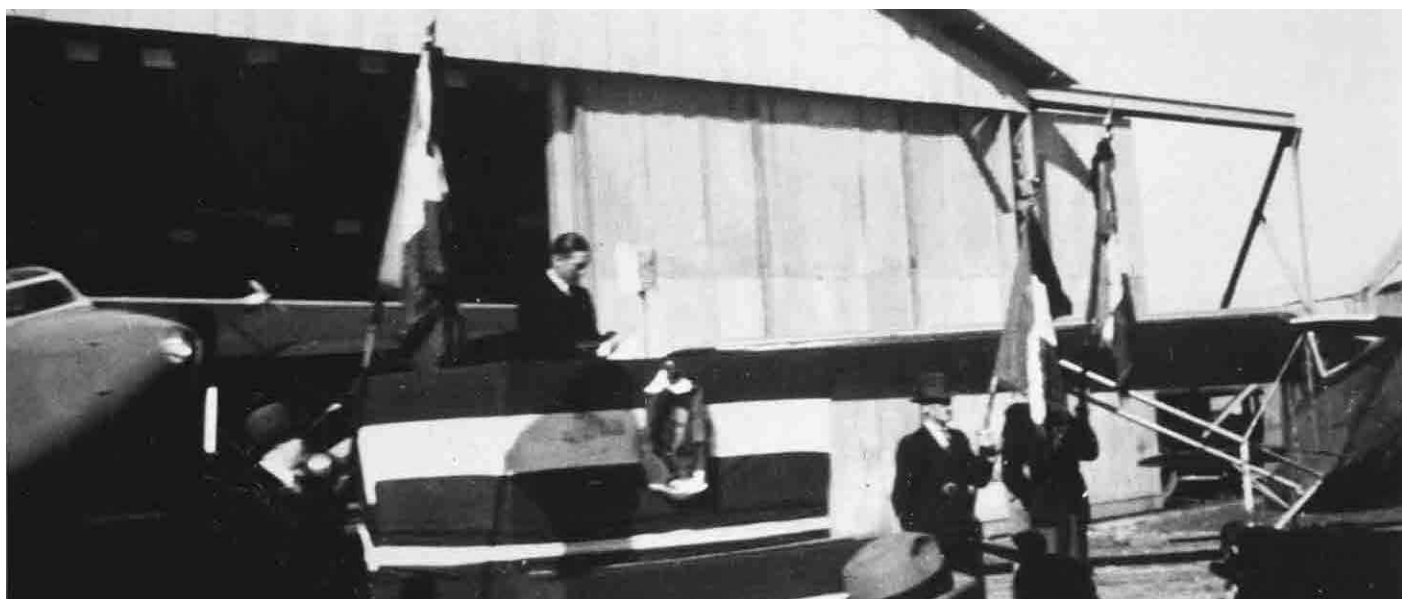
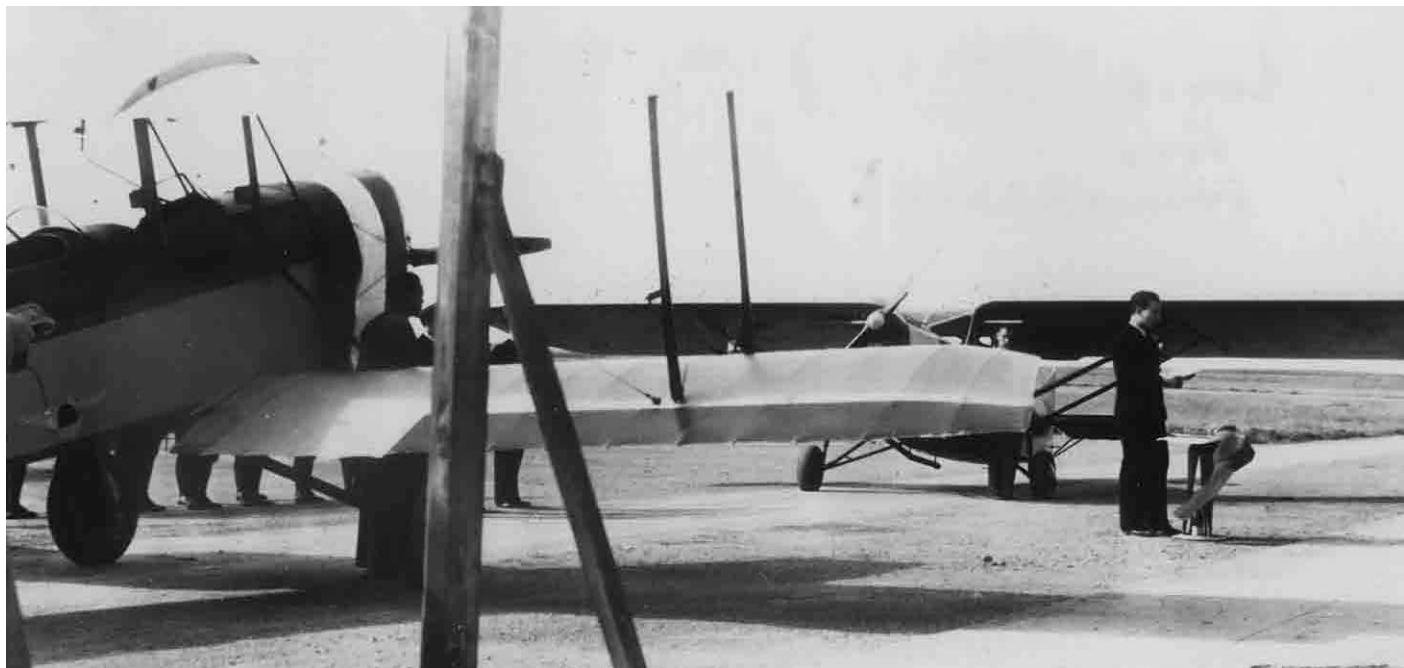
Il est juste et nécessaire que le nom de Jean Mermoz demeure attaché à notre terre et qu'il vive comme elle, avec elle, pour l'éternité.



Mermoz » le 1^{er} janvier 1940



Hommages à Jean Mermoz



Février 1937, hommages à Jean Mermoz des aéro-clubs de Sétif, Tiaret et Constantine

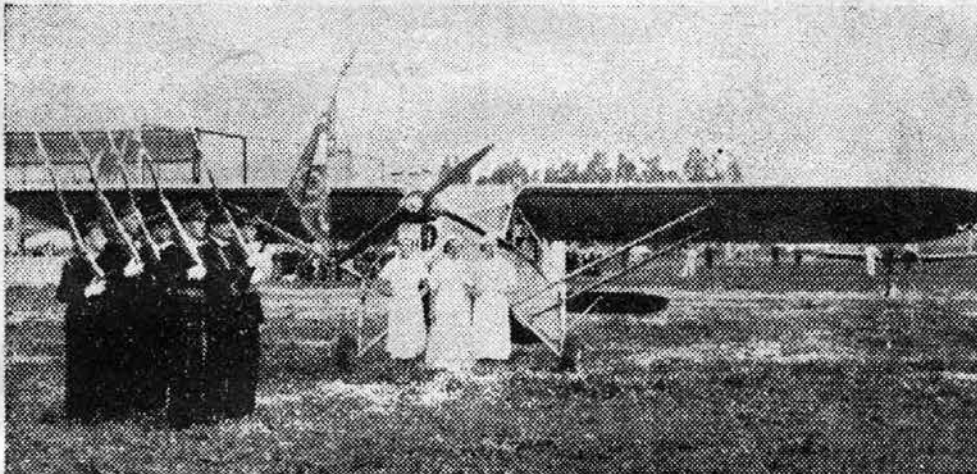
Baptême de l'avion sanitaire « JEAN-MERMOZ »

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

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

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

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



(Photo S. Rolando fils).

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

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

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

31 janvier 1937, baptême à Maison-Blanche, par Mgr Leynaud, de l'avion sanitaire Caudron Pélican F-AOFS



LISTE DES VOLS

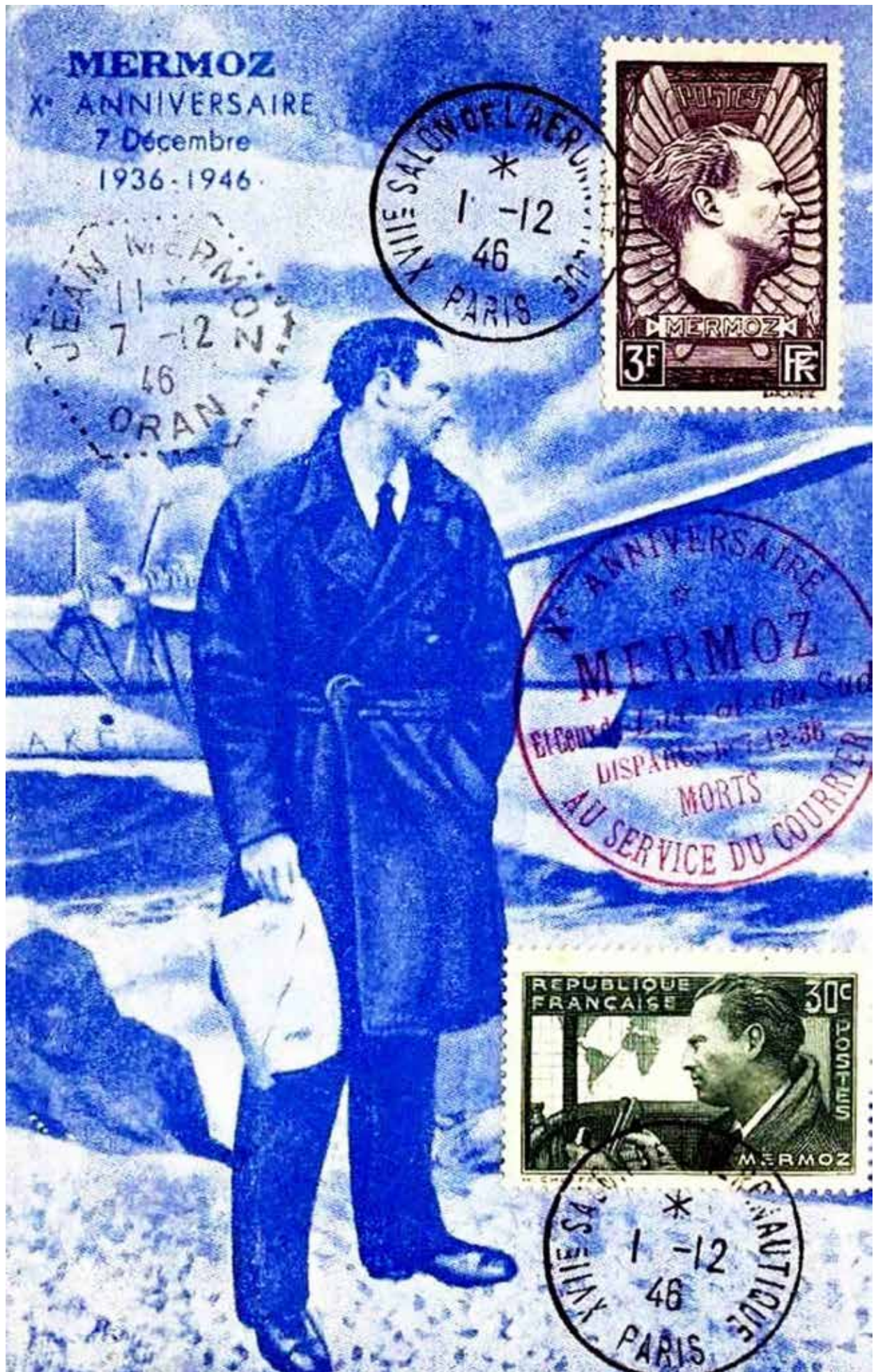
17

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
						0. Commande	
17.10.36	Dodge 43	F. AMGN	H. Dey - Oran	1.09		2.02	
			Oran - Melilla	0.35			Mermoz
18			Melilla - Oran	1.47			
19			Oran - H. Dey	1.25			
24	Phalène	F. AMKS	Essai	2.30			
25	Dodge 43	F. AMGN	Hussein Dey - Oran	0.06			
26			Oran - Oudjda	2.25			
			Oudjda - Melilla	1.30			
27			Melilla - Oran	0.50			
			Oran - H. Dey	1.35			
28			H. Dey - Oran	2.30			
29			Oran - H. Dey	2.35			Mermoz
2.11.36			Entretien	2.40			
3			H. Dey - Blida - H. Dey	1.15			
			A reporter	0.45			
				1.23		2.02	

▲ Jacques Duchêne Marullaz accompagne Jean Mermoz d'Hussein-Dey à Oran le 17 octobre 1936. Les deux hommes refont Hussein Dey-Oran le 28 octobre 1936.

▼ Place Jean Mermoz à Alger, à l'angle de la rampe vallée et de l'avenue de la Marne. Oran a une place Jean Mermoz qui donne dans l'avenue Guynemer. Constantine, Blida et d'autres villes d'Algérie ont également des rues ou des places Jean Mermoz.





Laurent Guerrero



Laurent Guerrero est né le 4 juin 1902 à Oran. Après l'école Jules-Renard, il devient ingénieur des Arts et métiers de Cluny. Il est pilote militaire pendant six ans, puis il est engagé par la Compagnie générale aéropostale le 17 février 1928. Il effectue 53 traversées de l'Atlantique Sud (16 en copilote et 37 en commandant de bord) sur les Blériot 5190 «Santos-Dumont», Laté 301, et Farman.

Il trouve la mort, simple passager, à bord du Dewoitine D.333 F-ANQA «Antares» qui disparaît le 27 octobre 1937 au large des côtes marocaines.



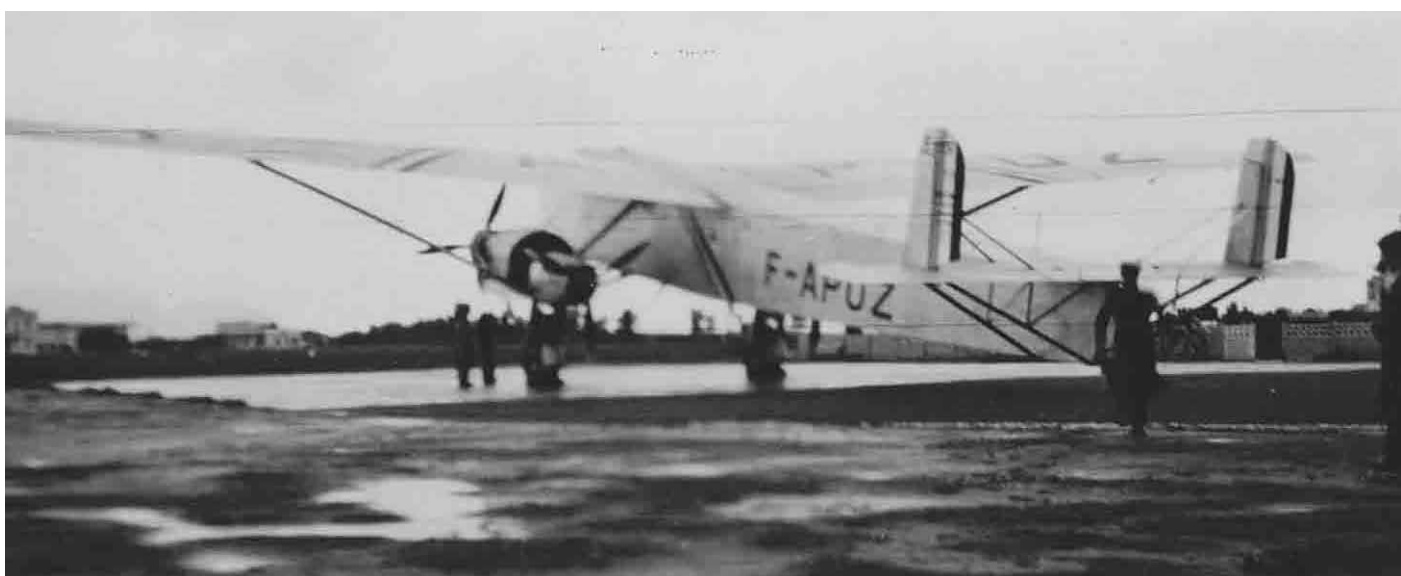
▲ *Laurent Guerrero*

▼ *Le Farman F.2231 F-APUZ «Chef-pilote Laurent Guerrero» au retour d'un vol postal rapide Le-Bourget-Santiago du Chili en novembre 1937*





▲ ▼ *Le Farman F.2231 F-APUZ « Chef-pilote Laurent Guerrero » à La Sénia en 1938. Il a été baptisé en octobre 1937. Plusieurs rues portent le nom de Laurent Guerrero, en Algérie, au Maroc et à Toulouse, ainsi que l'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès*



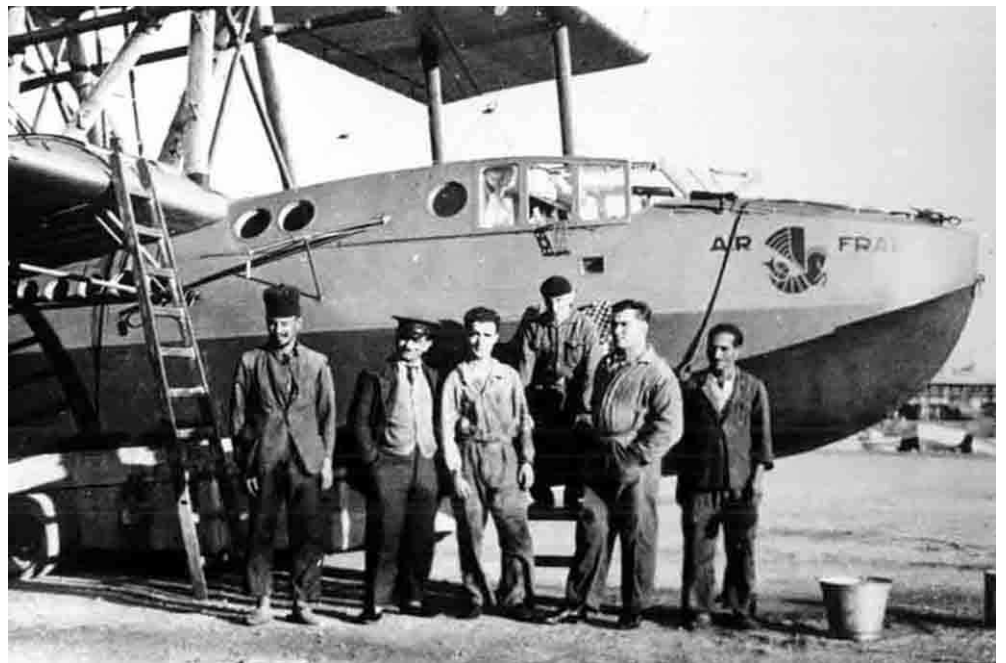
CAMS 53



▲ ▼ CAMS 53 à l'hydrobase de L'Agha

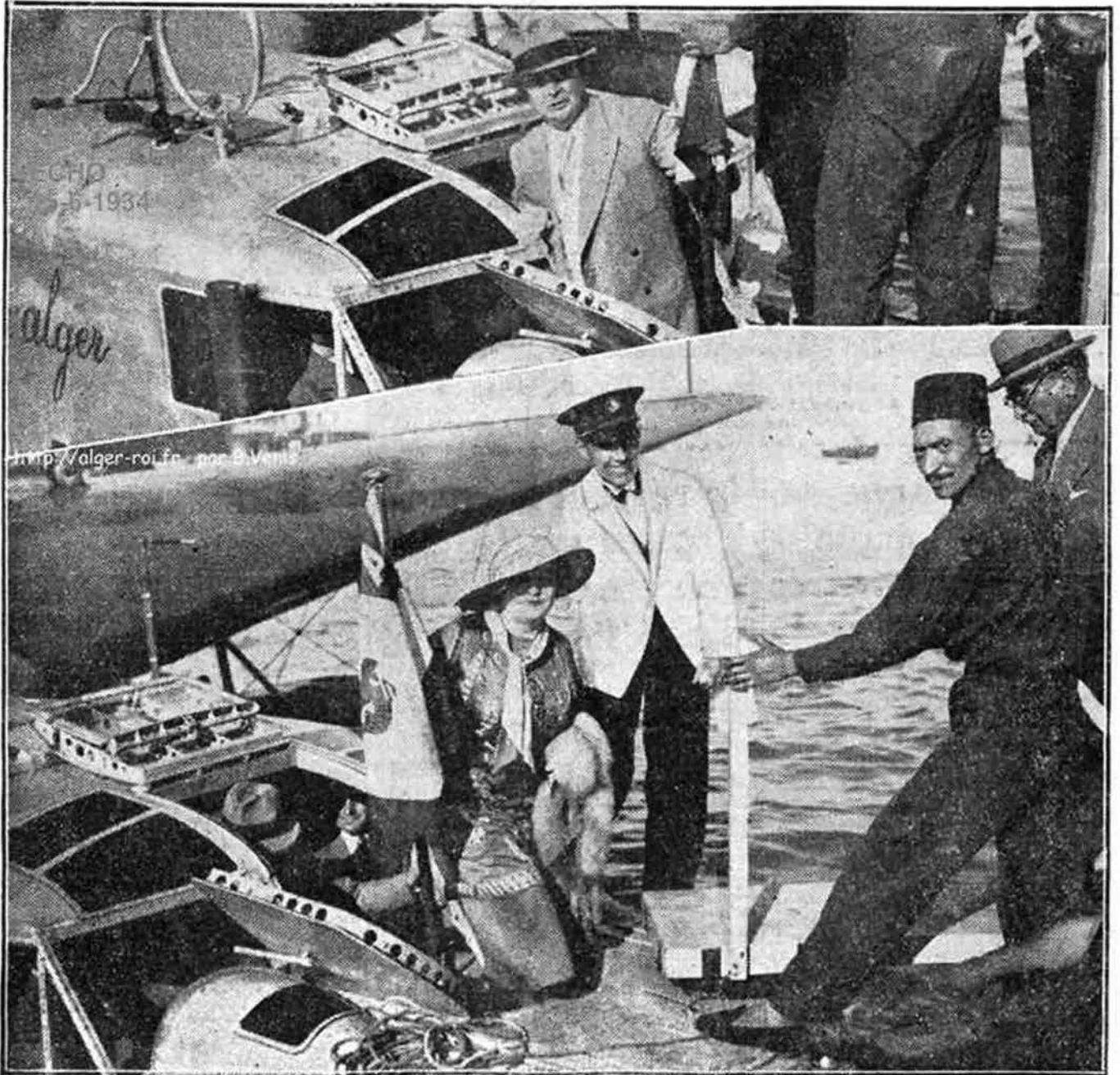


*CAMS 53 à l'hydrobase de
L'Agha*



Lioré et Olivier LeO H 242

M^{me} JULES CARDE A BAPTISÉ, HIER, LE QUADRIMOTEUR "VILLE-D'ALGER"



Mme et M. le gouverneur général Jules Carde sortant de la carlingue de l'hydravion après le survol d'Alger
(Information en 5^e page.) (Photos Raynal.)

CE SONT DES
LIORÉ ET OLIVIER



LeOH 24-2

QUI ASSURENT LES
LIAISONS RÉGULIÈRES
FRANCE-ALGERIE
DE LA COMPAGNIE
AIR-FRANCE



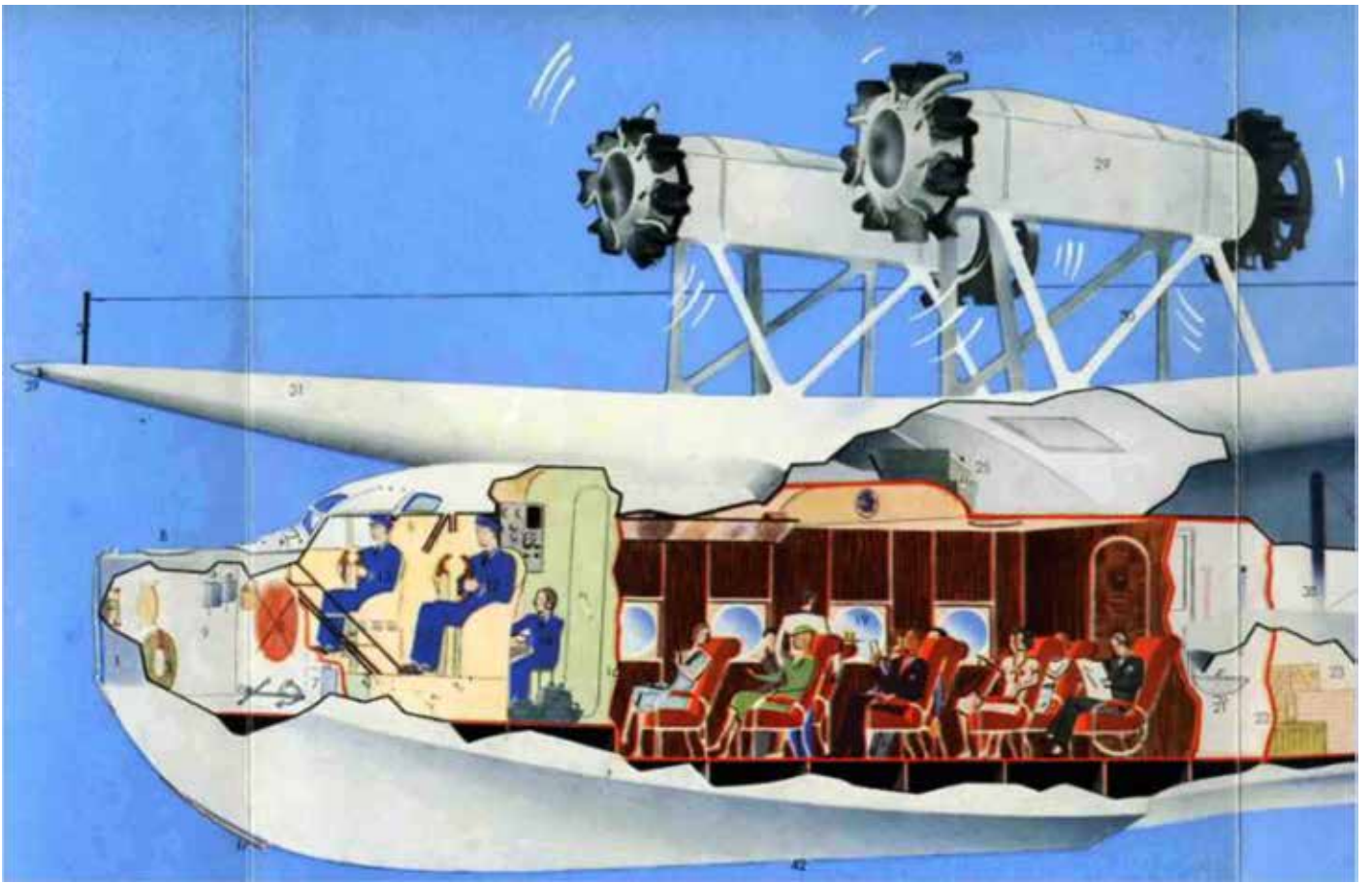
▲ LeO H 242 par Jean Bellis

▼ LeO H 242 par Hergé dans «Le sceptre d'Ottokar»

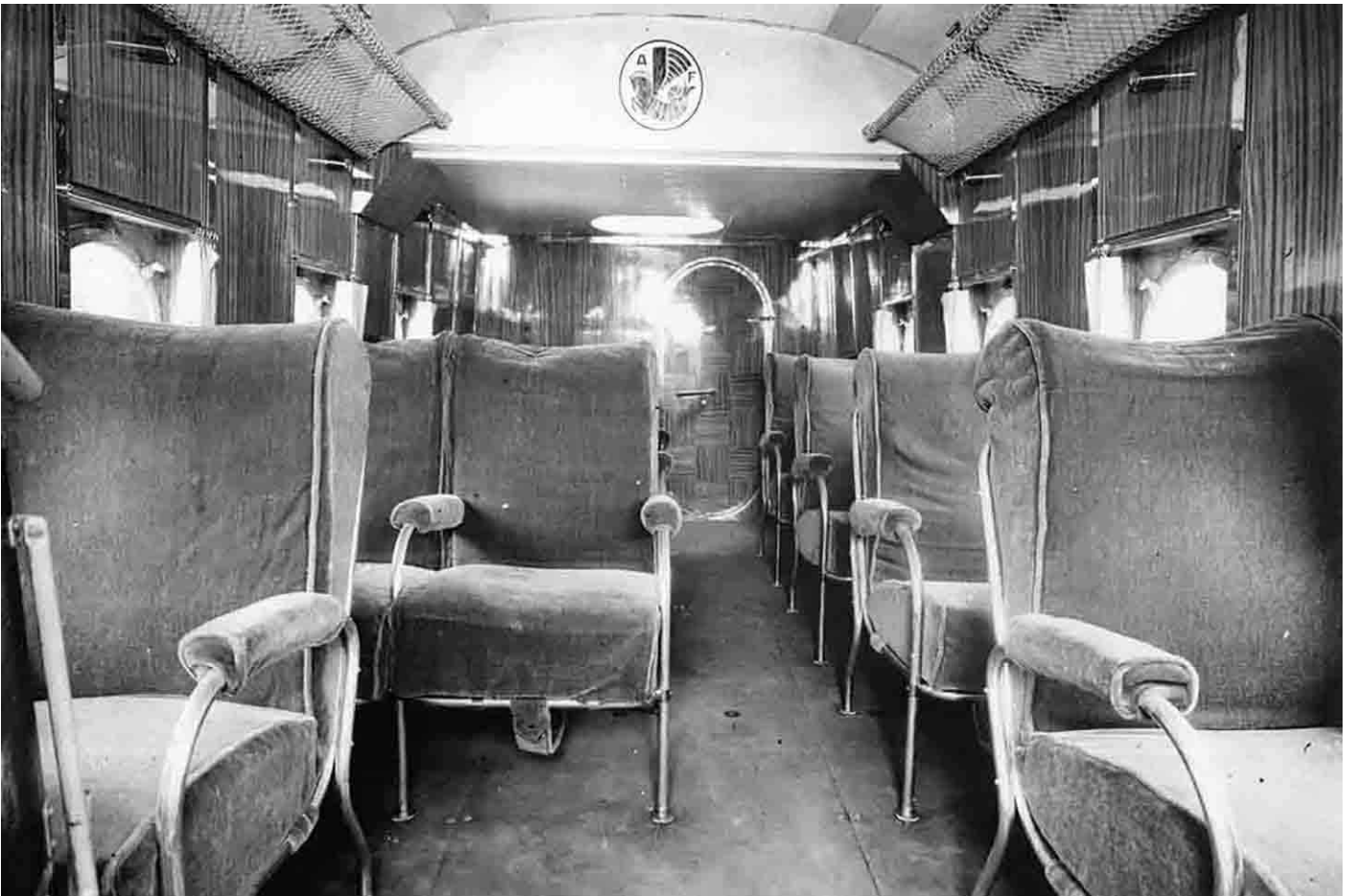


▼ LeO H 242





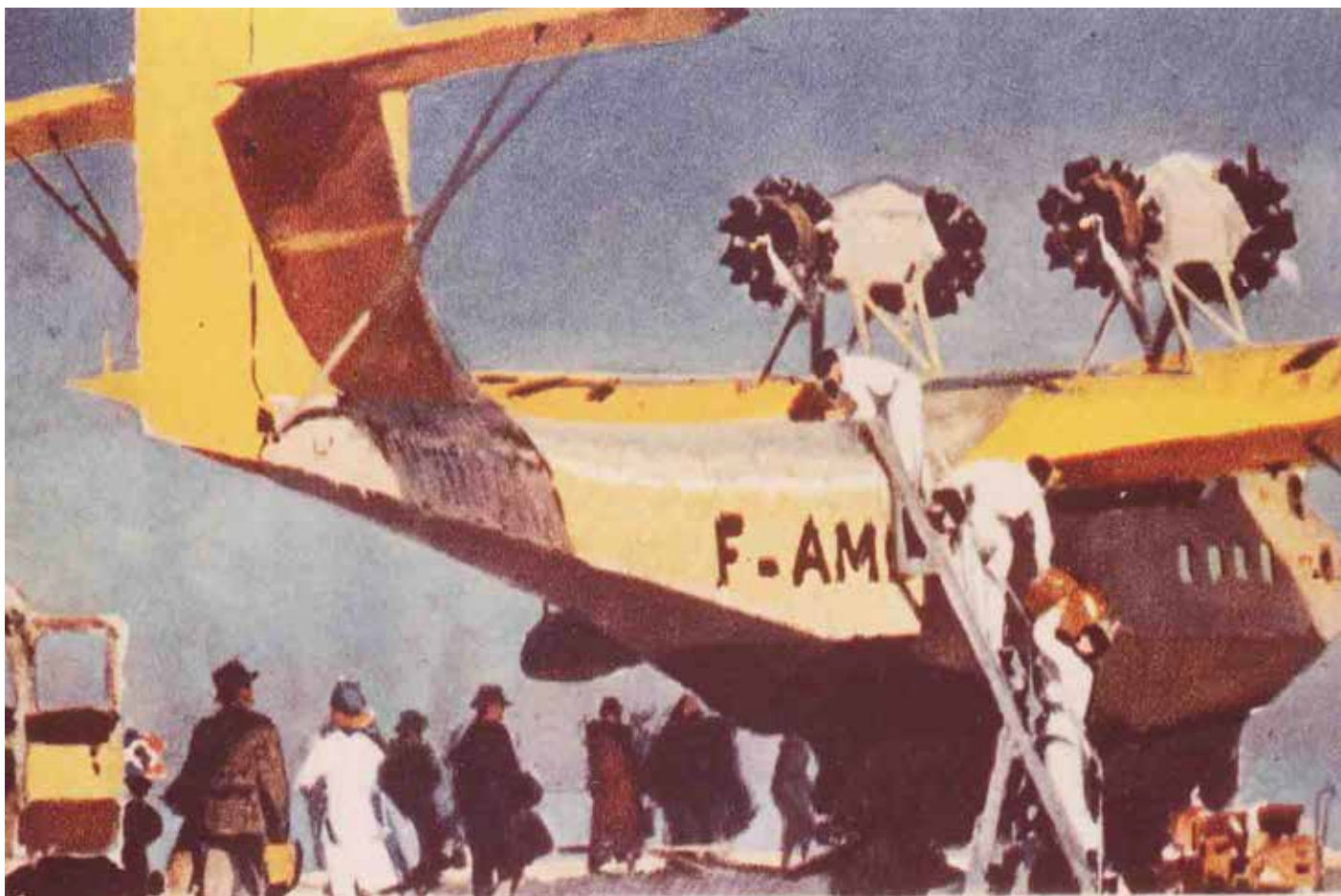
▲ ▼ *LeO H 242*





▲ *LeO H 242 par Albert Brenet*

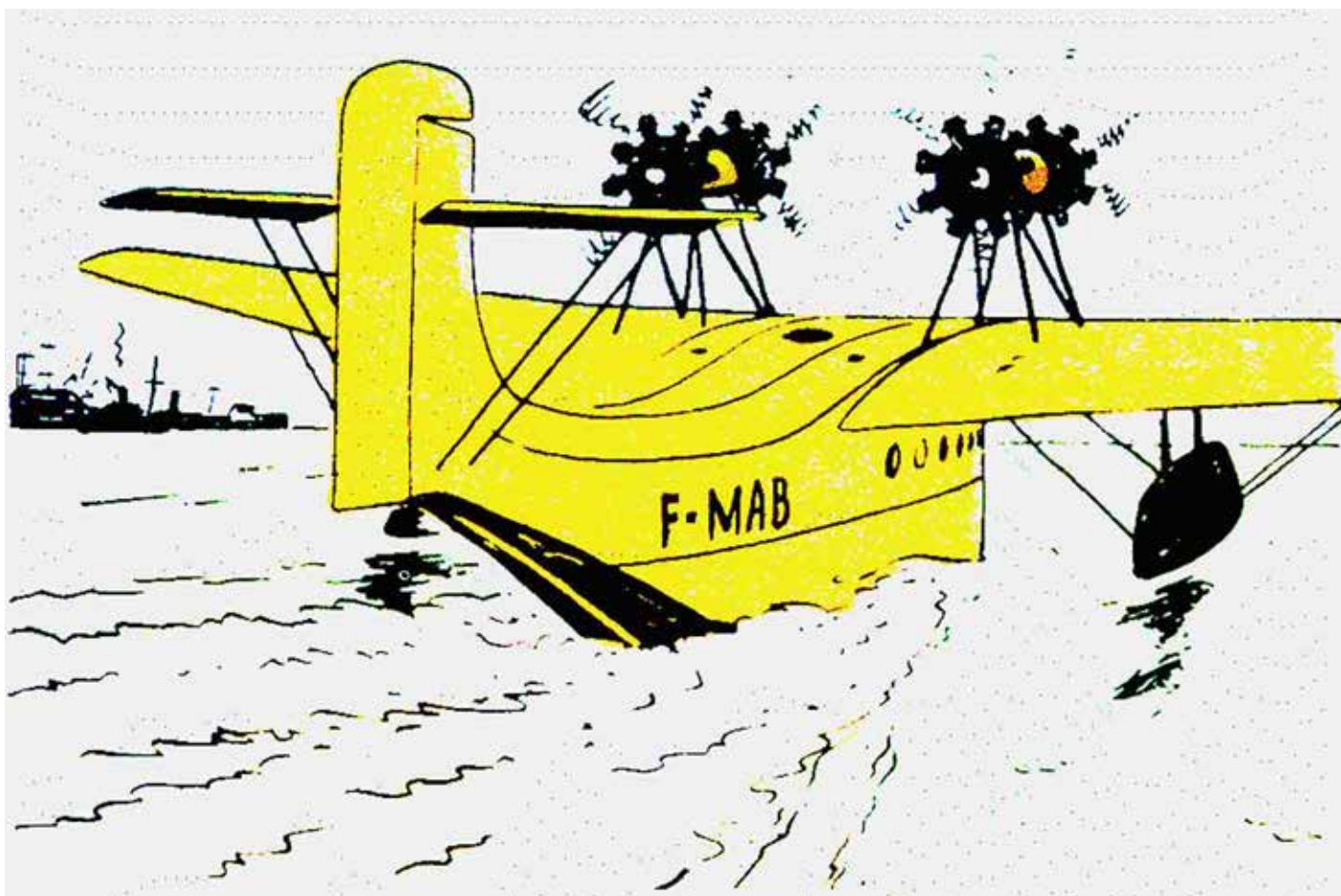
▼ *LeO H 242 par Albert Brenet*





▲ *LeO H 242 par Joseph de Joux*

▼ *LeO H 242 par Hergé dans «Le sceptre d'Ottokar»*



Breguet 530 *Saïgon*



▲ ▼ *Breguet 530 Saïgon*





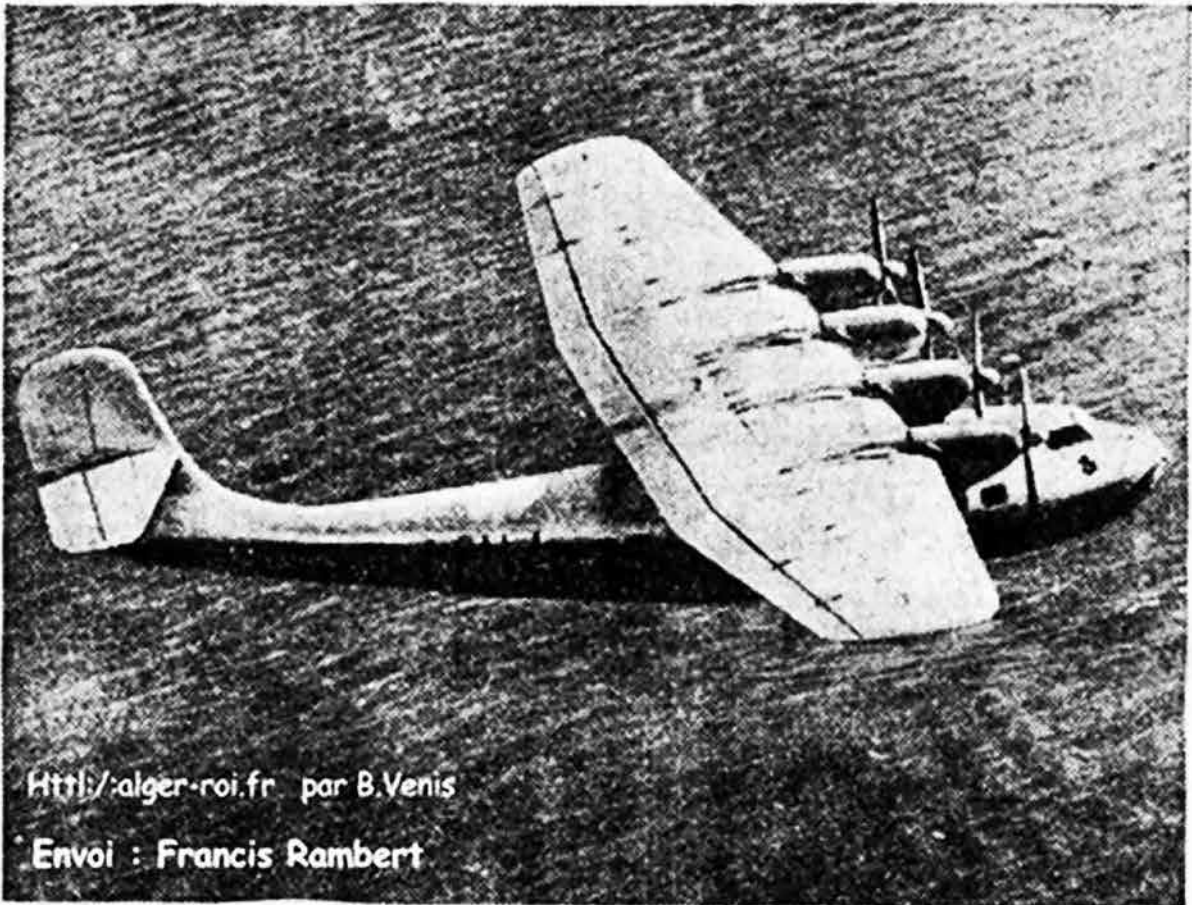
▲ *Breguet 530 Saigon*

▼ *Breguet 530 Saigon à L'Agha*



Des hydravions rapides sur Marseille-Alger

Le Lioré 246 (26 places - 300 kilomètres heure)
effectuera incessamment ses essais



Http://alger-roi.fr par B.Venis

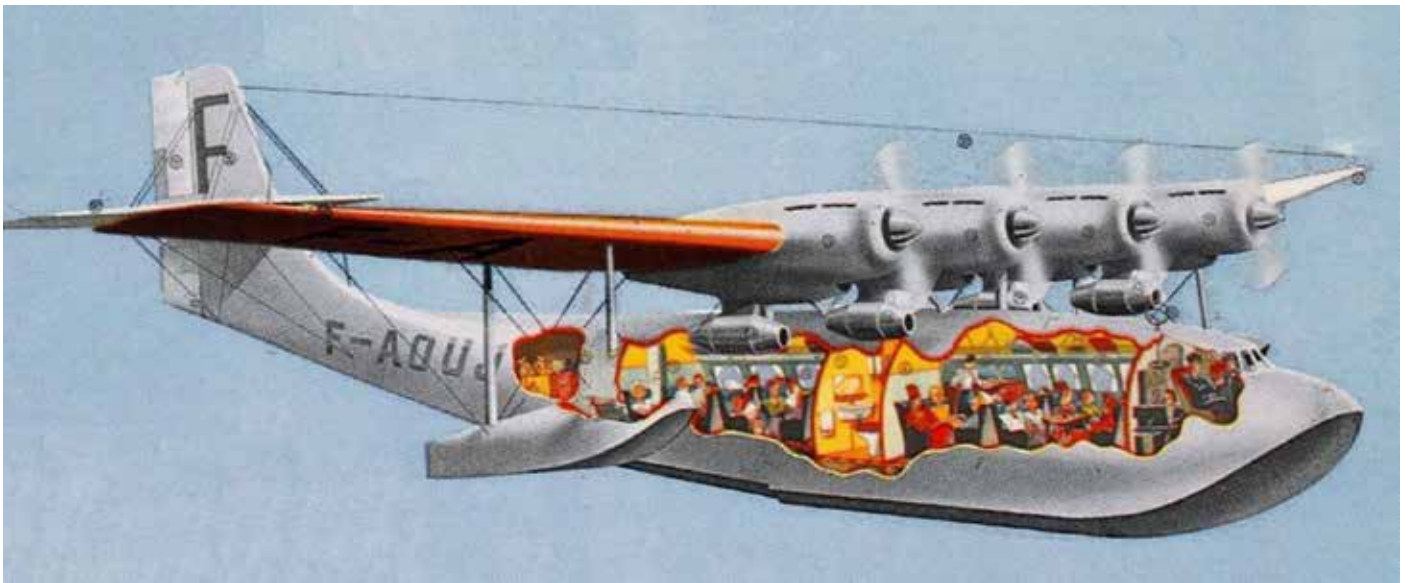
Envoi : Francis Rambert

Un hydravion géant, ou presque, est attendu à la base d'Alger : 22 places de passagers et quatre places d'équipage, 300 kilomètres à l'heure de vitesse moyenne, telles sont les deux principales caractéristiques du multimoteurs Lioré 246 dont le premier voyage d'essais entre Marignane et Alger et peut-être Alger-Tunis est impatientement espéré.

Air France, en effet, n'arrive pas à satisfaire, notamment en été, les demandes de passage sur ses lignes de la Méditerranée avec les appareils actuels de quatorze places qui paraissent largement suffisants lors de leur

mise en service il y a trois ans. C'est dire le succès que remporte l'aviation commerciale dans le public nord-africain.

Le Lioré 246, dont six exemplaires sont commandés par Air France, est un appareil d'une vingtaine de tonnes et de près d'un mètre de tirant d'eau. Ils seront probablement, dès le début de 1939, après les vols d'essais réglementaires, affectés à notre ligne Marseille-Alger, à la ligne de Syrie et à celle d'Ajaccio-Tunis si toutefois l'aire d'amérissage de Kheredinne, près de Tunis, est approfondie en temps voulu.



▲ ▼ *LeO H 246*



LeO H 246 à quai

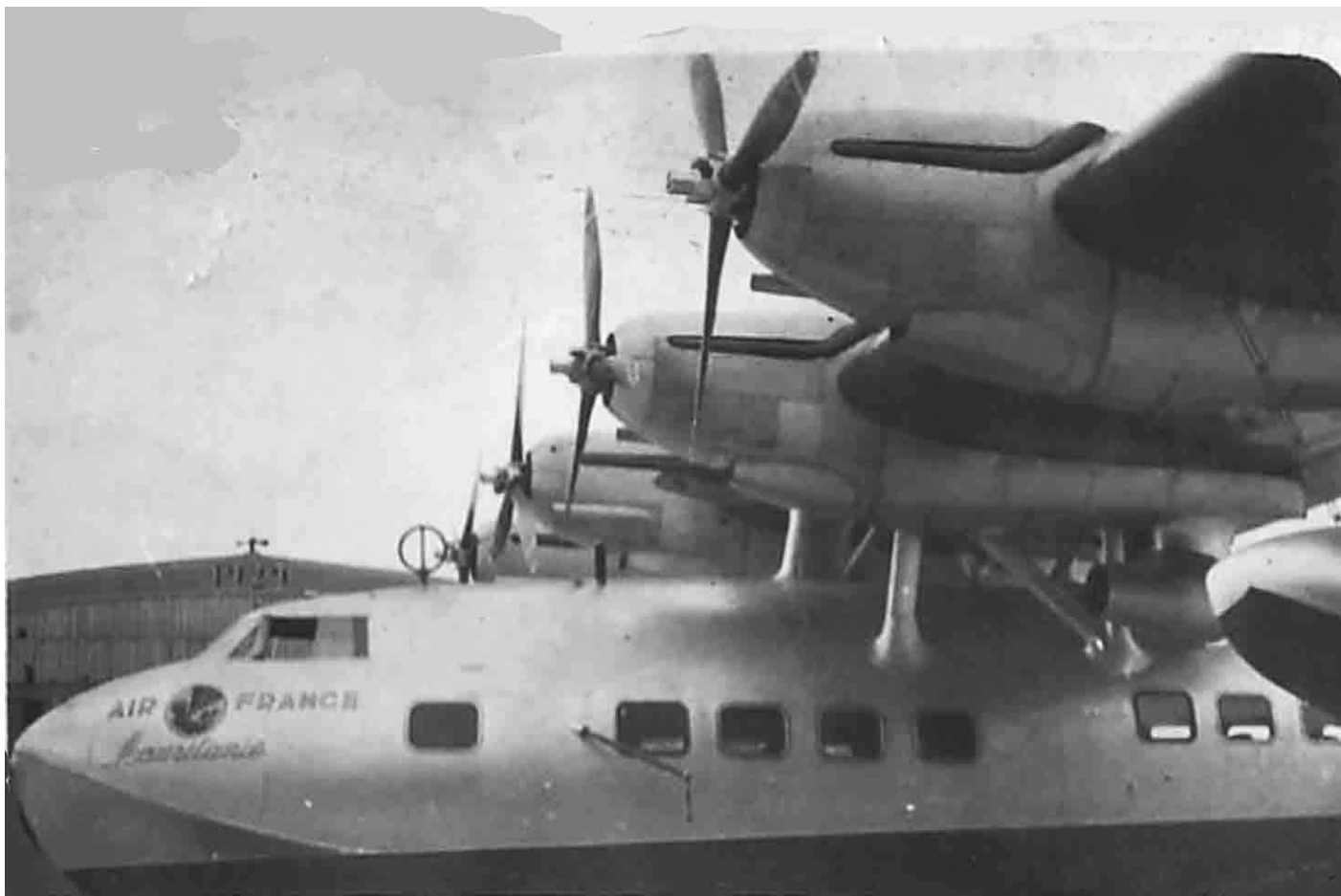




▲ *LeO H 246 par Joseph de Joux*

▼ *LeO H 246*

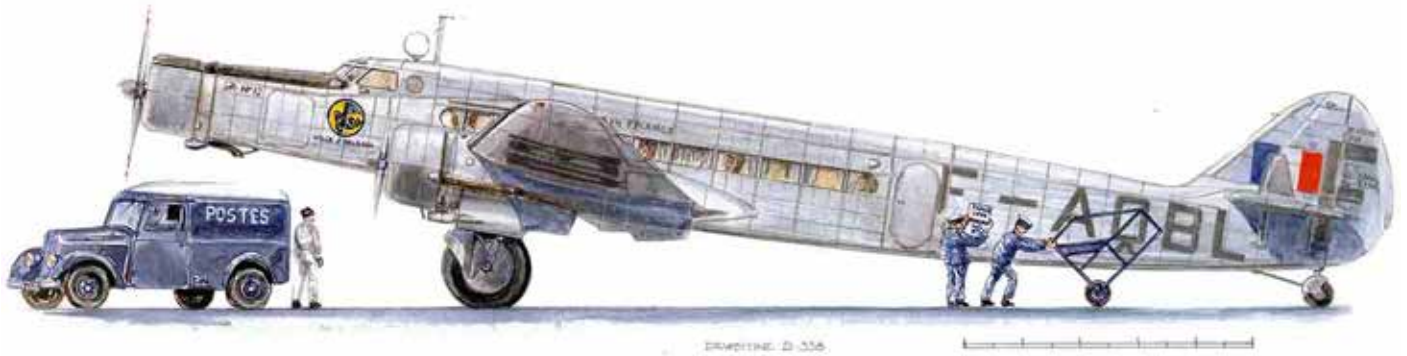




▲▼ LeO H 246

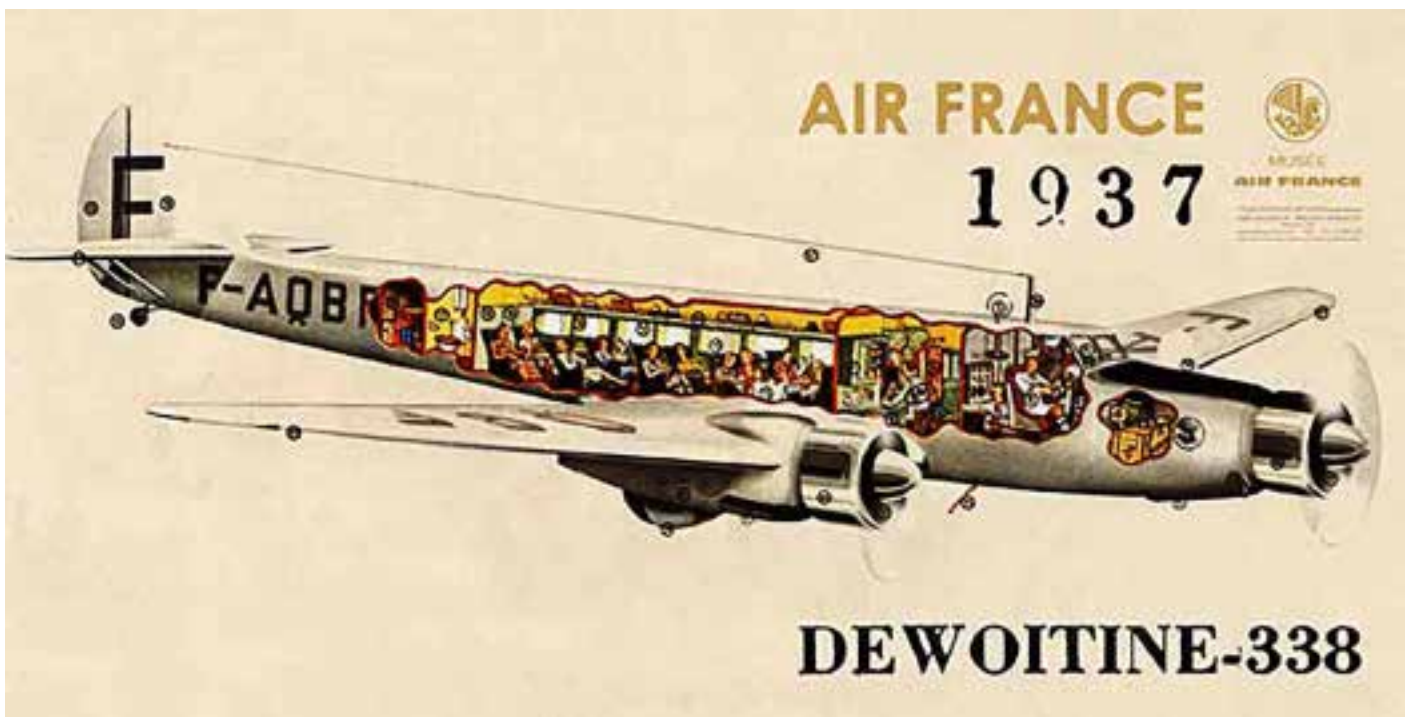


Dewoitine D.338



▲ Dewoitine 338 par Jean Bellis

▼ Dewoitine 338 F-AQBO «Ville de Tours» à La Sénia



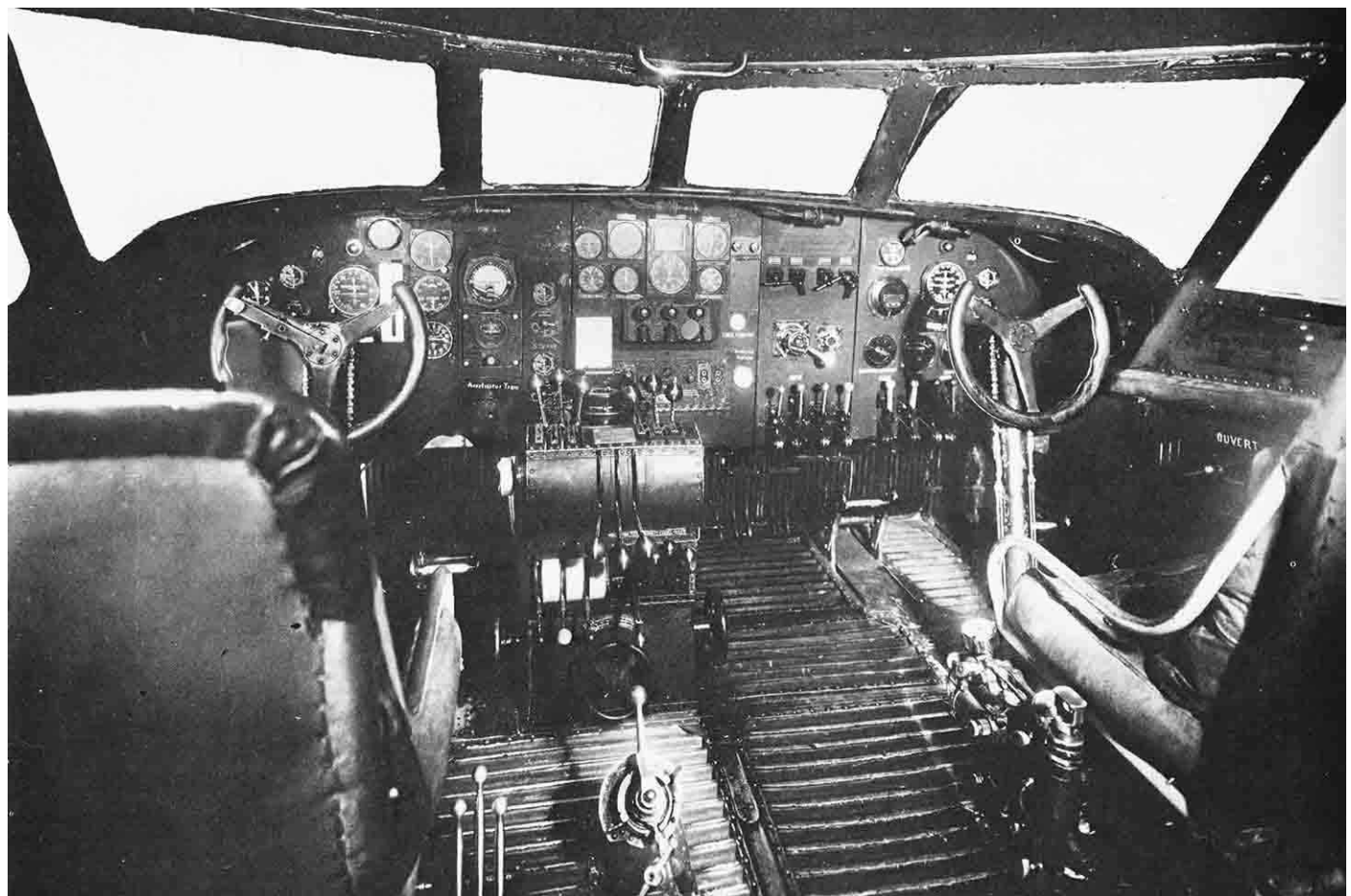


▲ ▼ *Le Dewoitine 338 F-AQZA «Clémence Isaure» mis en service le 29 juin 1936*





▲ ▼ *Dewoitine 338*





▲ Dewoitine 338

▼ En 1946, inauguration de la ligne de chemin de fer entre Stil et El-Oued. Les rames sont carrossées avec des fuselages de Dewoitine



Bloch 220



▲ ▼ Bloch 220





▲ ▼ Bloch 220



Carnets de vol

Émile Schwager - Mécanicien navigant

LISTE DES VOLS.

21

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.		1774 ^h 45		
6-III-34	Lioré-242	F-AMOU	Alendia - Alger		2 ^h 09		
8-III-34	"	"	Alger - Alendia		2 ^h 09		
8-III-34	"	"	Alendia - Marseille		2 ^h 53		
12-III-34	"	"	Marseille - Alendia		3 ^h 20		
12-III-34	"	"	Alendia - Alger		2 ^h 53		
14-III-34	"	"	Alger - Alendia		2 ^h 26		
14-III-34	"	"	Alendia - Marseille		2 ^h 58		
19-III-34	"	"	Marseille - Alendia		3 ^h 03		
19-III-34	"	"	Alendia - Alger		2 ^h 34		
21-III-34	"	"	Alger - Alendia		2 ^h 23		
21-III-34	"	"	Alendia - Marseille		2 ^h 41		
					1804.14		
A reporter.....					Arrivé à 1704 heures Marseille		1 ^h 1/2 passagers etc. V. et passagers

22

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS	
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE
			Report.		1804 ^h 14
25-III-34	Lioré 242	F-AMOU	Marseille - Alger		3 ^h 38
27-III-34	"	"	Alger - Alendia		2 ^h 05
27-III-34	"	"	Alendia - Marseille		3 ^h
28-III-34	"	"	Zsazi - Marseille		1 ^h
31-V-34	"	"	Zsazi - Marseille		2 ^h
1-VI-34	"	"	Marseille - Alger		4 ^h 57
2-VI-34	"	"	Alger - Marseille		4 ^h 55
2-VI-34	"	"	Zsazi entièrement pilote		0 ^h 30
5-VI-34	"	"	Marseille - Alger		5 ^h
6-VI-34	"	"	Alger - Marseille		5 ^h
8-VI-34	"	"	Marseille - Alendia		2 ^h 36
8-VI-34	"	"	Alendia - Alger		2 ^h 04
9-VI-34	"	"	Alger - Marseille		5 ^h 15
A reporter.....					1846 ^h 14

Emmanuel Arin - Pilote

76

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. 35	De Havilland	F. ANQA	Casablanca - Fès	1.05			Nuit : 0.30
"	"	"	Fès - Oran	1.35			
"	"	"	Oran - Alicante	1.28			
17 sept. 35	"	F. ANQB	Alicante - Barcelone	1.52			
"	"	"	Barcelone - Toulouse	1.16			
23 sept. 35	Wibault	F. ANBP	Toulouse - Barcelone	1.30			
"	"	"	Barcelone - Alicante	2.10			
"	"	"	Alicante - Oran	1.25			
"	"	"	Oran - Fès	2.10			
"	"	"	Fès - Casablanca	1.21			
25 sept. 35	"	F. AKEK	Casablanca - Fès	1.15			Nuit : 1"
"	"	"	Fès - Oran	2.05			
"	"	"	Oran - Alicante	1.30			
			A reporter.....	4789.18			Nuit : 301.45

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.....	5501.10			Nuit : 360.05
26 oct. 37	Bqf 393	F. ANEM	Oran - Fès	2.43			
"	"	"	Fès - Casablanca	1.39			Nuit : 39'
27 oct. 37	Bqf 338	F. AOZA	Casa - Casablanca	0.35			demitour radio
"	"	"	"	1.37			demitour P.O. Toulouse
"	Bqf 343	F. ANEM	Recherches Antares	3.10'			
28 oct. 37	Bqf 338	F. AOZA	Casablanca - Oran	3.26			par Tanger
29 oct. 37	Wibault	F. ANBN	Oran - Alicante	1.20			
"	"	"	Alicante - Barcelone	1.37			
"	"	"	Barcelone - Toulouse	1.18			
4 oct. 37	"	"	Toulouse - Barcelone	1.08			
			A reporter.....	5519.43			Nuit : 360.05

Jean Espitalier - Pilote

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	5.043	29		dout 222 58 mit.
11 Avril 1956	Lioré	F-ANPM	Marseille Naxos Tunis	5	06		
14 Avril	CAMS	F-AMHZ	Tunis Naxos Marseille	6	25		
15 Avril	Lioré	F-ANPE	Marseille Alger	6	50		
17 Avril	Lioré	F-AMUL	Alger Marseille	6	35		
19 Avril	Lioré	F-AMUL	Marseille Alger	5	30		
19 Avril	Breguet Suij.	F-AM SX	Paris	1	00		
24 Avril	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	5	35		
25 Avril	Breguet Suij.	F-AM SX	Marseille Alger	5	25		
28 Avril	Lioré	F-ANPM	Alger Marseille	6	50		
30 Avril	Breguet Suij.	F-AM SX	Marseille Alger	4	35		
3 Mai	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	5	10		
3 Mai	Lioré	F-ANQF	Marseille Alger	5	15		
6 Mai	Lioré	F-AMUL	Alger Marseille	5	25		
			A reporter.....	5.113	10		dout 222 58 mit.



LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	5.113	10		dout 222 58 de nuit
7 Mai	Breguet Suij.	F-AM SX	Marseille Alger	5	30		
8 Mai	CAMS	F-ALCD	Recherches F-ANQG	3	15		
9 Mai	Lioré	F-ANPD	Alger Marseille	5	40		
10 Mai	Lioré	F-AMUL	Marseille Alger	4	45		
13 Mai	Lioré	F-ANQH	Alger Marseille	5	40		
14 Mai	Lioré	F-ANQH	Marseille Alger	5	05		
16 Mai	Lioré	F-AMUL	Alger Marseille	5	00		
17 Mai	Lioré	F-ANQH	Marseille Alger	5	10		
20 Mai	Lioré	F-ANPC	Alger Marseille	4	45		
21 Mai	Breguet Suij.	F-AM SX	Marseille Alger	5	35		
23 Mai	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	5	35		
26 Mai	Lioré	F-ANPB	Marseille Alger	5	35		
29 Mai	Lioré	F-ANPB	Alger Marseille	4	35		
			A reporter.....	5.180	02		dout 222 58 mit.



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.....	5.130	00		dont 222 ^m 58 ^m nuit
30 Mai	Breguet-Saigon	F.AMSX	Marseille Alger	5	45		
2 Juin	Lioré	F.ANQH	Alger Marseille	4	30		
4 Juin	Breguet-Saigon	F.AMSX	Marseille Alger	5	20		
6 Juin	Lioré	F.ANQH	Alger Marseille	4	50		
8 Juin	Breguet-Saigon	F.AMSX	Marseille Alger	4	25		
11 Juin	Lioré	F.ANQH	Alger Marseille	4	55		
12 Juin	Lioré	F.ANQH	Marseille Alger	5	25		
14 Juin	Lioré	F.ANPM	Alger Marseille	5	10		
15 Juin	Lioré	F.ANPA	Marseille Alger	4	40		
18 Juin	Lioré	F.ANQH	Alger Marseille	4	50		
4 juillet	Farman	F.AOXE	Essai Dakar	1	30		
6 juillet	Farman	F.AOXE	Dakar Natal	16	10		dont 24 ^m 45 ^m nuit
11 juillet	Sati 301	F.AIOM	Essai Natal	0	40		
			A reporter.....	5.248	10		dont 225 ^m 41 ^m nuit

PORT-AÉRIEN
DE
MARSEILLE
MARGNAVE
CONTRÔLE

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.....	5.373	51		dont 268 ^m 28 ^m nuit
21 Août	Sati 301	F.AOIL	Dakar Natal	18	30		dont 5 ^m 49 ^m nuit
5 Septembre	Sati 301	F.AOIM	Essai Natal	0	45		
7 Septembre	Sati 301	F.AOIM	Natal Dakar	17	38		dont 7 ^m 36 ^m nuit
11 Septembre	Lioré	F.ANQF	Marseille Alger	4	50		
15 Septembre	Lioré	F.ANQF	Alger Marseille	5	00		
16 Septembre	Lioré	F.ANQH	Marseille Alger	4	15		
18 Septembre	Lioré	F.ANQF	Alger Marseille	4	00		
20 Septembre	Lioré	F.ANQH	Marseille Alger	5	05		
23 Septembre	Breguet	F.AMSV	Alger Marseille	4	05		
25 Septembre	Lioré	F.ANQI	Marseille Alger	4	55		
27 Septembre	Breguet	F.AMSX	Alger Marseille	5	40		
29 Septembre	Breguet	F.AMSX	Marseille Alger	3	40		
2 Octobre	Breguet	F.AMSV	Alger Marseille	4	40		
5.248			A reporter.....	5.468	34		dont 281 ^m 23 ^m nuit

Arrivée de l'avion de nuit
dans heures de nuit
de nuit 281^m 23^m nuit

PORT-AÉRIEN
DE
MARSEILLE
MARGNAVE
CONTRÔLE

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.....	5.462	34		dout- 281 ²³ de nuit
3 Octobre	Lioré	F-ANQH	Marseille Alger	4	15		
5 Octobre	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	4	10		
10 Octobre	Lioré	F-ANQI	Marseille Alger	5	15		
13 Octobre	Lioré	F-ANQH	Alger Marseille	5	01		
15 Octobre	Lioré	F-ANQI	Marseille Alger	4	00		
17 Octobre	Lioré	F-ANQH	Alger Marseille	5	05		
20 Octobre	Lioré	F-ANQI	Marseille Alger	4	30		
23 Octobre	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	4	50		
25 Octobre	Lioré	F-ANQH	Marseille Alger	4	30		
29 Octobre	Lioré	F-ANQH	Alger Marseille	6	05		
1 Novembre	Lioré	F-ANQH	Marseille Alger	4	25		
4 Novembre	Breguet	F-AM SX	Alger Marseille	4	30		
7 Novembre	Breguet	F-AM SX	Marseille Alger	4	50		
			A reporter.....	5.523	50		dout- 281 ²³ de nuit

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.....	5.523	50		dout- 281 ²³ de nuit
10 Novembre	Lioré	F-ANQI	Alger Marseille	4	40		
12 Novembre	Breguet	F-AM SX	Marseille Alger	5	30		
14 Novembre	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	6	50		
17 Novembre	Lioré	F-ANQI	Marseille Alger	4	10		
19 Novembre	Lioré	F-ANQF	Alger Marseille	4	00		
21 Novembre	Lioré	F-ANQI	Marseille Alger	5	05		
25 Novembre	Breguet	F-AM SV	Alger Marseille	3	45		
27 Novembre	Lioré	F-ANQF	Marseille Alger	5	55		
29 Novembre	Breguet	F-AM SV	Alger Marseille	5	00		
10 Decembre	Lioré	F-ANPC	Marseille Casablanca	6	35		dout- 0 ³⁰ de nuit
11 Decembre	Lioré	F-ANPC	Atthènes Corfou Athènes	5	40		
12 Decembre	Lioré	F-ANPC	Athènes Castel Tripoli	7	13		dout- 0 ⁴⁵ de nuit
13 Decembre	Lioré	F-ANPC	Tripoli Castel Athènes Corfou.	9	00		dout- 0 ²¹ de nuit
			A reporter.....	5.537	13		dout- 282 ⁵⁹ de nuit

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.....	5.678	08		dout 233.10 de nuit
7 février	Lioré 248	F.A.M.O.U.	Corfou Marseille	10	30		dout 1.05 de nuit
18 février	Lioré "	F.A.N.P.A.	Marseille Corfou	7	35		
23 février	Lioré "	F.A.N.P.A.	Corfou Tripoli	10	00		dout 0.57 de nuit
26 février	Lioré "	F.A.N.P.A.	Essai appareil	0	35		
27 février	Lioré "	F.A.N.P.A.	Byzouth Corfou	7	50		
28 février	Lioré "	F.A.N.P.A.	Corfou Marseille	9	35		dout 2.29 de nuit
3 Mars	Lioré "	F.A.N.P.E.	Marseille Alger	4	55		
14 Mars	Lioré "	F.A.N.P.E.	Alger Marseille	6	05		
26 Mars	Lioré "	F.A.N.P.D.	Essai	0	45		
27 Mars	Lioré "	F.A.N.P.E.	Marseille Alger	4	55		
28 Mars	Lioré "	F.A.N.P.E.	Alger Marseille	4	25		
29 Mars	Lioré "	F.A.N.P.E.	Marseille Alger	5	50		
30 Mars	Lioré "	F.A.N.P.E.	Alger Marseille	4	45		
1 Avril	Lioré "	F.A.N.P.H.	Marseille Alger	4	05		
7 Avril	Lioré "	F.A.N.P.H.	Alger Marseille	5	00		
				5.758	28		dout 237.33 de nuit

Arrête le présent
avant le vol
le 28 de nuit
le 8/4/37

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.....	5.758	28		dout 237.33 de nuit
29 Avril	Lioré	F.A.N.P.A.	Marseille Alger	5	20		
30 Avril	Lioré	F.A.N.P.A.	Alger Marseille	4	00		
1 Mai	Lioré	F.A.N.P.E.	Marseille Alger	4	15		
2 Mai	Lioré	F.A.N.P.E.	Alger Marseille	4	35		
10 Mai	Fokker	F.A.L.G.S.	Damas Bagdad Damas	8	55		dout 0.23 de nuit
10 Mai	Fokker	F.A.M.F.S.	Essai	0	55		
11 Mai	Fokker	F.A.M.B.U.	Damas Banarab Damas	16	20		dout 6.10 de nuit
19 Mai	Fokker	F.A.M.F.S.	Damas Haoui	5	00		dout 8.07 de nuit
20 Mai	Fokker	F.A.L.Q.Z.	Essai	0	40		
23 Mai	Fokker	F.A.L.Q.Z.	Haoui Tripoli	5	45		dout 5.45 de nuit
26 Juin 1937	Lati Sol	F.A.O.I.L.	Essai	0	35		
28 Juin 1937	Lati Sol	F.A.O.I.L.	Essai	8	00		
28 Juin	Lati Sol	F.A.O.I.U.	Dakar Natal	19	10		dout 5.54 de nuit
			A reporter.....	5.941	58		dout 233.52 de nuit

Jean Rugammer - Pilote

26

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.....	8332.43		2.10	dont de nuit
6.5.37	PZ	AOTU	Toul. Paris	2.59			125.09
7.5.37	WI	AMHO	Paris Toul	2.57			0.17
9.5.37	DW	ANQB	Toul. Casa	7.47			
11.5.37	W	ANBN	Casa Oran	3.05			0.22
12.5.37	W	ANQB	Oran Toul	4.41			
19.5.37	W	AMHO	Toul. Toul.	0.10			
"	W	AKEK	Toul. Vol. Toul	6.31			
20.5.37	W	ANBN	Toul. Casa	9.58			
21.5.37	"	"	Casa Oran	2.15			0.22
22.5.37	"	ANAM	Oran Toul.	5.48			
26.5.37	"	ANBK	Toul Toul	0.10			
"	"	"	Toul. Marrakech	10.00			
27.5.37	"	"	Marr. Ag. Marr.	2.53			
			A reporter.....	8393.57			136.10

27

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.....	8393.57		2.10	dont de nuit
29.5.37	Mit 17	ANBK	Marrakech Casa	1.10			126.10
31.5.37	"	"	Casa. Oran. Tunis	9.32			120
1 Juin 37	" 16.17	ANBK ANBN	Tunis Casa	9.10			125
2 "	333	ANQC	Casa Toul	6.20			3.50
11 "	W	AMHO	Toul Casa	9.11			
10 "			Toul. Toul	0.20			
12. "	"	"	Casa Oran	3.52			0.15
13. "	"	AKEK	Oran Toul	5.21			
16. "	"	AMHO	Toul Paris	3.25			3.25
17. "	"	"	Paris B ^x Toul	3.13			
19. "	"	AKEK	Toul Casa	10.12			
21. "	Breg	ANEJ	Casa Oran	4.08			0.16
22. "	Mit	AKEK	Oran Toul	5.14			
			A reporter.....	8461.05		2.10	156.36

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.	8461.05		8.10	dont de nuit 136.36
27 juin 1937	Wi	AKEK	Toul Toul	0.20			
28 "	"	AMHO	Toul Casa	10.38			
30 "	"	ANBN	Casa Oran	3.41			
1 ^{er} juillet	DW	ANQC	Oran Toul ^{oc}	4.44			
6 "	Wi	AKEK	Toul ^{oc} Casa	9.18			
8 "	DW	ANOB	Casa Oran	3.10		0.15	0.15
9 "	Wi	AKEK	Oran Toulouse	5.12			
14 "	Br	ANEM	Toul ^{oc} Casa	10.40			
16 "	"	"	Casa Oran	3.50			0.20
17 "	Wi	AKEK	Oran Toul	5.35			
22 "	Wi	AMHO	Toul Val Toul	6.23			
23 "	D 333	ANQA	Toul Casa	8.16			
25 "	Wi	ANBN	Casa Oran	3.22			0.29
			A reporter.....	8536.04		8.10	137.40

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.	8536.04		8.10	dont de nuit 137.40
26 juillet	Br	ANEJ ANEM	Oran Toul	6.08			
29 "	Wi	AMHO	Toul Val Toul	5.43			
2 aout	"	ANBO	Toul Casa	9.28			
4 "	"	ANQC	Casa Toul	8.10			
13 "	"	AKEK	Toulouse Casa	9.04			
15 "	Br	ANEJ	Casa Toul	9.45			0.43
17 "	Wi 10	AMTP	Toul Val Toul	6.15			
21 "	Wi 5	AMHO	Toul Casa	9.31			
23 "	"	"	Casa Toul	8.24			0.48
28 "	"	ANBK	Toul Casa	10.20			
30 "	"	"	Casa Toul	8.51			0.49
5.9.37	333	ANQC	Toul Casa	7.24			
7 "	Wi 10	AMHO	Casa Toul	9.08			0.57
			A reporter.....	8634.15		8.10	142.07

Jean Dabry - Pilote

DATE DES BREVETS.		APPAREILS PILOTÉS.	NOMBRE D'HEURES DE VOL sur chaque appareil.	ACCIDENTS. — CASSES.
AÉRO-CLUB de Provence		Potez 562		
Militaire ..		Candron		
1 n° 1850		Mot. morane		
2 16 octobre 1931		Shreck F.B.A.		
Tourisme ..		C.A.M. 553		
1 3 septembre 1931		555		
2		Morane 147 181.		
Transport ..		Fairman 168		
1 5 décembre 1932 n° 1455		Late 26 (Goliath)		
2 14 novembre 1932 n° 180		Late 25		
Navigateur		Late 32		
3		Late 28		
4 17 octobre 1930		Fairman 300		
Mécanicien :		Fokker FVII K7		
NOMBRE D'HEURES DE VOL ANTERIEURES A LA DATE DE DELIVRANCE DU PRESENT CARNET		Briguet Bizuta		
DE JOUR.		Liore 242	Liore 245	
MILITAIRE.	CIVIL.	Wibault 281		
	309 ^h 37	Bloch 220		
DE NUIT.		Loire 70		
MILITAIRE.	CIVIL.	Devair 338		
	64 ^h 58	Couzinet		
TOTAL GÉNÉRAL :		" Arc-en-Ciel "		
374 ^h 35				

1. Avion. — 2. Hydravion. — 3. Élémentaire. — 4. Supérieur.

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	Liore 242	FANQL	Report	2.264 ^h 56	747 ^h 45	181 ^h 56	
29 "	"	"	M ^{lle} - Tunis	4 ^h 55			
30 "	"	FANQFI	Tunis - M ^{lle}	6 ^h 45		0 ^h 44	
31 "	"	"	M ^{lle} - Alger	3 ^h 40			
			Alger - M ^{lle}	5 ^h 05			
			du 1 ^{er} janvier 1939	2.285 ^h 21 ^m	747 ^h 45	182 ^h 40	
			soit au total	2.303 ^h 33 ^m 06 ^{mm}			
1939							
5 janvier	Liore 242	FANQF	essai appareil	1 ^h 10			
6 "	"	FANQJ	M ^{lle} - Tunis	5 ^h 10			
7 "	"	"	Tunis - M ^{lle}	7 ^h 05		1 ^h 02	
11 "	"	FANPM	M ^{lle} - Alger	5 ^h 12			
12 "	"	"	Alger - M ^{lle}	4 ^h 45			
			A reporter ...	2.308 ^h 43 ^m	747 ^h 45	183 ^h 42	



En lisant les carnets de vol

Émile Schwager

En 1934, Émile Schwager, mécanicien navigant, effectue des traversées Marseille-Alger en LeOH242, en omettant quelques fois l'escale d'Alcudia. Le meilleur temps de vol Marseille-Alger est de 4 heures 55 (154 km/h).

Emmanuel Arin

Le pilote Emmanuel Arin, né en 1904, parcourt en 1936, sur avions terrestres, la ligne Toulouse-Casablanca par Oran. Les Dewoitine D.333 et D.338 s'avèrent plus rapides que les Wibault 283T et les Breguet 393T. Le 27 octobre 1937, il participe aux recherches du Dewoitine D.333 F-ANQA «*Antares*» dans lequel se trouvait Laurent Guerrero.

Emmanuel Arin périt le 23 novembre 1948 dans l'accident du SE 161 *Languedoc* F-BATM lors d'un vol de réception à Toulouse-Montaudran.

Jean Espitalier

Le pilote Jean Espitalier a une activité débordante. D'avril 1936 à janvier 1937, il vole indifféremment sur LeO H 242, CAMS 53, Breguet 530 *Saïgon*, il alterne les vols vers l'Algérie avec des vols transatlantiques Dakar-Natal en Farman 221 et Latécoère 301. En février 1937, il va à Tripoli en passant par Corfou et il va à Athènes en décembre. En avril 1937, il va jusqu'à Hanoï en Fokker F.VII 3m avant de revenir sur la ligne Dakar-Natal.

Jean Espitalier, né le 31 décembre 1907, pilote exceptionnel qui a traversé 102 fois l'Atlantique Sud, disparaîtra le 17 janvier 1945 en s'écrasant sur le mont Tauch, à proximité de Tuchan, dans l'Aude, avec le Caudron *Goéland* F-BAAP du Service civil des lignes aériennes de Métropole au cours d'un vol postal.

Jean Ruggammer

Le pilote Jean Ruggammer, aux commandes des avions terrestres Potez 62, Wibault 283T, Dewoitine D.333 et Breguet 393T, vole sur la ligne Paris-Casablanca. Les escales à Valence et à Oran ne sont pas toujours mentionnées.

Il effectue un vol spécial Toulouse-Marrakech en 10 heures de vol au total le 26 mai 1937, puis un aller et retour à Agadir le 28 mai. Le lendemain, Marrakech-Casablanca, le 31 mai, Casablanca-Oran-Tunis et, le 1^{er} juin, Tunis-Casablanca.

Auparavant, Jean Ruggammer avait été gravement blessé aux jambes dans un accident en Breguet 14 en Espagne, le 25 juillet 1924.

Jean Dabry

Jean Dabry, pilote, a été l'équipier de Jean Mermoz et Léopold Gimié lors de la première traversée postale de l'Atlantique Sud avec le Laté 28 *Comte de la Vaulx* les 12 et 13 mai 1930.

Il sera encore son équipier lors des vols avec le Couzinet 70 *Arc-en-Ciel*.

Il occupera des fonctions importantes à Air France.

Il effectue un vol Marseille-Alger, le 30 décembre 1938, dans le temps minimum de 3 h 40 (206 km/h) avec le LeO H 242 F-ANQH.



Personnalités à bord



▲ Avant l'embarquement à l'hydrobase de L'Agha

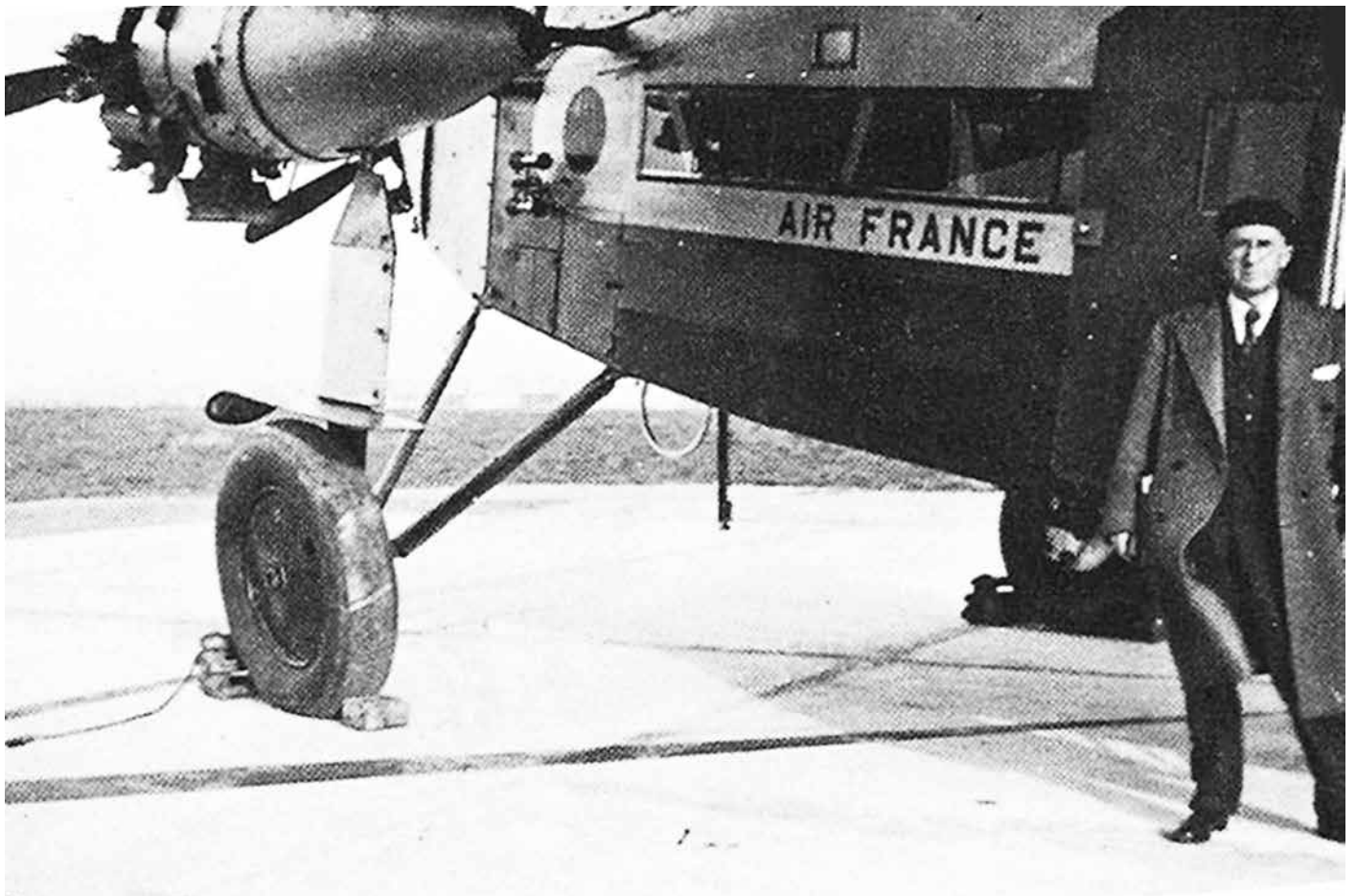
▼ Le 22 septembre 1934, Willam Gerstlé et Pierre Laffargue embarquent dans le LeO H 242 F-AMUL «Ville d'Alger»



Ci-contre : le gouverneur général Georges Le Beau débarque d'un LeO H 242 à L'Agha



▼ *Aérodrome d'Alicante-Rabasa, Carlos Ramos Pinsa embarque pour Oran dans un Fokker F VII 3m*

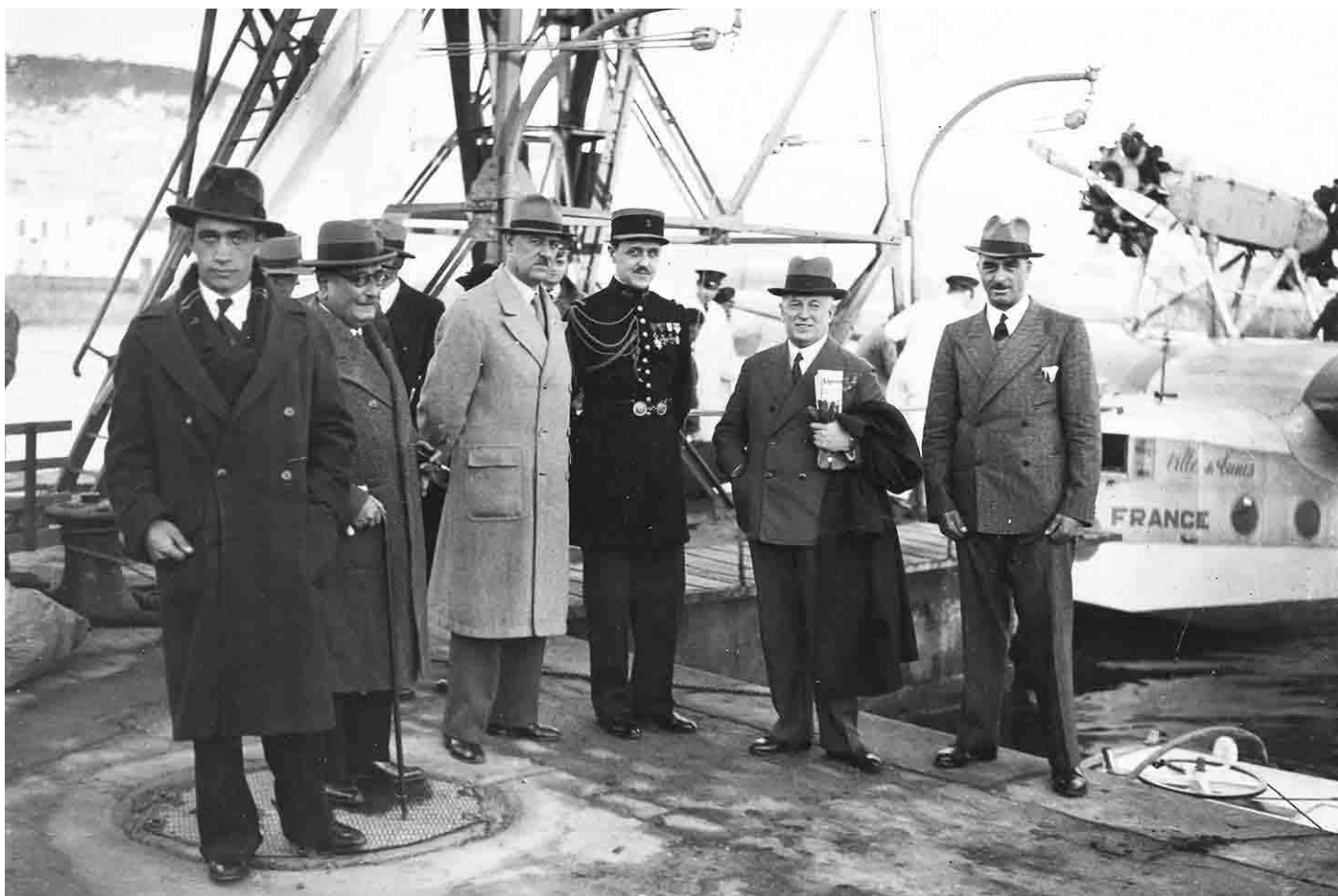




▲ *Octobre 1934, arrivée, en CAMS 53, de Lucien Bossoutrot, président de la Commission de l'Aéronautique à la Chambre des députés. Alexandre Bernard, Gaston Pourcher, Lucien Bossoutrot et le pilote Duchêne*

▼ *1936, arrivée de Pierre Massenet, président de l'Avia, pour la promotion du vol à voile*





▲ Devant un LeO H 242, Robert Volmerange, cadre d'Air France, à gauche, et Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne à Alger, en manteau clair

▼ En 1934, Gaby Morlay embarque dans le LeO H 242 F-AMUL «Ville d'Alger»





▲ ▼ Le 16 décembre 1933 à L'Agha, le journaliste Pierre Laffargue interviewe Albrecht, de la Paramount, et Paul Guichard, de France Actualité, venus pour l'arrivée de la Croisière Noire à Alger





▲ Le 16 décembre 1933, les frères Georges et Raymond Méjat, cinéastes de Fox Film et Éclair Journal, arrivant en CAMS 53 pour filmer la Croisière Noire

▼ Marius Moutet, ministre des Colonies, débarque d'un LeO H 242 en 1937

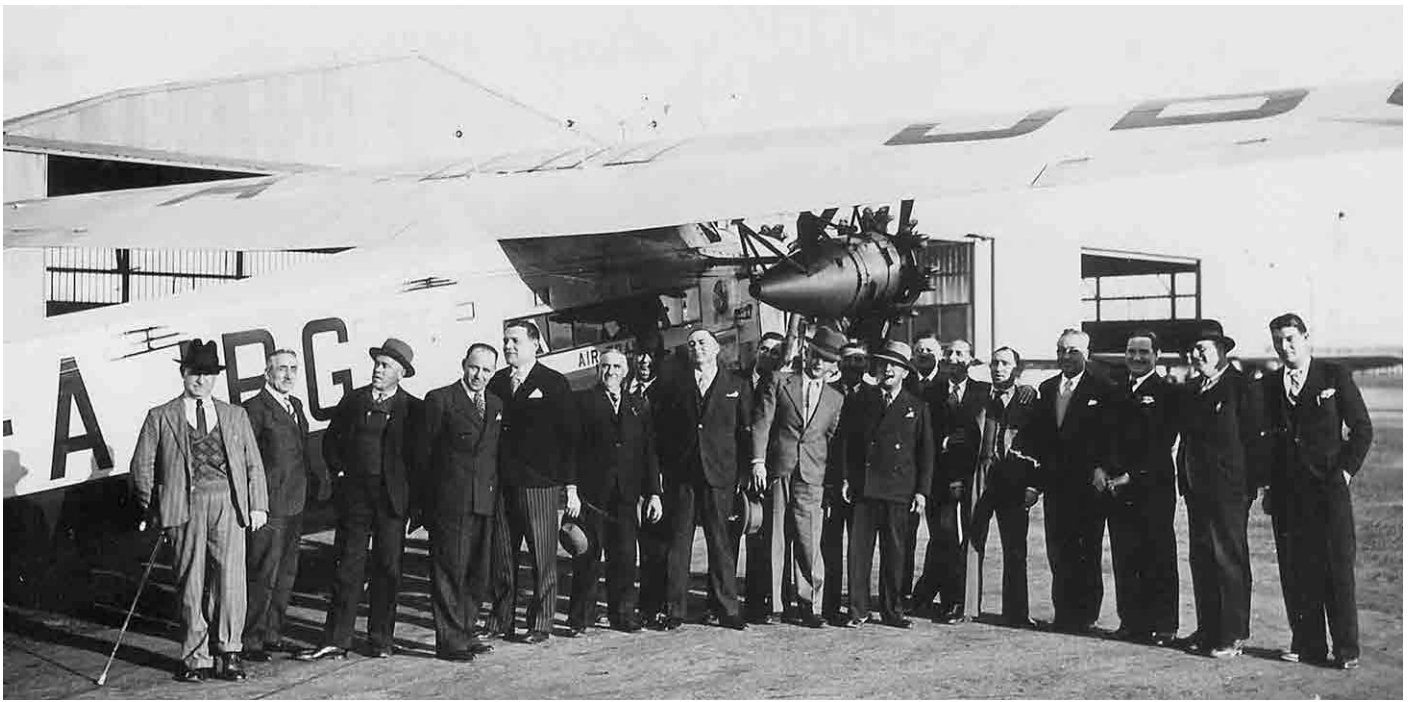




▲ Août 1934, le journaliste Gérard Besse embarque dans le LeO H 242 F-AMUL «Ville d'Alger»

▼ Le Laté 28 F-AMXV à Blida





▲ *La Sénia* en 1936, Fokker F-VII 3m F-AJBG «*La Prudente*»

▼ *Aérodrome d'Alicante-Rabasa*, embarquement pour Oran, dans un Wibault 283T, de Carlos Ramos Pinsa



Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

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

Déjà parus en publications numériques :

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

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

