

Aéro Africaine Transsaharienne Air Transport CATA



Pierre Jarrige

Prologue

Après la guerre, dans l'euphorie du retour de la liberté, les compagnies aériennes fleurissent dans toute la France et en Outre-Mer avec plus d'enthousiasme que de finances solides. Les pilotes libérés par l'armée sont nombreux et qualifiés sur les avions modernes disponibles en quantité aux surplus des armées de l'Air américaines et anglaises.

Mais les devises sont rares et l'industrie française renaissante produit des avions qui se veulent des avions de ligne, mais qui malheureusement n'en ont pas la capacité. Dans le domaine très réglementé du transport aérien, la Direction de l'Aviation civile tente d'assortir les autorisations d'exploitation de lignes à l'utilisation des AAC.1 Toucan (ex Junkers 52) et des NC 702 Martinet (ex Siebel 204) produits en série. Ces avions, même gratuits, ne sont pas utilisables d'une façon rentable par les utilisateurs civils. Le SE 161 Languedoc et le SO 30 P Bretagne, produits en série un peu plus tard, ont des défauts rédhibitoires pour les petites compagnies émergentes. Force est de recourir au DC 3 en se procurant les autorisations de sortie de devises.

Mais tout n'est pas gagné pour autant. Même si le DC 3 a toutes les qualités requises pour être rentable, les petites compagnies s'en sortent difficilement. La réalité des coûts est difficilement applicable, en l'absence de subventions, à une clientèle qui, au lendemain de la guerre, a des ressources tout juste suffisantes pour satisfaire ses besoins élémentaires. En ce qui concerne le fret, le surcoût du transport aérien ne justifie pas toujours les quelques heures gagnées sur le transport maritime qui est assuré traditionnellement et d'une manière très fiable par les grandes compagnies maritimes. Le transport intérieur en Algérie est assuré correctement par les transporteurs routiers et ferroviaires et les échanges avec l'AOF, le Maroc ou la Tunisie sont trop faibles pour assurer un courant de transport aérien rentable.

Les petites compagnies s'essouffent à courir après des marchés dont Air France est l'attributaire privilégié, sinon institutionnel, alors que les compagnies maritimes, qui ont compris d'où viendra la concurrence future, investissent dans Air Algérie.

Toutes ces petites compagnies, animées par des pionniers et des personnes de valeur, disparaîtront, sans avoir eu la possibilité de tenir jusqu'en 1954, c'est à dire jusqu'à la découverte du pétrole et jusqu'aux contraintes imposées aux déplacements par la rébellion.

Sommaire

Prologue

Aéro africaine	1
NC 702 Martinet	
Douglas DC 3	
Lockheed 18 Lodestar	
Tourisme africain	
Compagnie Générale Transsaharienne (CGT)	26
Junkers 52	
Douglas DC 3	
Revue de presse	
Air Transport	52
Cie algérienne de Transports Aériens (CATA)	62

Les photos de ce document sont de : Jean-Pierre Bobo, CAOM, Clément Charrut, Lawrence Doczy, Arlette Estienne-Mondet, Didier Faure, Armande Fraix, Dominique Gal, Reginald Jouhaud, Pierre Laffargue, Patrice Laverdet, Édouard Maire, Jean-Paul Monnier, Guy Pereigne, Lucien Pidell, Serge Rosa, Bernard Thévenet, Georges Vieville, Patrick Vinot-Préfontaine et Jacqueline Vuillemin.

Périodiques :

L'Écho d'Alger

La Dépêche quotidienne

Les Ailes de France

Le Pingouin

Le Républicain du Midi

Magazine de l'Afrique du Nord



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Août 2021

ISBN 979-10-97541-30-9

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

S. A. T. T.

— Société Africaine —
des Transports Tropicaux

Société Anonyme au capital de 90 millions de frs

26 bis, Rue Sadi-Carnot — ALGER

— Téléphone : 396-88 — 345-47 —

LIGNE DU HOGGAR



Services réguliers transsahariens par automobiles
Alger - Zinder — Alger - Kano — Alger - Fort - Lamy



CIRCUITS TOURISTIQUES



Liaisons aériennes entre la Métropole
l'Afrique du Nord et l'Afrique Centrale
assurées par

la C^{ie} AREO - AFRICAINE

Service Aviation de la S. A. T. T.

Aéro Africaine

En 1943, Georges Estienne crée la Compagnie Aéro Africaine, filiale de la Société algérienne de transports tropicaux (SATT), avec comme administrateurs ses amis, anciens pilotes militaires, Raymond Bailly et Robert Jumeau.

En 1945, l'Aéro Africaine s'intéresse au transport aérien à l'échelle du continent africain, avec des liaisons sur la métropole, pour mettre en valeur sa remarquable infrastructure hôtelière du réseau intérieur saharien.

Le 11 mai 1945, l'Aéro Africaine est autorisée au transport régulier d'Alger vers les oasis et le Hoggar avec quinze escales et elle demande, le 29 octobre, une extension de son autorisation vers Nice. Cette autorisation n'est accordée que pour des vols touristiques non réguliers vers le Hoggar. Elle assure alors la ligne régulière Alger-El Goléa-Tamanrasset.

L'Aéro Africaine possède, en 1946, le DH 84 *Dragon* F-ANES (qui s'était échappé d'Alger en 1942 vers la Libye, piloté par Manzano) et elle reçoit, le 11 novembre 1946, le NC 702 *Martinet* F-BBFR (accidenté le 26 août 1947 à Vichy) et le 12 décembre 1946 le NC 702 *Martinet* F-BBFQ (fin d'exploitation en octobre 1947, après seulement 200 heures de vol). Les médiocres NC 702 *Martinet* laissent la place, le 25 janvier 1947, au DC3 F-BCYP et, le 25 mai 1947, au DC3 F-BCYQ destinés au grand tourisme saharien.

À la fin de l'année 1947, les DC 3 sont remplacés par neuf Lockheed L-18 *Lodestar* qu'Air France retire de son réseau : F-BAMA (novembre 1947), F-BALX, F-BBBI et F-BAMJ (décembre 1947), F-ARTE *Ville-de-Niamey*, F-ARTF *Commandant-Dagnaux*, F-BAMK *Verdun*, F-BALU et F-BALZ (en janvier 1948).

Bien que l'objectif soit d'atteindre Port-Gentil et Bangui depuis Nice, les Lockheed 18 servent surtout à des liaisons sahariennes.

Le Lockheed 18 F-BAMJ termine son existence lors d'un atterrissage train rentré à Marignane le 6 mars 1952 mais, bien plus grave, le F-ARTE, piloté par Roger Vignault, est détruit le 24 mars 1952 au décollage de nuit à Gao au cours d'une liaison Abidjan-Nice, en faisant dix-sept tués et deux blessés graves.

Le 7 janvier 1948, a lieu le premier vol de la transversale Casablanca-Adrar-Timimoun-El Goléa-Ouargla-Tunis et la première liaison Nice-Alger en Lockheed 18.

Outre la desserte des oasis et la ligne Tunis-Nice, l'Aéro Africaine effectue des liaisons entre Alger et Nice, Ajaccio, Bastia, Tunis et Marrakech et, avec l'Afrique occidentale, vers Abidjan, Bamako, Bangui, Bobo-Dioulasso, Cotonou, Douala, Fort-Lamy, Gao, Libreville, Lomé, Niamey, Ouagadougou, Port-Gentil et Zinder. En plus des liaisons africaines, prolongées éventuellement vers Stanleyville, l'Aéro Africaine assure, au départ de Nice, des circuits touristiques alléchants et personnalisés vers la Corse, l'Italie et l'Afrique du Nord.

André Noël est chef-pilote de juillet 1946 à avril 1949, Charles Poulin est chef d'exploitation. Pilote : Angibeau, mécanicien-navigant : Montet, radio : Dellelis. Lucien Pidell, ingénieur aéronautique qui vient de l'AIA, est directeur technique, en collaboration avec Lorand Doczy, ancien pilote de chasse de l'armée de l'air hongroise pendant la Deuxième guerre mondiale et ingénieur aéronautique. L'entretien est assuré dans les ateliers de Maison-Blanche pour la partie cellule et dans un important atelier, à Fort-de-l'Eau, pour les moteurs. Cet atelier assure également l'entretien de la flotte routière de la SATT qui prend de plus en plus d'importance avec la mise en valeur du Sahara.



En 1951, l'activité routière prend encore plus d'importance avec la reprise des lignes de cars de la Compagnie générale transsaharienne et de son trajet à travers le Tanezrouft. Georges Estienne retrouve l'étape de Bidon V qu'il avait créée en 1926. La SATT exerce alors un monopole routier sur tout le Sahara. En 1953, devant l'ampleur prise par le transport routier, Georges Estienne cesse l'activité aérienne.

Pionnier du transport routier et aérien au Sahara, Georges Estienne a modifié la carte de l'Afrique. Avec compétence et acharnement, il a développé une infrastructure et posé les bases de la mise en valeur de cette immense région. Le général Meynier, lui remet la cravate de commandeur de la Légion d'honneur en 1951. Comme l'avait écrit Roger Frison-Roche : « Lui seul sait qu'une ère nouvelle commence pour le Sahara et que sa vie sera désormais consacrée à ce pays envoûtant ».

▲ Les installations de la SATT à Fort-de-l'Eau

▼ Le 30 avril 1954, dissolution de la Compagnie Aéro Africaine. Le capital est repris par la Compagnie Industrielle Africaine de Transports

COMPAGNIE AÉRO AFRICAINE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL :
26 BIS, RUE SADI-CARNOT
ALGER

R. C. ALGER 46.513

N° DU CERTIFICAT : **10**

NOMBRE D'ACTION : **50**

CERTIFICAT NOMINATIF
D'ACTION DE ^{Dix} ~~Cinq~~ MILLE FRANCS

Valeur Nominale Portée à Dix Mille Francs par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 30 Avril 1954

Monsieur **Bailly Raymond**
demeurant à **Alger** 108 rue **Michélet**

est inscrit sur les registres de la Compagnie comme propriétaire de **Cinquante actions**

~~libérées~~ et portant le numéro : **181 à 190**

UN ADMINISTRATEUR. *[Signature]*

UN ADMINISTRATEUR. *[Signature]*

NC 702 *Martinet*



Le NC 702 Martinet et son poste de pilotage (publicité de l'Aéro Africaine)

Douglas DC 3

Monsieur Georges ESTIENNE

**Président Directeur Général de la Société Africaine
des Transports Tropicaux**

Prie M

de lui faire l'honneur de vouloir bien assister le Jeudi 22 Mai
à 11 h. , à Maison-Blanche (en face les hangars de l'Aéro-Club),
à la présentation des Avions **DOUGLAS** de luxe de la :

COMPAGNIE AÉRO-AFRICAINNE

établis spécialement pour le grand tourisme africain.

Alger, le 19 Mai 1947

▼ *Aérodrome d'Amsterdam-Schiphol, livraison du premier DC 3 de la Compagnie Aéro Africaine. Au centre, tête nue, Jacques Roques, ancien pilote, administrateur de la SATT*





▲ ▼ *Le premier DC 3 de la Compagnie Aéro Africaine à Amsterdam-Schiphol, lors de la livraison*



Lockheed 18 *Lodestar*



Le Lockheed 18 Lodestar et son équipage



Le poste de pilotage du Lockheed 18 Lodestar



Divers aménagements du Lockheed 18 Lodestar en version passagers



▲ ▼ *Vers l'avant*



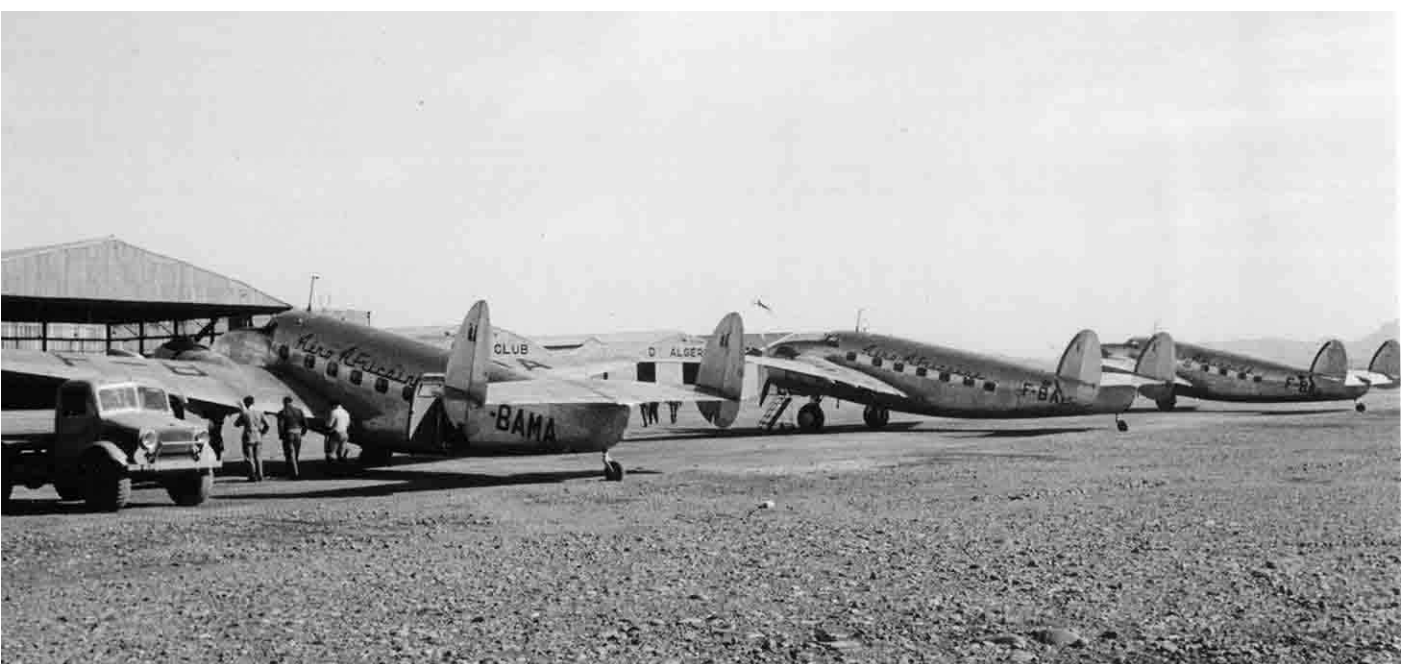
▲ ▼ *Vers l'arrière*



L'aménagement du Lockheed 18 Lodestar en version cargo mixte



▲ ▼ Lockheed 18 Lodestar à Maison-Blanche





▲ Un car de la SATT rejoint un Lockheed 18 au Sahara



▲ ▼ La famille Monnier embarque en Lockheed 18 à Timimoun





▲ ▼ *Lockheed 18 à Nice*





▲ ▼ *Lockheed 18 à Nice, départ pour Niamey en 1951*





▲ ▼ Lockheed 18 à El-Goléa



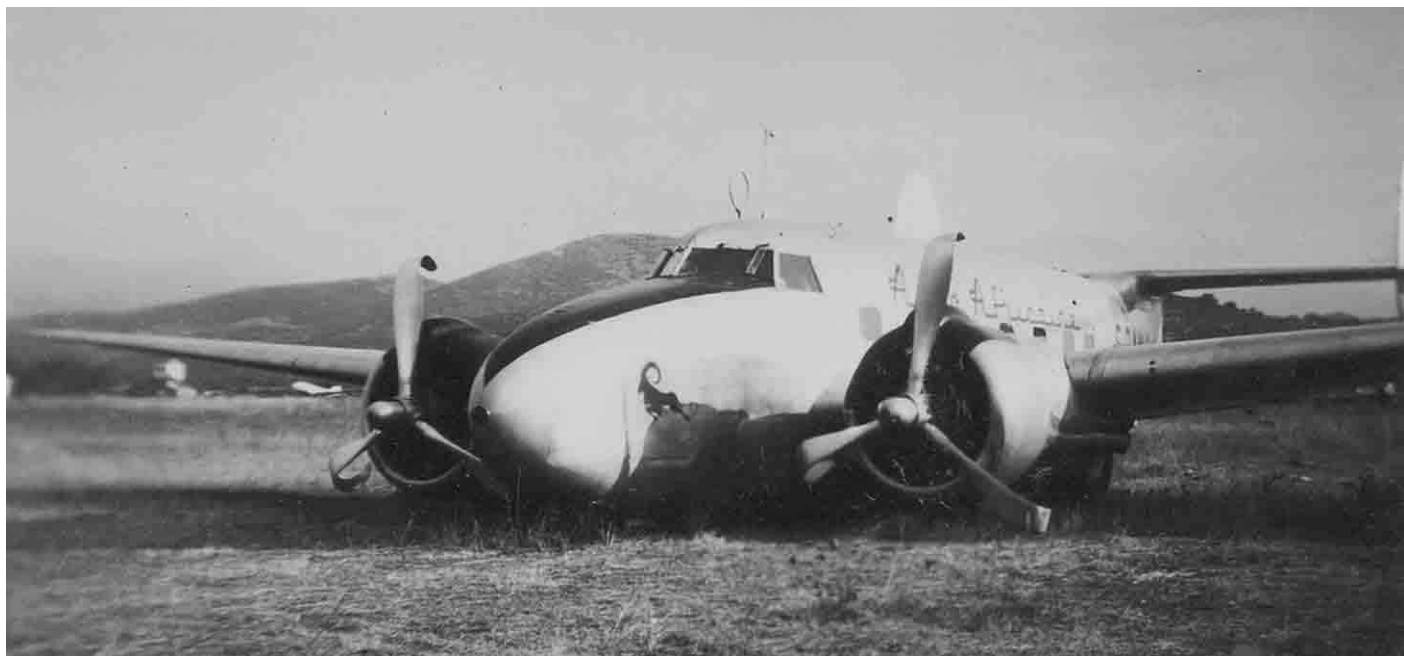


▲ ▼ *Lockheed 18 à El-Goléa*





▲ ▼ *Quelques incidents de parcours*





▲ ▼ Lockheed 18 à Tamanrasset





▲ ▼ Voyage à Gao en Lockheed 18





▲ ▼ *Voyage à Gao en Lockheed 18*





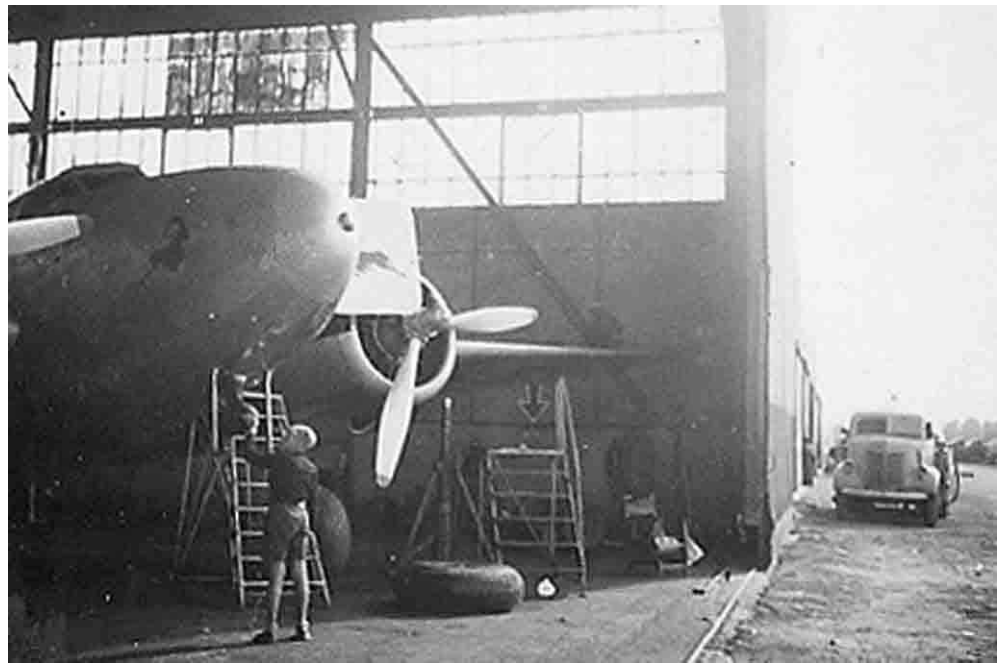
Lorand Doczy, directeur technique, son épouse et son fils Lawrence en 1950.

Lorand Doczy était ingénieur diplômé de mécanique aéronautique et pilote en Hongrie. Au début des années 1930, il a été muté de l'Artillerie à l'Aviation militaire hongroise qui était à ses débuts. Au sein de l'Aviation militaire hongroise il a été nommé commandant de l'Institut d'aviation expérimentale et de recherche. Vers la fin de la guerre, il a été nommé commandant d'une unité de chasseurs affectée à la défense de la Hongrie.

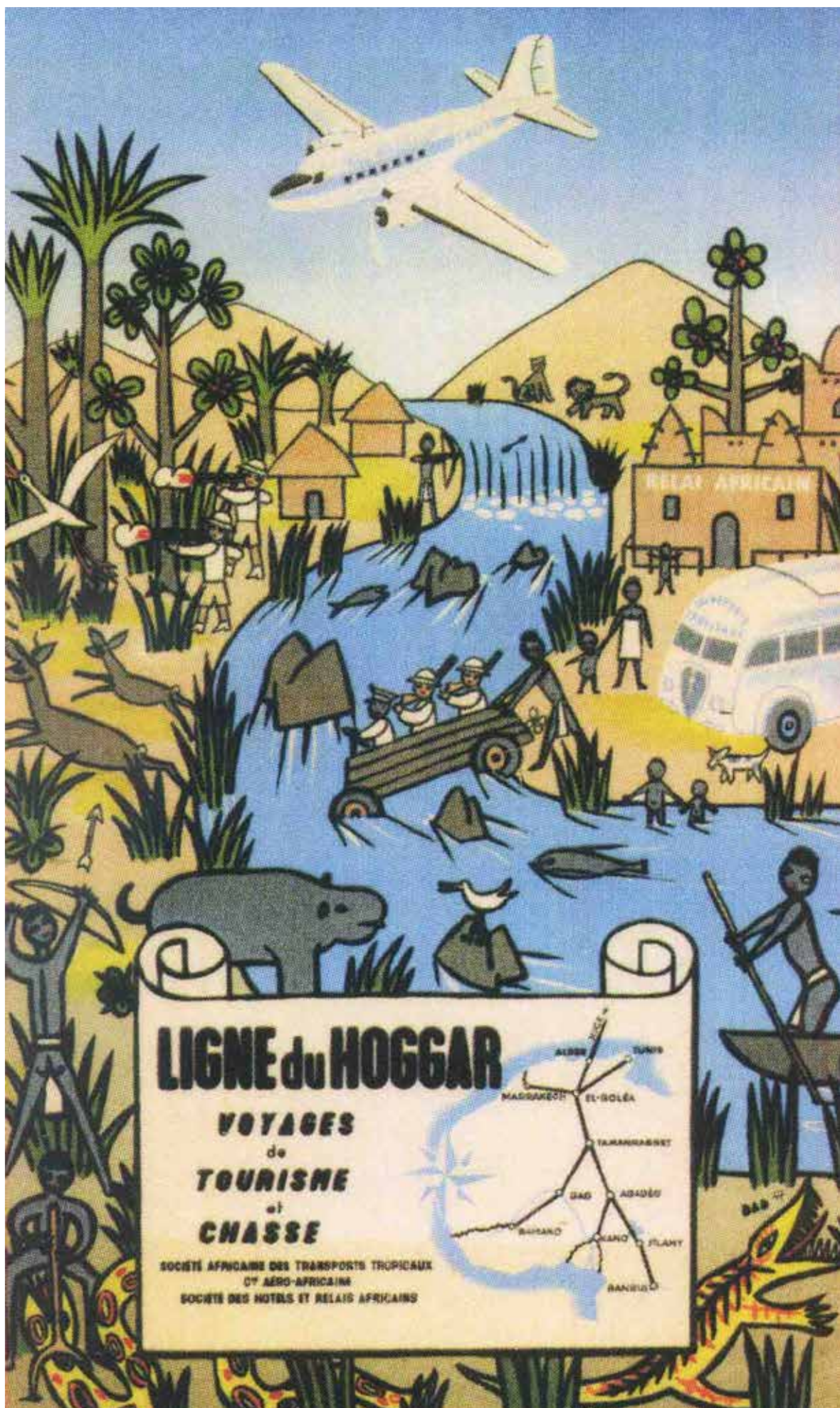
En 1945, avant l'occupation de la Hongrie par l'armée russe, il a quitté le pays avec sa famille. À l'état de réfugié de guerre, il a abouti à Paris où il a fait la connaissance de Georges Estienne qui a reconnu que son expérience antérieure serait très appropriée pour la prise en charge de l'introduction des Lockheed Lodestar à l'Aéro Africaine.



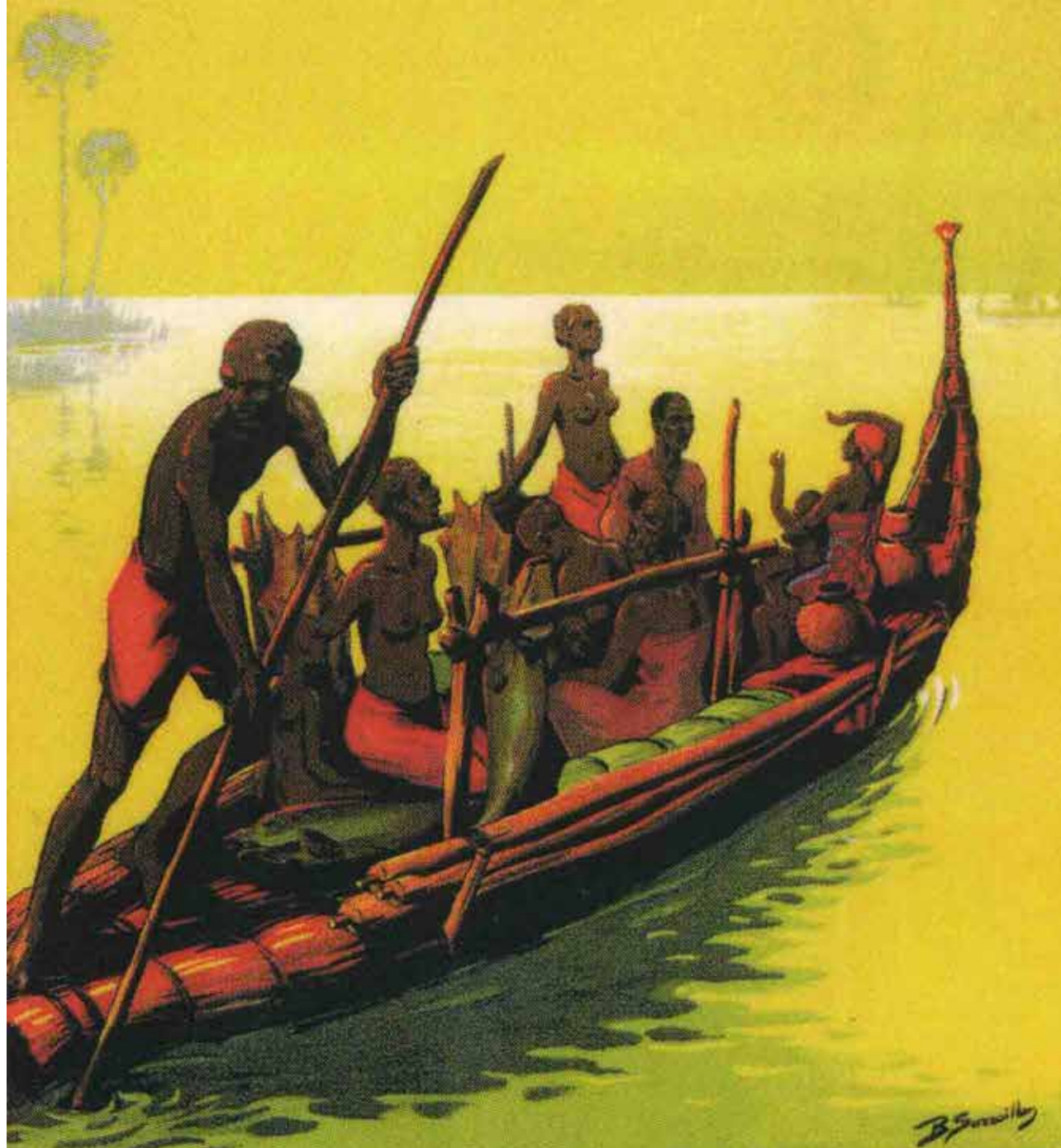
Lorand Doczy, directeur technique, son épouse et son fils Lawrence en 1950



Tourisme en Afrique



Aéro-Africaine



B. Smalley

MÉDITERRANÉE - NIGER - TCHAD - CONGO



ALGER BISKRA TUNIS CARTHAGE

EN 3 JOURS

UN MERVEILLEUX CIRCUIT AERIEN EN AFRIQUE DU NORD

AVEC HOTESSE-GUIDE

1^{er} Jour: NICE - ALGER - BISKRA

- 7 h. 30: Nice-Californie, décollage. Survol de la Côte jusqu'aux ILES D'HYÈRES. Survol des BALEARIS, ILE DE MINORQUE.
- 9 h. 30: ALGER-Maison Blanche, atterrissage. Départ en autocar. Visite d'Alger et de la Casbah.
- 12 h. 30: Déjeuner au Restaurant Egyptien.
- 14 h. 30: Excursion à la Bouzarah.
- 17 h. 00: Alger-Maison Blanche, décollage.
- 18 h. 00: BISKRA, atterrissage. Installation à l'Hôtel Transatlantique et Dîner.
- 19 h. 00: Visite accompagnée au Quartier des Ouled Naïls. Dames des Ouled Naïls.

2^e Jour: BISKRA, la Perle du Désert

Matin: Excursion avec guide à la PALMERAIE. Promenade facultative à dos de chameau. Visite de l'ancien BISKRA, du FORT TURC, du JARDIN L'ANDON et des VIEUX KSOURS. Déjeuner à l'HOTEL TRANSATLANTIQUE.



ALGER

BISKRA - Joueurs de Flute

Après-Midi: Excursion en auto à SIDI OKBA. Visite de la grande Mosquée. Retour à BISKRA. Dîner. Soins fibre.

3^e Jour: BISKRA - TUNIS - NICE

- 7 h. 00: Biskra, décollage. Survol des RUINES DE TIMGAD.
- 8 h. 30: TUNIS-El Aouina, atterrissage. Visite de Tunis et des Souks avec guide, en voitures porticoûlées.
- 11 h. 30: Départs des Souks Tunisiens.

CARTHAGE (déjeuner).

- 13 h. 30: Visite des Ruines de CARTHAGE.
- 16 h. 00: Retour à TUNIS-El Aouina, décollage. Survol de la COTE ORIENTALE DE LA SARDAIGNE, les BOUCHES DE BONIFACIO, la COTE OCCIDENTALE DE LA CORSE.
- 18 h. 30: NICE-Californie, atterrissage.

APERITIFS ET RAFAICHISSEMENTS OFFERTS A BORD

Ces Circuits ont lieu tous les MARDIS
NOMBRE DE PLACES LIMITE
S'INSCRIRE A L'AVANCE



TUNIS

ANNEE
SAINTE



SAINT-PIERRE DE ROME - La Boutique

ANNONCE
SANTO

Une Inoubliable Journée à ROME

NICE-CALIFORNIE: Décollage 7 heures
SURVOL DU CAP CORSE ET DE BASTIA
L'ILE DE MONTE - CRISTO
OSTIE - LE LIDO DE ROME
ROME-CIAMPINO: Atterrissage 8 h. 30

ROME

Petit déjeuner près de SAINT-JEAN-DE-LATRAN

Messe à Saint-Pierre de Rome Bénédiction de Sa Sainteté Pie XII Audience Pontificale au Vatican

- 12 h. 30: Déjeuner à ROME.
- 14 h. 00: Visite de ROME et des principaux monuments en autocar de luxe avec guide.
- 17 h. 00: Retour à ROME-Ciampino.
- 17 h. 30: Décollage. Survol de CIVITAVECCHIA et de l'ILE D'ELBE. Une vue enchanteuse sur les ILES DEL GIGLIO, PIANOSA, CAPRAJA.
- 19 h. 00: NICE-Californie, atterrissage.

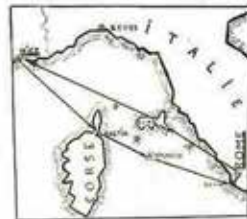
HOTESSE-GUIDE A BORD

CAFÉ - APERITIFS et RAFAICHISSEMENTS offerts à bord

Circuits effectués les Dimanches et jours de fêtes religieuses à ROME

NOMBRE DE PLACES LIMITE

S'INSCRIRE A L'AVANCE



Aéro-Africaine

LES CIRCUITS TOURISTIQUES AERIENS

de l'*Aéro-Africaine*

AU DÉPART DE NICE

L'AÉRO-AFRICAINE, qui dessert l'Afrique Nord, a créé, pour la joie et l'enchantelement des hôtes de la Côte d'Azur, des Croisières Aériennes au départ de NICE qui permettent de visiter la Corse, l'Italie et l'Afrique du Nord, aussi facilement que s'il s'agissait d'une excursion en autocar.

Grâce aux CIRCUITS TOURISTIQUES AERIENS de l'AÉRO-AFRICAINE, des milliers de touristes ont eu, au cours de l'année 1955, la joie de visiter en une journée la Corse, si justement appelée l'ILE DE BEAUTE, connue à AJACCIO, merveilleux centre touristique; visiter la MAISON NATALE DE NAPOLEON I^{er}, Empereur des Français, le Musée Napoléonien et ses installations perfectionnées et sculptées, surprendre les splendides CALANCHES DE PIANA, universellement renommées, visiter CALVI, petit touristique dans un cadre splendide, et rentrer à NICE dans l'enchantelement du soleil et du climat sur la GRANDE BLEUE.

A l'occasion de l'ANNEE SAINTE, l'AÉRO-AFRICAINE vous offre la possibilité de passer UNE JOURNÉE à ROME qui vous permettra, en dehors de la visite en autocar de l'imcomparable VILLE ETERNELLE, d'assister aux FÊTES RELIGIEUSES dont la magnificence ne saurait être décrite.

Enfin, l'AÉRO-AFRICAINE vous présente pour 1956 une merveilleuse croisière en AFRIQUE DU NORD.

Partant de NICE à 7 heures du matin, vous serez de retour le surlendemain à 19 heures, après avoir survolé la splendide COTE DES MAURIS, l'ILE DE MINORQUE, visité ALGER-LA-BLANCHE, passé deux nuits et une journée au milieu du désert et des sables, dans l'enchantelement Africain de la splendide OASIS DE BISKRA, visité TUNIS et ses Souks, CARTHAGE et ses Ruines, et survolé la COTE ORIENTALE DE LA SARDAIGNE, les BOUCHES DE BONIFACIO et la COTE OCCIDENTALE DE LA CORSE.

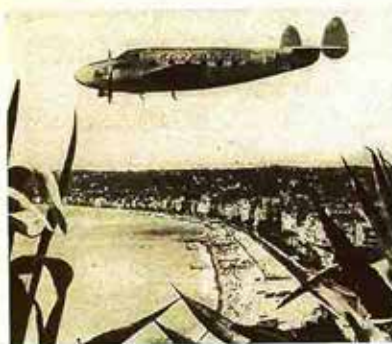
L'AÉRO-AFRICAINE, CHAÎNE DU TOURISME AERIEN, vous assure des CROISIÈRES AERIENNES dans les meilleures conditions d'organisation, de confort et de rapidité, avec un matériel moderne (AVIONS "LOCKHEED LODESTAR") conduit à des équipages d'élite entraînés sur les grandes lignes aériennes.



Lignes desservies par l'Aéro-Africaine

LA CORSE L'ITALIE L'AFRIQUE

AU DÉPART DE
NICE



CIRCUITS TOURISTIQUES AERIENS

de l'*Aéro-Africaine*

SEGE SOCIAL & DIRECTION: 26 bis, RUE SADI-CARNOT, ALGER

BUREAUX ET DEPARTS:
PLACE MASSENA
Angle Av. FELIX-FAURE
NICE

TELEPHONE: 389 32 ADRESSE TELEGRAPHIQUE: AERAFRICA



VUE AERIENNE DE CALVI

Une Splendide Croisière Aérienne EN CORSE AVEC HOTESSE-GUIDE

AJACCIO - CALVI

NICE-CALIFORNIE: Décollage 9 heures
SURVOL DE LA COTE DE NICE A MONTE-CARLO

AJACCIO

Atterrissage à CAMPO DELL'ORO: 10 heures

VISITE DU MUSEE NAPOLEONNIEN
ET DE LA MAISON DE NAPOLEON

Retour à CAMPO DELL'ORO: Décollage 12 h. 13

SURVOL DES CELEBRES
CALANCHES DE PIANA

CALVI

Atterrissage 12 h. 40

Déjeuner
Visite de la CITADELLE et de la MAISON
de CHRISTOPHE COLOMB

Décollage de CALVI: 17 h. 30

NICE - CALIFORNIE: Atterrissage 18 h. 13

APERITIFS et RAFAICHISSEMENTS offerts à bord

Circuit effectué tous les jours alternativement dans un sens ou dans l'autre, avec déjeuner à CALVI ou AJACCIO

NOMBRE DE PLACES LIMITE

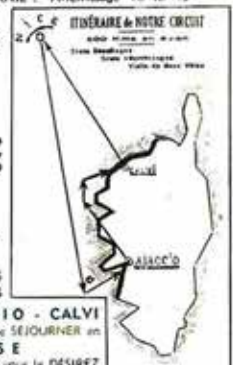
S'inscrire à l'avance

NOS LIAISONS AERIENNES

NICE - AJACCIO - CALVI

vous PERMETTRONT de SEJOURNER en CORSE

aussi LONGTEMPS que vous le DESIREZ



La Côte de l'Or et de l'Ivoire
à une journée et demie
de la Côte d'Azur



SUREVOL DU HOGGAR

Le voyageur empruntant les services de la LIGNE du HOGGAR verra le matin le soleil se lever sur la Rivière et le soir dorer les crêtes déchiquetées du Massif Touareg sous le prisme fantastique du soleil africain.

Il pourra contempler en pleine lumière les merveilleuses palmeraies sahariennes ou la sauvage grandeur du HOGGAR.

Les rapides et confortables LOCKHEED "Lodestar" de l'Aéro-Africaine le transporteront dans la même journée de NICE, après escale à ALGER "La Blanche" et EL-GOLEA "La Perle du Désert", jusqu'au Plateau de TAMANRASSET, qui domine les sables des immensités désertiques.

Après une nuit de repos à "L'HOTEL de L'AMENOKAL", où il trouvera, de même que dans les autres escales de l'Aéro-Africaine, bon gîte et bonne table, il survolera dans la matinée du lendemain la giboyeuse brousse soudanaise avant d'atteindre soit le TCHAD et le centre africain, royaume des grands fauves, de l'éléphant et du buffle, soit le NIGER et la COTE de l'OR et de l'IVOIRE à une journée et demie seulement de la COTE d'AZUR.



L'HOTEL DALPIAZ A EL-GOLEA

MÉDITERRANÉE

NIGER

TCHAD

CONGO



LIGNE du HOGGAR

"LA ROUTE TOURISTIQUE DE L'AIR"



Jeune femme Haoussa

ALGER - AERO-AFRICAINE, 26 bis, Rue Spé-Carnot. Tél. 394-88 et 345-40. Adr. Télégr. AERAFRIC
NICE - AERO-AFRICAINE, 11, Place Masséna. Tél. 519-52. Adr. Télégr. AERAFRIC
BASTIA - AERO-AFRICAINE, 36, Boulevard Pasteur. Tél. 54
CALVI - AERO-AFRICAINE, Rue Joffroy. Tél. 17
AJACCIO - OLLANDINI, 3, Place Général de Gaulle.

AGENCES

AFRIQUE DU NORD :

CASABLANCA - LES CARGOS FRUITIERS, 170, Boulevard de la Gare. Tél. A 72 72. Adr. Télégr. TRANSFRUI
TUNIS - AGENCES HIGALARD, 11, Rue Jules Ferry. Tél. 02-00. Adr. Télégr. HIGALARD.

SAHARA FRANÇAIS :

GHANDELA - S. A. T. T. **EL-GOLEA** - S. A. T. T.
TAMANRASSET - S. A. T. T. **AMMAN** - S. A. T. T.
TIMINGEN - S. A. T. T. **OUAGADOU** - S. A. T. T.

AFRIQUE OCCIDENTALE :

ACCRA - S. A. T. T. **ZINDEH** - S. A. T. T.
NIAMEY - S. A. T. T. **GAO** - PERSONNAZ ET GARDIN, Adr. Télégr. PERSONNAZ
COTONOU - BIELIS ET FARNER, Adr. Télégr. BIELIS
LOME - MINETTO
ABIDJAN - S. O. C. O. P. A. O., Adr. Télégr. FREIGHTER
BANAKO - MESSAGERIES AFRICAINES, Adr. Télégr. MESSAFRIC
BOBO-DIOULASSO - LACOMBE
OUAGADOU - A. REYMOND
DOUANE - CHABRAND ET CLERMONT.

AFRIQUE EQUATORIALE :

FORT-LAMY - S. T. O. C., Adr. Télégr. TRANSOUCAM
DOUALA - S. O. C. O. P. A. O., Adr. Télégr. FREIGHTER
BANGUI - S. T. O. C., Adr. Télégr. TRANSOUCAM
PORT-GENTIL - PERSONNAZ ET GARDIN
et LIBREVILLE - Adr. Télégr. PERSONNAZ.



Chasseur à l'arc



ESCALE SAHARIENNE

CORSE

(Plusieurs services par jour)

LIGNE C1 - NICE - AJACCIO
LIGNE C2 - NICE - CALVI
LIGNE C3 - NICE - BASTIA

AFRIQUE DU NORD

(2 fois par semaine : voir calendrier des ébarts)

LIGNE A1 - NICE - ALGER - EL-GOLEA - TAMANRASSET

AFRIQUE OCCIDENTALE

(2 fois par mois : voir calendrier des ébarts)

LIGNE A2 - NICE - GAO - BAMAKO
LIGNE A3 - NICE - NIAMEY - OUAGADOU
BOBO-DIOULASSO
LIGNE A4 - NICE - NIAMEY - ABIDJAN
LIGNE A5 - NICE - NIAMEY - COTONOU - LOME

AFRIQUE EQUATORIALE

(2 fois par mois : voir calendrier des ébarts)

LIGNE A6 - NICE-ZINDER-DOUALA-PORT-GENTIL
LIGNE A7 - NICE-ZINDER-BANGUI-STANLEYVILLE
LIGNE A8 - NICE - ZINDER - FORT-LAMY

à NICE :

Correspondance avion sur PARIS, BRUXELLES, LONDRES

Services de car sur MARSEILLE, GRENOBLE, LYON, PARIS

Train express sur MARSEILLE, TOULOUSE, BORDEAUX, LYON, GENÈVE, PARIS



Aéro-Africaine

Compagnie générale Transsaharienne (CGT)

Après la guerre, la Compagnie générale transsaharienne (CGT), toujours dirigée par Maurice Bonhomme, s'intéresse de nouveau au transport aérien avec Pierre Pyt comme directeur. Directeur d'exploitation : Léopold d'Avout d'Auerstaed (colonel, descendant du maréchal napoléonien, ancien pilote de chasse avec plusieurs victoires et fanatique de pilotage), assisté par Pierre Laffargue. Pilotes : Louis Demouveaux (chef-pilote), Georges Fleury, Margaillan, Riquier, Streiss. Mécaniciens : Chevalier, Gerbet, Eyrolles, Montarède, Marye, Peyrebessé. Radios : Caccia, Maurice Étienne, Godard, Roullon. Administration : Nouis, Beynet, Skenazène, Vigneron et Mlle Divielle.

Le journaliste Pierre Laffargue s'occupe très activement de la promotion publicitaire et commerciale de la Compagnie.

La CGT, après avoir essayé, sans succès, le Caudron *Goëland*, obtient cinq Ju 52 (F-BBYQ, F-BBYR et BBYS livrés le 5 juillet 1946, F-BBZD livré le 19 juillet et le F-BCHC livré le 28 septembre). Elle est autorisée au trafic aérien le 18 mai 1946 sous la direction de Hemeret, chef de service du réseau aérien, et devient la plus active des compagnies privées locales. Elle ouvre, les 18, 20 et 23 juillet 1946 les lignes Alger-Constantine avec escale à Sétif trois fois par semaine aller et retour, Alger-Laghouat-Ghardaïa un aller et retour par semaine et Alger-Mascara-Aïn Sefra-Colomb Béchar deux fois par semaine aller et retour, Alger-Touggourt quatre fois par semaine, Alger-Perpignan quatre fois par semaine et la ligne saisonnière Alger-El Goléa une fois par semaine.

Le 4 septembre 1946, le Ju 52 F-BBYS, avec 298 heures de vol, piloté par Margaillan (mécanicien Perebessé), se pose trop long et heurte une balustrade en béton en bout de course à Constantine-Oued Hamimine. L'avion est coupé en deux à la hauteur de la cloison des toilettes, sans mal pour ses occupants.

En août 1947, le service Alger-Colomb Béchar est prolongé, une fois par semaine, jusqu'à Niamey, via Adrar, Reggane, Aguel'Hoc et Gao. L'ambition de cette liaison est d'arriver à Brazzaville ou Bamako afin de compléter le réseau routier de la Compagnie, avec le slogan : *La CGT vous transporte rapidement des Pyrénées au Niger*. Premier transport d'ananas d'Abidjan le 30 octobre 1947.

Le 8 février 1947, inauguration de la ligne Alger-Perpignan en Ju 52.

Le 17 avril 1947, le Ju 52 F-BBZD est contraint à l'atterrissage en brousse à la suite de fortes vibrations moteurs.

Le 28 novembre 1947, c'est le Ju 52 F-BBYR, piloté par Georges Fleury qui termine sa course (et son existence) par un cheval de bois à Mascara.

À la suite de cette série noire, la CGT reverse les Ju 52 encore en état de vol (F-BBYQ et F-BBYS) à l'armée de l'Air et reçoit un Bristol 170 *Freighter* et les DC 3 F-BEIX et F-BEIIY fournis par la Compagnie Air Transport, appartenant au même groupe et filiale de la Compagnie générale transatlantique

Le 28 janvier 1949 : inauguration de la ligne Alger-Perpignan en DC 3 (F-BEIIY, pilote : Stress, mécanicien : Eyrolle, radio : Caccia) et le 10 février 1949, inauguration de la ligne Alger-Montpellier, toujours en DC 3.

En juin 1950, la fusion avec Air Transport signifie la fin de la CGT.



مواصلات
 Cie Gle TRANSSAHARIENNE
 15.17 Rue Michelet. ALGER. Tél.: 366-15.384-20

البنك العامة للصحر اوية

هي أسرع المواصلات وأكثرها هناء ورفاهية

على طريق الجو

عاصمة الجزائر ... الى بيرسينون
 من الجزائر - سطيف - قسنطينة - باتنة
 تفرت - الاغواط - غرداية - معسكر
 سيدي بلعباس - العين الصفاء - بشار
 من الجزائر - بشار - ادرار - فاو - نياي - بوبو -
 دنولاو - واقادوقو - بوماكو

على طريق السيارة

القطر الجزائري ... الى افريقيا الغربية الفرنسية
 على الطريق الامبراطوري «بيدون في»
 أقصر طريق وأضمن طريق لجعل
 الوصول بسرعة محققا.

وتسهلا للمسافرين فسيجدون مطاعم ومنازل
 في البلدان الآتية: بني ونيف - بشار - بني عباس - ادرار -
 رغان - فاو - نياي .

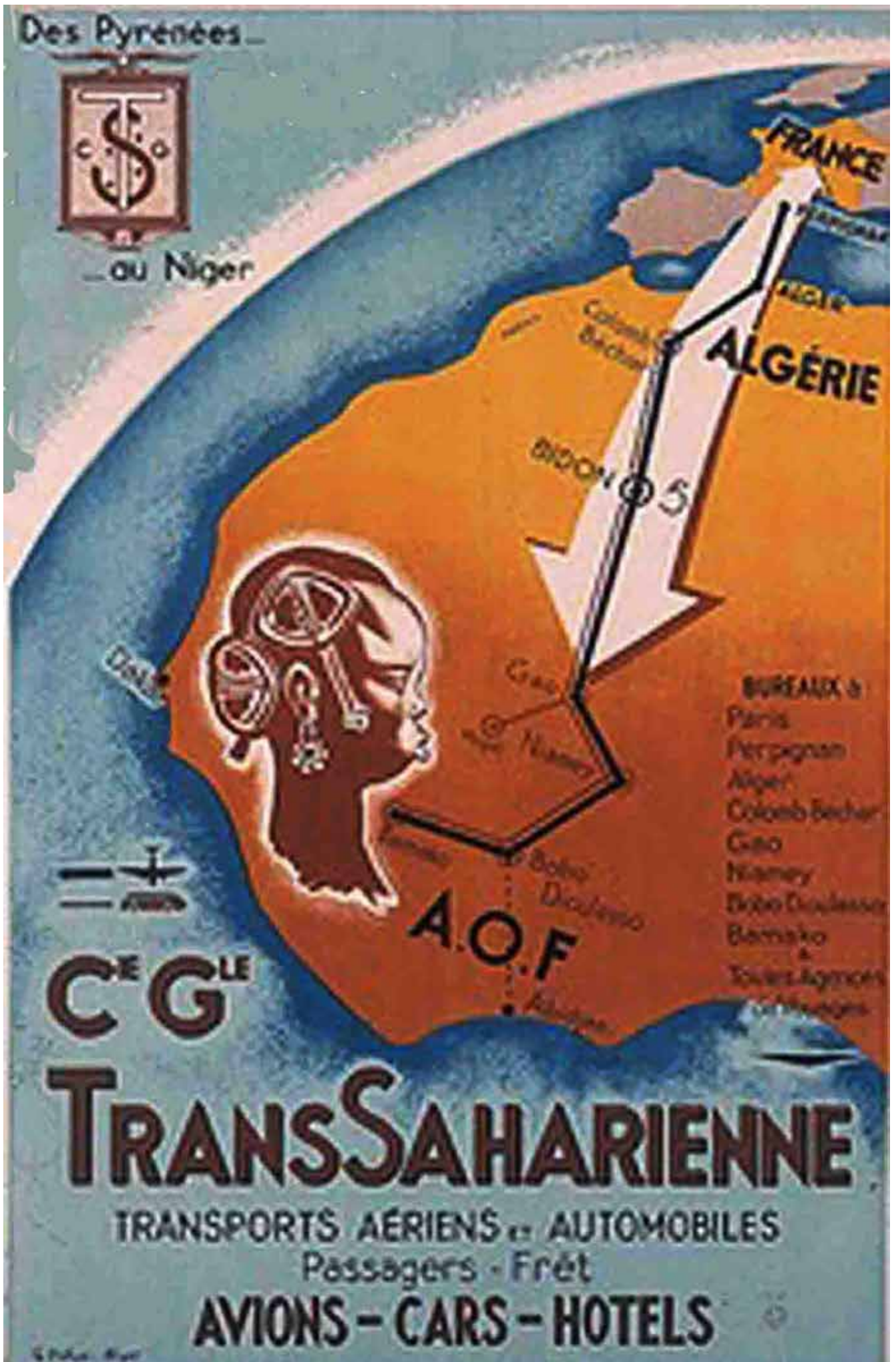


جميع وكالات السفر - عربات النوم / كوك - هاباس - اديبوا وابنائهم وغيرهم ...

Des Pyrénées...



...au Niger



- BUREAUX &**
- Paris
 - Perpignan
 - Algérie
 - Colomb-Béchar
 - Gao
 - Niamey
 - Bobo Dioulasso
 - Bamako
 - Touren-Agoué

C G LE

TRANS SAHARIENNE

TRANSPORTS AÉRIENS - AUTOMOBILES
Passagers - Frêt

AVIONS - CARS - HOTELS

Services Aériens de la C^{ie} Générale Transsaharienne

Direction Générale : 15-17, rue Michelet - ALGER

Téléphone : 366.15

I. SERVICES REGULIERS

Lignes

d'Algérie :

ALGER - SETIF - CONSTAN-
TINE - BATNA - BISKRA -
TOUGGOURT

Mardi
Mercredi
Vendredi

ALGER - DJELFA - LA-
GHOUAT - GHARDAIA - EL-
GOLEA - TIMIMOUN - IN-
SALAH

Mercredi
Samedi

ALGER - MASCARA - ME-
CHERIA - AIN-SEFRA - CO-
LOMB-BECHARD

Premier
et

ALGER - MASCARA - AIN-
SEFRA - COLOMB-BECHARD
- BENI-ABBES - ADRAR -
REGGAN - BIDON V - GAO

Troisième
Jeudi
du mois

Lignes

d'A.E.F. :

GAO - NIAME - COTONOU -
DOUALA - BATOUN - YA-
OUNDE - MAROUA - N'GA-
OUNDERE - DOUALA

Pour rensei-
gnements
s'adresser
à la

Lignes

d'A.O.F. :

GAO - NIAMEY - OUAGA-
DOUGOU - BOBO-DIOULAS-
SO - BAMAKO-SEGOU -
MOPTI - TOMBOUCTOU -
GAO

Direction
générale
ou aux
Agences

II. **SERVICES OCCASIONNELS** : ALGER - PERPIGNAN :
Mardi et Samedi.

III. **SERVICES A LA DEMANDE** : S'adresser à la Direction
ou aux agences.

Pour tous renseignements : Téléphoner au 366.15 à ALGER,
15-17, rue Michelet, et dans les autres villes, aux Agents de
la **Compagnie Générale Transsaharienne**

Le programme ambitieux de la Compagnie générale transsaharienne

TRANSPORTS AÉRIENS ET AUTOMOBILES

ALGER

Passages :
17, Rue Michelet, 17
Téléph. 384-20

Exploitation Aérienne
Service Commercial
Escale de Départ
4, Rue Drouillet
Tél. 380-65 et 492-31
Adr. Télégr. TRANSPORT-ALGER

COLOMB-BÉCHAR
D^{re} Exploitation - Télé. 22

C^{ie} G^{le} TRANSSAHARIENNE

Sté Anonyme au Capital de 27.600.000 Francs

Siège Social : 5, av. Hoche, PARIS - Tél. Car. 84-50

Direction Générale : 15, rue Michelet, ALGER - Tél. : 366-15

Adresse Télégraphique : TRANSSAHARIENNE - ALGER

Des Pyrénées...



...au Niger

PARIS

Bureau de renseignements
9, B^d Malesherbes
Tél. Anj. 16-94

PERPIGNAN

PASSAGERS FRÉT
Escale de départ
2, Av. G^{de} de Gaulle
Téléph. 52-66
Adresse Télégraphique :
TRANSSAHARIENNE - PERPIGNAN

BULLETIN DE BAGAGES

Pour le billet
de passage N^o 005527

de Dakar à Alger

Ligne N^o
Poids des bagages Kgs
Franchise 25 Kgs
Excédents Kgs
Tarif par kg.
TOTAL

Nombre de colis enregistrés
dont
conservés par le passager

Lieu d'émission Alger
Bureau d'émission THA
Date d'émission 13/2/47

Conditions de transports : voir au dos de la
feuille C. D.

BULLETIN DE PASSAGE

N^o 005527 A

de Dakar à Alger

Ligne N^o
Nom du passager Monsieur
Pierre LAFFARGUE
Date du voyage février 1947
Lieu d'émission Alger
Bureau d'émission THA
Date d'émission 13/2/47

Conditions de transports : voir au dos de la
feuille C. D.



▲ ▼ Le 10 février 1949 à Montpellier, inauguration du premier voyage Alger-Montpellier. Allocutions d'Al-déric Lecomte, préfet de l'Hérault, et de Pierre Laffague



Junkers 52

**COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSSAHARIENNE**

**ALLEZ EN A.O.F. PAR
LA PISTE DE BIDON 5
LA PLUS COURTE - LA PLUS RAPIDE**



▲ ▼ *Hontarrède et Streiss en Ju 52*





▲ 8 février 1947 à Perpignan, inauguration de la ligne Alger-Perpignan en ju 52

▼ Escale d'un Ju 52 en Afrique





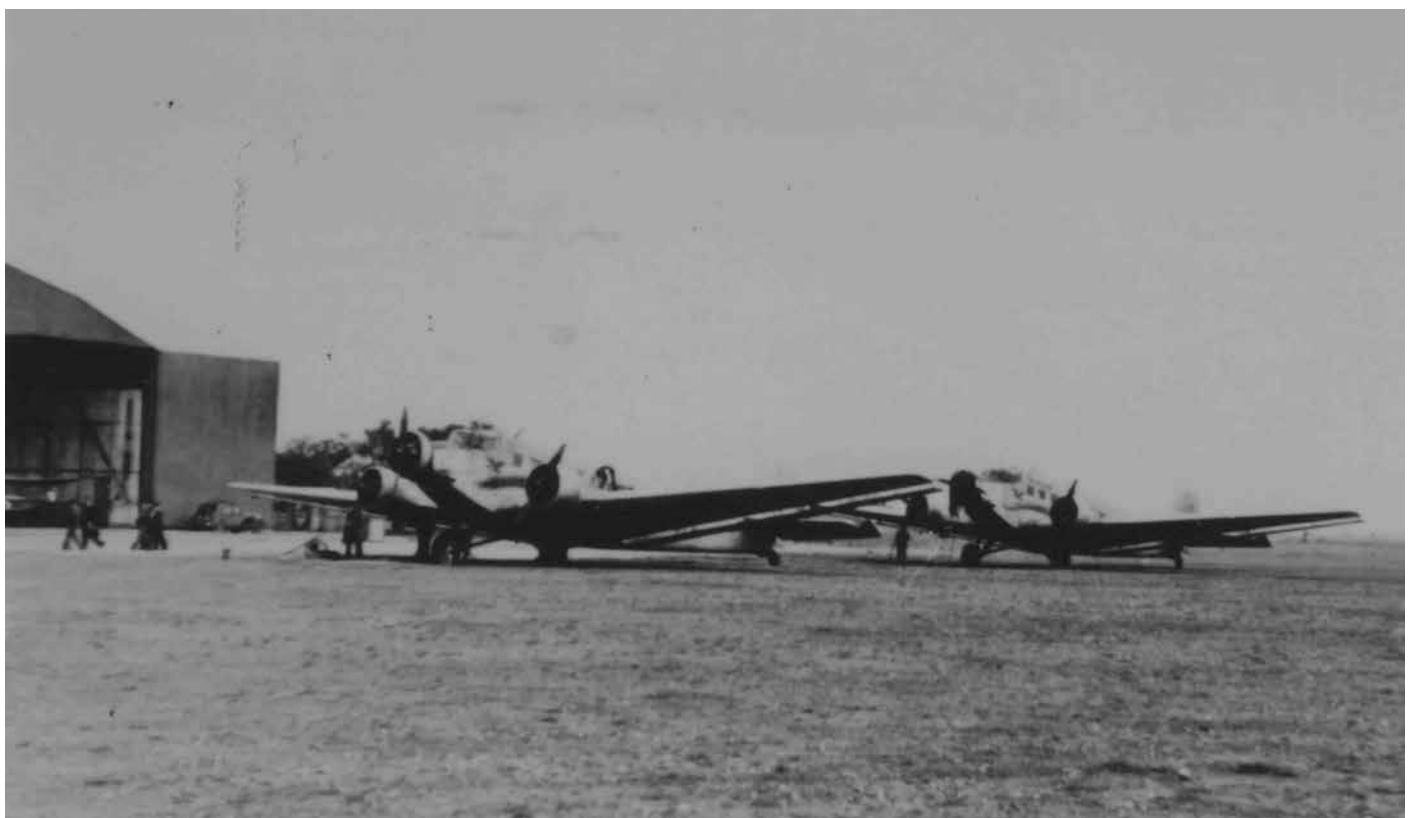
▲ ▼ *En Ju 52 de la CGT sur les lignes sahariennes*





▲ 17 juillet 1947, débarquement à Maison-Blanche du bateau de Georges Crote

▼ Ju 52 à Perpignan





▲ *Maison-Blanche 1947*

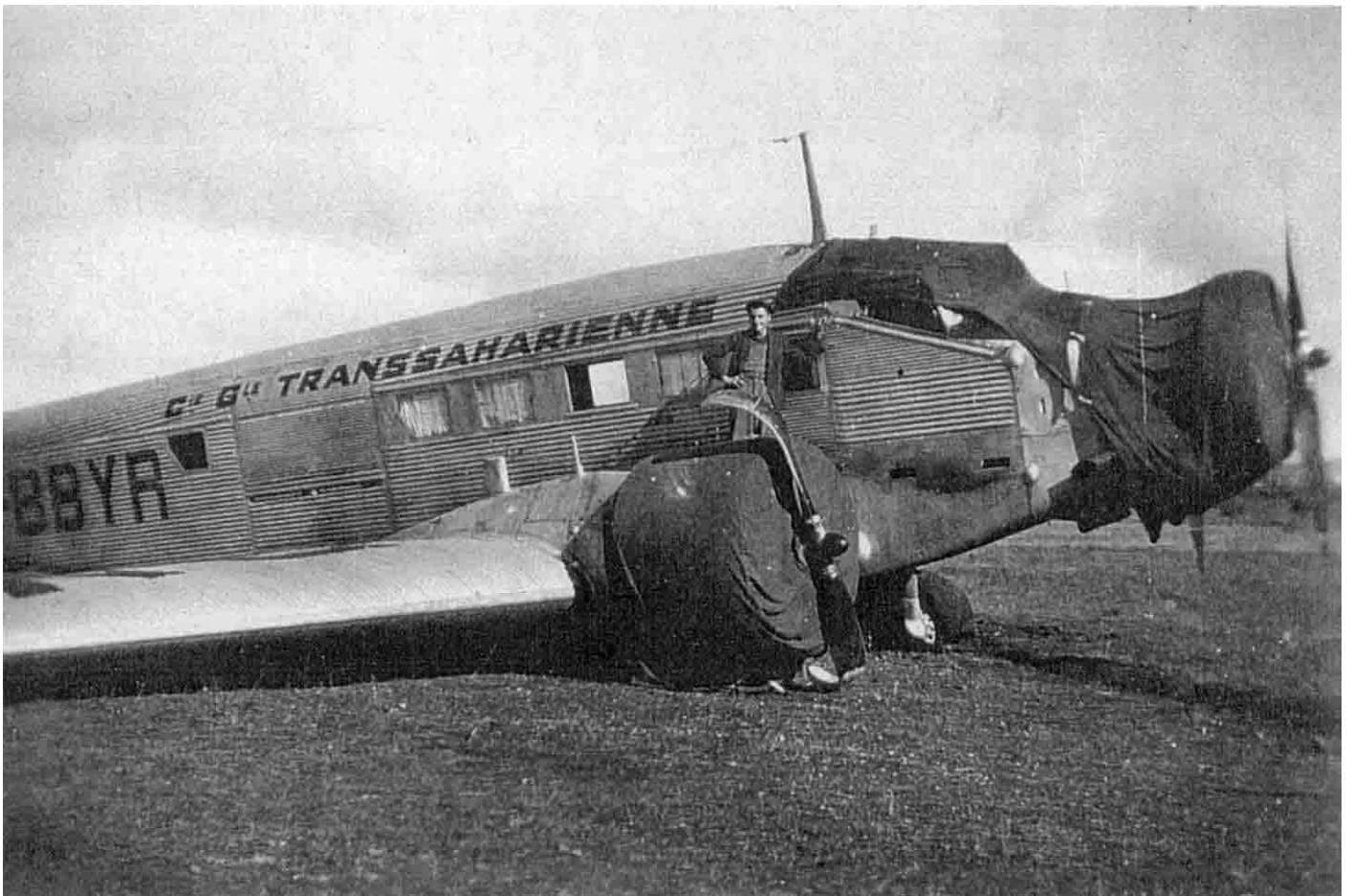
▼ *Ju 52 à Perpignan en 1951. Vigeron, Louis Demouveaux et Arboa*





▼▲ *Accident du Ju 52 F-BBYS le 4 septembre 1946 à Constantine-Oued Hamimine*





▼▲ Accident du Ju 52 F-BBYR le 28 novembre 1947 à Mascara





▲ Chargement d'un Ju 52 à Maison-Blanche, Mme Demouveaux à droite

Douglas DC 3



▲ En 1949, chargement de carcasses de moutons dans un DC 3 à Aïn-Oussera (Paul-Cazelles) chez Auguste Bataillé



▲ *Le 28 janvier 1949, inauguration de la liaison Alger-Perpignan en DC 3*

▼ *DC 3 à Perpignan-Llabanère*





▲ ▼ *Le 10 février 1949, inauguration de la liaison Alger-Montpellier en DC 3*





▲ ▼ *En DC 3 à Perpignan-Llabanère*



Revue de presse

Une magnifique région à visiter LE SUD ORANAIS ET LE TOUAT GOURARA

L'Algérie, située à moins de trois heures d'avion de Perpignan, de Montpellier ou de Marseille, est plus accessible qu'elle ne l'était autrefois. Son étendue, la variété et la beauté de ses sites offrent un champ prodigieux à une activité touristique raisonnée.

Si Biskra, Touggourt, Ghardaïa, Bou-Saâda sont autant de noms connus, les oasis du Sud Oranais et celles situées sur le Territoire du Touat Gourara, dans l'axe Colomb-Béchar-Gao, pour être moins citées, offrent un intérêt égal, sinon supérieur à leurs rivales, augmenté de l'attrait du mystérieux Tanezrouft, le pays de la soif et de la peur.

Ceux qui ont eu le privilège de visiter Béni-Ounif, Figuig (la grande palmeraie marocaine), Colomb-Béchar, Tarhit, Igli et surtout Béni-Abbès, sont restés émerveillés.

Ce dernier lieu possède une palmeraie considérée à juste titre comme une des plus « spectaculaires » du Sahara, appuyée au majestueux grand erg occidental, dont les sables viennent échouer jusqu'au village dominé par un curieux et vaste bordj.

Le célèbre ermitage du P. de FAUCAULD rappelle, en ces lieux extraordinaires, la présence du Grand Prédicateur Saharien.

Aussi les hommes subjugués par une nature fastueuse ont-ils créé un endroit de repos où la vision de la féerie quotidienne du couchant se poursuit longuement dans le calme et la méditation.

Plus au Sud, c'est Kergaz, ville sainte. Adrar, Capitale du Touat. Timimoun-La Rouge, Capitale du Gourara, puis ; Reggan, bastion avancé de la civilisation moderne, ultime étape avant le franchissement du Tanezrouf qui mène à la mystérieuse Gao, sur le Niger, par la piste de Bidon 5.

Tout comme à Béni-Ounif, Colomb-Béchar, Béni-Abbès, Adrar, la Compagnie Générale TRANSSAHARIENNE bénéficie d'une expérience de 25 Années d'études et de sacrifices. Son réseau routier, fort développé, doté d'un matériel éprouvé et nombreux qui circule sans arrêt sur les 2.000 kms de l'axe Colomb-Béchar-Gao, ainsi que sur les pistes secondaires, est depuis bientôt trois ans, doublé d'une ligne aérienne exploitée actuellement par de rapides et confortables DC 3.

La Compagnie Générale TRANSSAHARIENNE qui a été l'une des premières entreprises à comprendre l'attrait touristique de ces régions se trouve récompensée par l'intérêt que les touristes français et étrangers accordent à ce pays en venant le visiter.



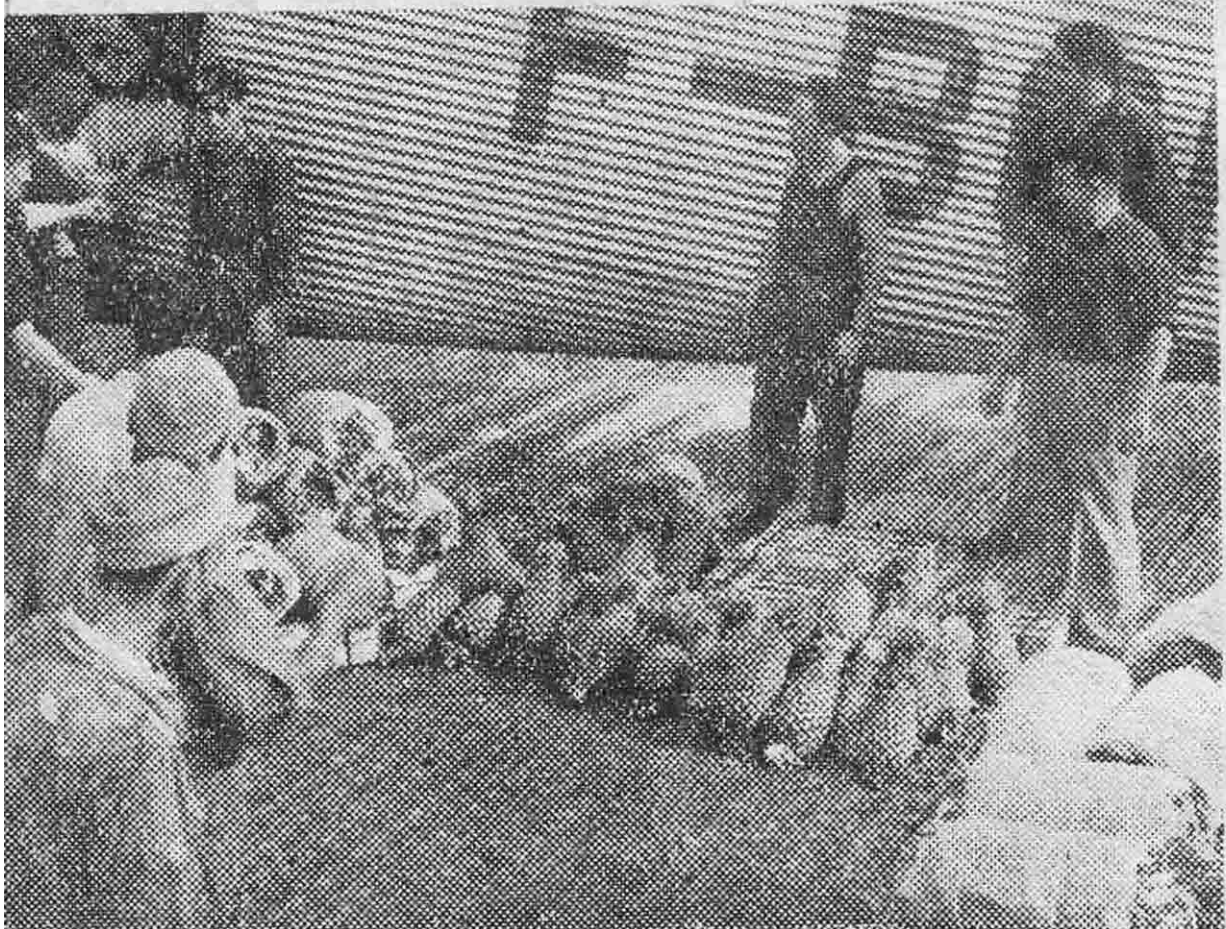
Franchissant le désert une cargaison d'ananas est arrivée hier par avion

Une très belle démonstration, qui donne la mesure des possibilités de l'aviation commerciale, vient d'être faite par un avion de la Cie Gle Transsaharienne piloté par Riquier, radio Godard, mécanicien Marye.

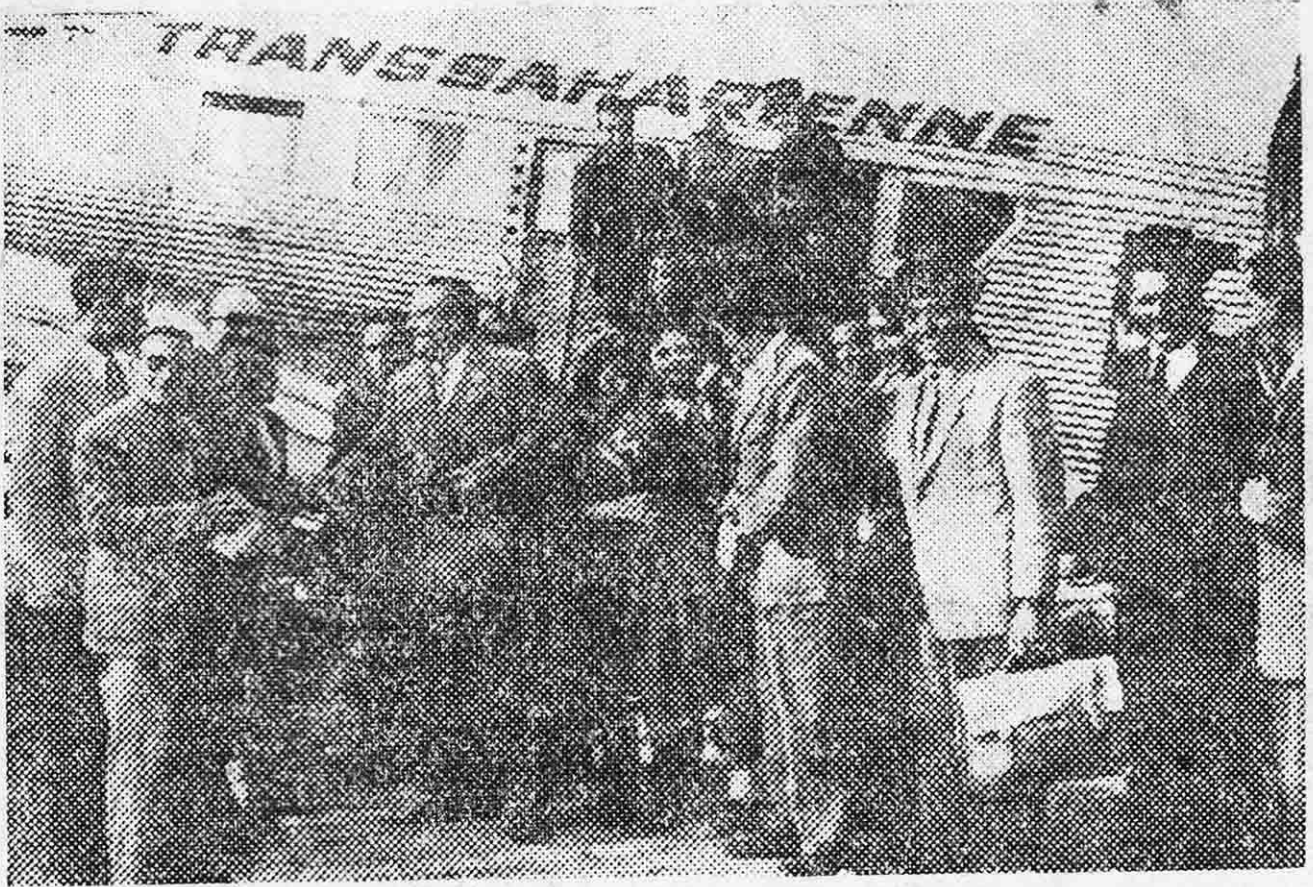
Ayant quitté Abidjan, port de la Côte d'Ivoire, dans la journée de mardi, l'appareil se posait hier après déjeuner à Maison-Blanche avec un important chargement d'ananas frais cueillis la veille sur les bords du golfe de Guinée et destiné à des commerçants algérois. C'est la première fois que ces fruits franchissent le désert en si grand nombre. Ajoutons que les Algérois dégusteront avant les Parisiens ces beaux produits de l'Afrique Noire.

P. L.

31 octobre 1947



L'arrivée de Fred Adison à Perpignan - Llabanère



M. Louis Font, directeur du Nouveau-Théâtre, serre la main à Fred Adison pendant que les musiciens manifestent leur joie de piétiner le sol de France.

(Photo R. Ponthus, « Républicain ».)

Chaque soir, vers 18 heures, l'aéroport de Perpignan-Llabanère connaît une activité fébrile au moment de l'arrivée des grands courriers aériens venant de l'Afrique du Nord ; mais hier plus encore qu'à l'accoutumée, le personnel s'affairait comme si quelque ministre ou haut personnage de la 4^{me} République devait prochainement atterrir. Il s'agissait, en effet, d'une personnalité fort connue dans le monde entier, le célèbre chef d'orchestre Fred Adison accompagné de tous ses musiciens. Il y avait là Al. Mone, un des meilleurs trompettistes mondiaux, le chanteur Mario Call, Max Roche, Tddy Amlyn, Pierre Brun, Bobby

Hirth, tous membres de la célèbre phalange.

Dès que l'avion « Ju-52 », de la « Transa » eut stoppé ses moteurs, ce fut au milieu d'un accès de gaieté générale que les musiciens saluèrent leur arrivée sur le sol de France après une tournée de 45 jours dans toutes les villes de l'Afrique du Nord.

M. Louis Font, directeur du Nouveau-Théâtre, établissement dans lequel Fred Adison et ses boys doivent jouer ce soir, accompagné de son frère, M. Pierre Font et de son oncle, vint serrer la main du sympathique chef d'orchestre.

15 avril 1948

Brillante inauguration à la Compagnie Générale Transsaharienne



Les passagers du voyage inaugural du D. C. 3

(Photo R. Ponthus)

Chaque jour l'aérodrome de Perpignan-Llabanère voit s'accroître l'intensité de son trafic et nous ne pouvons que nous en réjouir, car la plus-value de notre département et son intérêt commercial et touristique s'en trouvent accrus d'autant.

Hier matin, la Compagnie Générale Transsaharienne inaugurait, à l'occasion d'un voyage d'études et d'exploration, un nouvel appareil « D. C. 3 » qui complètera l'effectif déjà important de cette Compagnie. En effet, désormais, « Transsaharienne » et « Air-Transport » travailleront en « pool » avec huit appareils qui porteront le tonnage journalier de ces Compagnies à 68 tonnes.

UNE LIAISON AÉRIENNE CENTRE-OUEST-ALGÉRIE

Depuis quelques mois nous avons eu connaissance de ce projet réalisé et fonctionnant déjà avec plein succès pour les régions Languedoc-Roussillon : têtes de ligne à Nîmes, Montpellier et Perpignan.

Au début du mois un expert de la Compagnie générale transsaharienne est venu étudier dans notre région les possibilités techniques et commerciales d'une liaison Centre-Ouest-Afrique du Nord.

Il s'agissait d'abord de choisir la tête de ligne.

Angoulême a été immédiatement écarté : insuffisance du terrain.

Après le concours hippique obligé d'émigrer à Jarnac, la tête de ligne s'installera à Cognac.

Nous ne pouvons qu'évoquer, à ce sujet, la situation actuelle des villes qui, il y a 50 ans, ont refusé de s'intéresser aux voies ferrées. Elles végètent à l'heure actuelle, vidées peu à peu de toute activité, désertées peu à peu au

profit des centres industriels et commerciaux qui se sont développés sur les grands axes ferroviaires.

Avec les progrès prodigieux de l'aviation, vitesse, sécurité, capacité de transport, réduction progressive des tarifs passagers et marchandises. Comment ne pas jeter un regard 50 ans en avant.

Que peut faire seule, malgré sa foi et son dynamisme, la petite équipe des Ailes angoumoises groupée autour de son président, M. Joubert ?

Nous n'avons pas l'impression que dans cet ordre d'idées la municipalité et la Chambre de commerce d'Angoulême aient pris nettement conscience de leurs responsabilités et des perspectives d'avenir.

Par sa situation géographique, Angoulême aurait pu devenir, sur le plan des liaisons aériennes, la plaque tournante, la gare centrale du Centre-Ouest. L'importance de

ses industries et de son commerce le justifiait d'ailleurs.

Ne peut-il, en outre, prétendre devenir un centre de rayonnement touristique ?

Faut-il encore que les pouvoirs responsables le veuillent et le voulant, prennent les dispositions nécessaires.

Refonte complète des arrêtés de circulation et de stationnement qui font de la cité angoumoise un labyrinthe et un « piège à contraventions ».

Accélération des travaux de la rue de Saintes qui imposent une déviation dans des rues défoncées à l'ouverture de la saison de grand passage.

Nous n'osons imaginer l'embouteillage les 11 et 12 juin, jours des Circuits internationaux motos et autos.

Nous n'osons pas plus croire que les services compétents ont demandé trois mois — ce qui nous pousserait à fin août — pour placer des panneaux touristiques.

Qu'il nous soit permis de rappeler à nos édiles que la population attend d'eux beaucoup plus que des joutes oratoires, une administration sérieuse, beaucoup plus que la construction d'escaliers d'utilité douteuse des réalisations de longue portée et d'intérêt général.

Cognac a eu la chance de disposer d'un terrain... qui n'y est pas venu tout seul. La Compagnie transsaharienne y a trouvé un accueil compréhensif et des appuis précieux.

C'est dans son ciel qui s'envolent bientôt les avions, passagers et fret, à destination de l'Afrique du Nord et des réseaux des territoires du Sud.

Robert Richard.

EN RECOMPENSE
DE SES LOYAUX SERVICES

Louis DEMOUEAUX a été hier consacré chef pilote de la « Transsaharienne »

Au cours d'une cérémonie intime, qui s'est déroulée hier matin à Maison-Blanche, M. Pierre Pyt, directeur général de la Cie Transsaharienne, devant tout le personnel rassemblé, a tenu à rendre un éclatant hommage au dévouement et à la conscience professionnelle de Louis Demouveau en le nommant chef pilote de la Compagnie.

Entré à la Transsaharienne dès la création de la section aviation, Louis Demouveau, pilote d'avion, de planeur, d'hydravion, breveté mécanicien, possédant par ailleurs de nombreuses autres connaissances, compte actuellement à son actif 5.647 heures de vol.

Les nombreux Algérois qui depuis plus de deux ans empruntent les avions de la Transsaharienne pour se rendre à Perpignan ou en A.O.F., ont pu apprécier les qualités exceptionnelles de ce pilote qui est par ailleurs très estimé de ses camarades.

La distinction flatteuse dont il vient d'être l'objet de la part de ses chefs, sera donc accueillie avec sympathie dans les milieux de l'aviation commerciale. Nous lui adressons nos plus vives et amicales félicitations.

P. LAFFARGUE.

VACANCES 1948

ALGER - PERPIGNAN
PAR AVION

La Compagnie Générale
TRANSSAHARIENNE

vous invite à réserver vos places
C'EST PLUS PRUDENT !

17, r. Michelet. Tél. 384-20

Aller : 8.500 — Aller-retour : 15.300

— REQUISITIONS ACCEPTÉES —

L'accueil d'autrefois...
la sécurité d'aujourd'hui

Un évènement attendu
Une nouvelle ligne aérienne COGNAC-ALGER
doit entrer en service le 21 juin

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT
DE LA CHARENTE

Chalais, le 15 JUIN 1949 194

MAIRIE
DE
CHALAIS

TEL. 33

Le MAIRE de CHALAIS ,
Conseiller Général

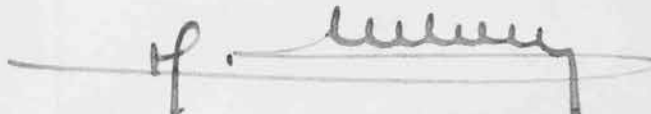
à Monsieur Pierre LAFFARGUE
Agent Commercial de la Compagnie
Général Transatlantique -
4 rue Drouillet à ALGER -

Monsieur ,

Monsieur le PREFET de la CHARENTE m'a fait connaître vos intentions de ravitaillement de la région d'Alger en viandes qui pourraient être transportées par avion, départ de COGNAC.
En conséquence je me permets de vous faire savoir que nous faisons en ce moment une certaine publicité en vue de la reprise de notre marché aux veaux, qui avant guerre avait une activité très importante, tout en vous faisant remarquer la qualité des veaux de la région de CHALAIS. Ces marchés ont lieu le premier et le troisième lundi de chaque mois.

Si toutefois vous étiez intéressé par la qualité de cette marchandise "Veaux de CHALAIS" qui fait le renom de la région, je me tiens à votre disposition pour vous donner tous renseignements complémentaires que vous pourriez désirer, et pourrais même vous mettre en rapport avec un ou plusieurs bouchers expérimentés qui pourraient vous approvisionner.

Je vous prie d'agréer Monsieur, l'expression de mes salutations très distinguées.



J. GRELON

EN ROUTE POUR PARIS POUR COURIR LE CROSS DE L'« EQUIPE »



Février 1948

LAMOUDA (à g.) et PETITPIERRE sont partis hier matin pour Paris où ils courront dimanche prochain le Cross des champions de

Venant d'Alger, le premier avion du service régulier de la C^{ie} Transaharienne s'est posé lundi soir sur l'aérodrome de Châteaubernard

Nos lecteurs savent déjà que depuis quelques mois la « Compagnie Générale Transaharienne Air-Transport » étudia la possibilité de réaliser par la voie des airs une liaison commerciale régulière entre la Charente et l'Algérie. Cette liaison est maintenant du domaine de la réalité et lundi soir, à 18 heures 35 exactement, un appareil de la compagnie s'est posé sur une des pistes de l'aérodrome de Châteaubernard, près de Cognac, où il fut tout aussitôt entouré d'une foule de curieux venus pour l'accueillir.

Dès le début de l'après-midi, l'avion, un « Bristol Freighter » de conception ultra-moderne, avait été signalé au contrôle de la base et les militaires étaient prêts à le recevoir. Un peu plus tard, on apprit de Toulouse, où il avait fait escale, qu'il arriverait au-dessus de Cognac à 18 h. 30. A 18 h. 15, la tour de contrôle capta les premiers messages du Bristol à qui elle communiqua les consignes de piste et bientôt l'avion fut en vue. Quelques minutes plus tard après un atterrissage impeccable, il roulait sur la bande cimentée. Enfin ses deux hélices s'arrêtèrent et la porte s'ouvrit sur une passagère que son fils, un élève pilote de la base, était venu accueillir. L'équipage, composé de quatre hommes sauta à terre à son tour et fut aussitôt assailli par les journalistes qui l'attendaient.

Enchantée de son voyage

Dès qu'il apprit que l'avion, parti d'Alger avec 32 passagers, les avait déposés successivement à Montpellier puis à Toulouse avant de poursuivre son voyage vers Cognac avec à son bord la seule passagère pour cette destination. Cette dernière se déclara enchantée de son voyage et vanta les avantages de l'avion, plus rapide et moins onéreux que le train et le bateau combinés. D'ailleurs les visiteurs qui avaient envahi l'appareil constataient, sous la conduite de l'équipage, que les aménagements étaient capables de procurer aux passagers tout le confort désirable pour effectuer dans de meilleures conditions une traversée pourtant bien courte. Et cependant l'avion qui devait repartir de Cognac avec seulement du fret n'avait pas été doté pour la circonstance des perfectionne-

ments prévus pour le transport des touristes. Ceux-ci jouissent habituellement d'une insonorisation parfaite et aussi d'un bar fort bien approvisionné qui ajoute à l'agrément du voyage. Nul ne s'étonnera sans doute que dans ces conditions les avions de la Transaharienne soient très populaires auprès des usagers qui les utilisent déjà depuis un certain temps pour de fréquents voyages entre l'Algérie et le midi de la France. Bientôt sans doute les Angoumoisins, à leur tour, bénéficieront largement des avantages du transport aérien qui met l'Afrique du Nord à leur porte.

Trois tonnes et demie de viande fraîche pour l'Algérie

Pourtant lundi soir, aucun passager n'est monté dans le « Bristol » à Cognac à destination d'Alger. Quelques instants après l'atterrissage, l'appareil était débarrassé de ses sièges et l'avant du fuselage s'ouvrit pour permettre le chargement de viande fraîche en carcasse qu'un boucher charentais expédiait aux Algérois. Et après que l'équipage eut dîné, l'avion reprit l'air à 22 heures avec trois tonnes et demie de marchandise dans ses soutes.

Ce premier voyage n'est qu'un prélude. Chaque lundi, maintenant, l'appareil viendra chercher à Cognac sa cargaison de viande. Et l'on pense déjà qu'un jour très prochain il devra venir plus souvent encore pour emporter vers l'Algérie les produits que nos producteurs ne manqueraient pas de lui confier. C'est qu'en effet seul l'avion permet d'exporter dans les meilleures conditions les denrées périssables telles que les produits laitiers pour lesquels l'Afrique du Nord constituera un débouché fort appréciable. Nos exportateurs comprendront bien vite que le transport aérien qui donne déjà un pari partout d'excellents résultats leur permet par sa souplesse et sa portée, de trouver les marchés

nouveaux qui leur sont indispensables pour faire face à la crise provoquée par la sous-consommation. Mais il nous faut souhaiter cependant que les Charentais, comme chacun sait, lents à s'émouvoir, n'attendent pas pour découvrir les mérites de l'exportation par la voie des airs, que d'autres producteurs plus avisés aient déjà saturé de leurs produits les marchés que l'initiative de la Transaharienne met maintenant à leur portée. — C.L.

Le premier avion "Air-Transports" lundi 4 ju

Lundi 4 juillet, le premier avion de cette ligne est venu se poser sur la piste des Ailes cognac et ensuite s'est dirigé vers la tour de contrôle de la base à Châteaubernard.

Son atterrissage s'est effectué d'une façon parfaite sur un parcours d'à peine trois cents mètres à l'heure prévue, 18 h. 35.

Parti d'Alger avec trent-huit passagers, l'appareil en déposant un quart à Montpellier (treizième escale), puis à Toulouse (deuxième escale) et n'emmenait à Cognac qu'une seule passagère.

A sa descente d'avion, celui-ci se déclara enchantée du voyage. Nous avons pu interviewer le personnel de bord, M. Trochu.

MARIAGE DANS LE CIEL

AIR ALGERIE

et AIR TRANSPORT

fusionnent

pour l'exploitation des lignes algériennes et métropolitaines

Le mariage de deux compagnies privées de transports aériens, « Air Transport » et « Air Algérie », a été célébré hier au cours d'un cocktail offert à l'Hôtel St.-George par la nouvelle « Compagnie Air Algérie ».

Ce fut une cérémonie très cordiale, durant laquelle M. Adida, le colonel Alias et M. Chartier pour « Air Algérie » et le colonel Soufflet et M. Houis, pour « Air Transport », reçurent de nombreuses personnalités du monde politique et aéronautique, au nombre desquelles MM. Urbani, secrétaire général adjoint du Gouvernement général, représentant M. le Ministre M.E. Naegelen, Villevielle, directeur des Travaux publics au Gouvernement général, Bouakouir, directeur du commerce, de l'industrie et de l'énergie, Fogues, directeur de l'aéronautique civile, Gerard, son adjoint, le commandant Boussious, commandant l'aéroport de Maison-Blanche, Angeli, directeur de cabinet du président Flinois et le représentant, les représentants des compagnies d'aviation effectuant le trafic en Algérie, M. Teuma, d'Air-France, d'Anglejean, de la S.C.O.M.A.L., Moreau, des Avions Bleus, le colonel Bordes, d'Aérotec, et de nombreuses autres personnalités.

Dans un bref entretien, M. Adida nous dit que le but de cette association était d'accroître le rendement et de mettre à la disposition du public un service mieux coordonné.

Toutes les lignes actuellement en exploitation seront poursuivies avec un parc accru d'appareils. En outre, à partir du quatrième trimestre un certain nombre de lignes nouvelles seront créées en Algérie : Alger-Béchar via Oran, Alger-Laghouat, et un circuit des oasis par Oran-Béchar-Ouargla-Touggourt - Sétif-Bône-Constantine-Alger.

Air Transport

La Compagnie Air Transport (CAT), basée à Paris, est créée par un groupe de Français Libres, PDG : Jean Richard-Deshais, directeur général : colonel Jacques Soufflet et Houls, directeur commercial : Margot-Noblemaire. La CAT, dirigée par Louis Ottensooser (le *Commandant Charles* pendant la guerre), assure le transport de nuit des journaux en Bristol *Freighter* à partir de 1949 jusqu'à 1952 et livre à Alger la presse du jour.

La CAT possède six Bristol 170 *Freighter*, des Ju 52 et des DC 3. Elle assure des liaisons entre Alger et la côte occidentale africaine et elle dessert ensuite toute l'AOF.

Dès le mois de mars 1949, un accord est passé avec la Compagnie générale transsaharienne en vue d'une exploitation en commun des avions et des services. Fin 1949, la desserte des lignes Alger-Montpellier et Alger-Perpignan est effectuée sous les pavillons des deux compagnies.

Le 21 juillet 1950, un accord est passé avec Air Algérie (CGTA) pour l'exploitation des lignes algériennes et métropolitaines qui devient effective le 15 octobre 1951.

Le 29 juillet 1950, le Bristol 170 F-BENF est accidenté 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.

Le 23 mai 1953, de la fusion de la CAT et de la Compagnie Générale des Transports Aériens (CGTA) est issue la Compagnie Générale des Transports Aériens Air Algérie (CGTA-AA).

*POUR VOYAGER SUREMENT
RAPIDEMENT
CONFORTABLEMENT*


Utilisez les services de la COMPAGNIE GENERALE

TRANSSAHARIENNE - AIR TRANSPORT

Alger-Perpignan

Alger-Montpellier

Alger-Marseille



Conditions spéciales aux membres des Aéro-Clubs
et de l'Automobile-Club de la Province d'Alger

Renseignements :

SERVICE DES PASSAGES : 17, rue Michelet. Alger - T. 384-20

Publicité commune Compagnie Générale Transsaharienne et Compagnie Air Transport

Transports Automobiles

==== Passagers - Frêt ====

FRANCE ALGERIE A.O.F.

COMPAGNIE GENERALE

TRANSSAHARIENNE

Siège Social : 5, Avenue Hoche - PARIS - Téléph.: Carnot 84-12

DIRECTION GENERALE : 15, Rue Michelet - ALGER - Tél : 366-15

SERVICES AUTOMOBILES REGULIERS DE
COLOMB BECHAR à GAO par la piste de BIDON 5

Correspondance à GAO avec les Services de la TRANSAFRICAINE
vers la Guinée (Kankan) et du Soudan au Tchad, de Bamako à
Fort Lamy par la Haute Volta (Bobo Dioulasso) et le Niger
Niamey et Zinder

LIAISONS REGULIERES ENTRE COLOMB-BECHAR
— ET LES OASIS DU TOUAT-GOURARA —

Services aériens réguliers

Métropole - Algérie - A. O. F. par avions

AIR TRANSPORT

RENSEIGNEMENTS :

PARIS : 9 Bd Malesherbes - T. : Anjou 16-94

PERPIGNAN : 2, Av. G1-de-Gaulle T. : 52-66

ALGER : 17, Rue Michelet - Tél. : 384-20

COLOMB BECHAR : Tél. : 22

— ET TOUTES AGENCES DE VOYAGES —

La ligne "Air-Transport" Alger-Cognac aura un service régulier hebdomadaire



(Photo N.R., op. R. FONTET).

A gauche : Une passagère va vers le taxi qui va la conduire en ville. Au premier plan, de profil : Un de nos confrères, M. Conte, vers lequel se dirige M. Barré. A l'arrière plan : Le pilote (en short), M. Trocherie; M. Duval; le capitaine de la base du « flying control »; M. Darrénougué, chef pilote des « Ailes cognaçaises ».

Nous avons, lundi, relaté la première arrivée à Cognac du « Bristol Freighter » chargé d'assurer la liaison Alger-Cognac et retour.

Ce voyage sera hebdomadaire pour l'instant.

Chaque semaine, l'avion viendra prendre à Cognac sa cargaison de plusieurs tonnes de viande fraîche destinée aux Algérois.

Souhaitons également que dans le sens Alger-Cognac l'appareil puisse nous apporter des produits de cette Afrique du Nord, tels que raisins et autres primeurs.

Espérons également que nos compatriotes, intéressés comprendront toute l'importance que revêt pour eux cette liaison entre notre région et l'Algérie et qu'ils sauront en tirer le meilleur profit pour eux d'abord et leurs compatriotes.

La liaison « passagers » s'effectuera par un autre Bristol, un « Bristol Wayfarer », qui comportera tous les aménagements possibles pour donner aux passagers tout le confort que permet de réaliser la technique moderne.

Le premier avion de la Compagnie "Air-Transports" s'est posé à Cognac lundi 4 juillet, à 18 h. 35

Lundi 4 juillet, le premier avion de cette ligne est venu se poser sur la piste des Ailes cognacaises et ensuite s'est dirigé vers la tour de contrôle de la base école.

Son atterrissage s'est effectué d'une façon parfaite sur un parcours d'à peine trois cents mètres à l'heure prévue, 18 h. 35.

Parti d'Alger avec trente-six passagers, l'appareil en déposait un quart à Montpellier (1re escale), puis à Toulouse (2e escale) et n'emmenait à Cognac qu'une seule passagère.

A sa descente d'avion, celle-ci se déclara enchantée du voyage. Nous avons pu interviewer le personnel de bord, M. Trocherie,

pilote; M. Mariès, radio; M. Cret, mécanicien et surtout M. Derval, chef du trafic.

Toutes ces personnes se sont mises à notre disposition pour répondre à nos questions et nous donner quelques renseignements sur l'appareil.

Celui-ci, un « Bristol » Greigh a les caractéristiques suivantes:

Bi-moteur de chacun 1.800 CV hélice à quatre pales; peut atterrir sur trois cents mètres et décoller à pleine charge sur 600 mètres, avec un seul moteur. A une capacité de 18.400 kilbs de charge utile et peut emporter 4.764 kil de fret.

Son envergure de 32 mètres lui assure une stabilité très grande que la forme du fuselage augmente encore.

Le pilote, M. Trocherie, déclare que l'appareil, étant donné sa construction, était d'une très grande maniabilité et offrait une sécurité parfaite.

A une de nos questions, le chef pilote nous répondit qu'actuellement la compagnie avait neuf avions en service sur ses différentes lignes mais que déjà, avec le trafic qu'elle effectuait, il lui en faudrait trente. Certains appareils sont constamment en vol. Le trajet Perpignan-Cognac (1.100 kilomètres) peut s'effectuer en 1 h. 35.

L'appareil est reparti ce même jour lundi, de Cognac à 23 heures, avec un fret de 2.760 kil de viande fraîche amenée à heures. Le chargement s'est donc effectué en moins d'une heure.

Nous reviendrons sur cette question dans un prochain papier.



▲ *Le stand commun de la Compagnie Générale Transsaharienne et de la Compagnie Air Transport à la Foire de perpignan en 1949*

▼ *Bristol 170 Freighter*



FRANCE-AFRIQUE DU NORD



C^{IE} AIR-TRANSPORT



▲ ▼ *Bristol 170 Freighter d'Air Transport (ci-dessus, chargement d'un hélicoptère Hiller)*



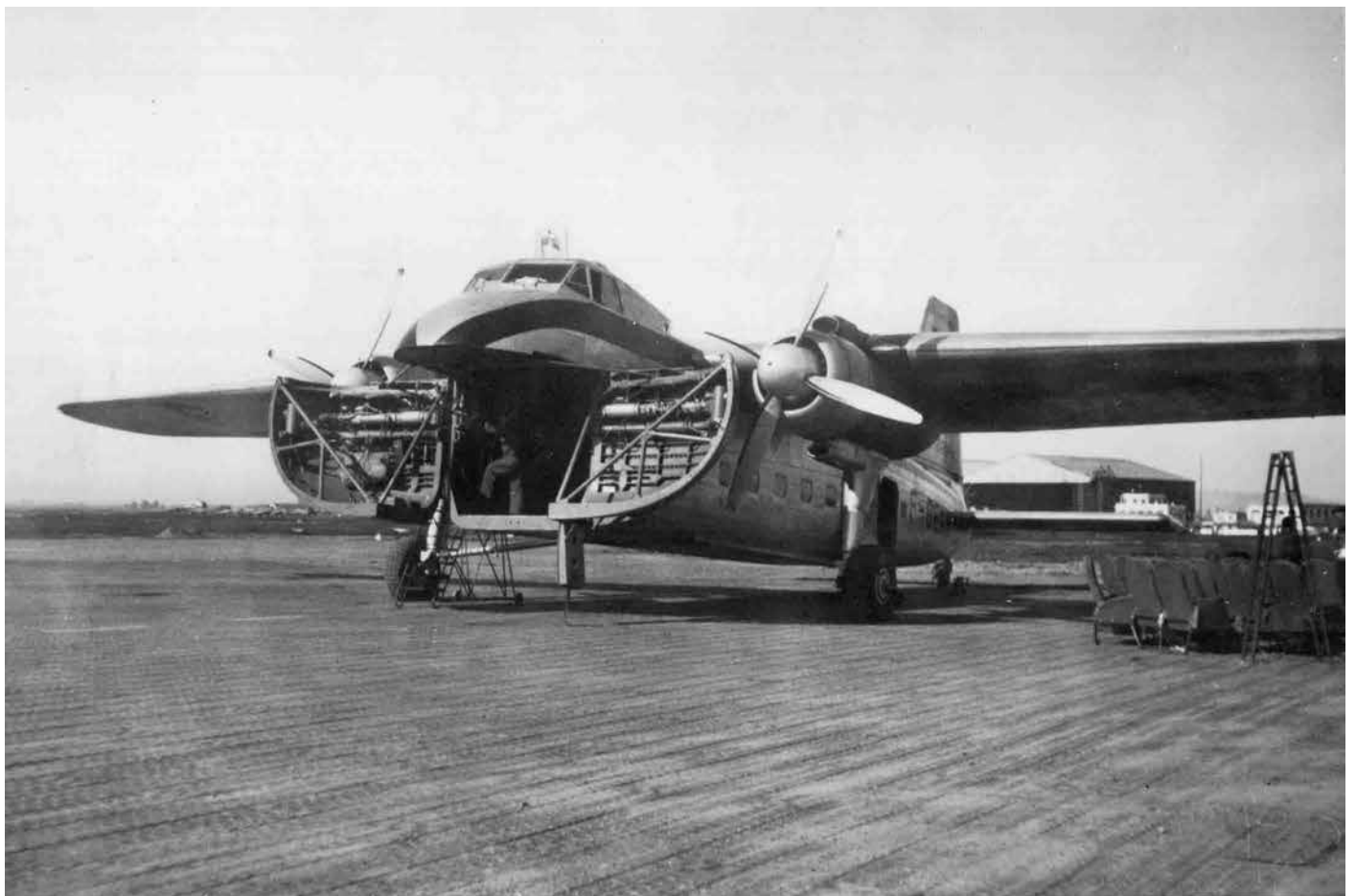


▲ ▼ *Démonstration à Maison-Blanche avec un Bristol 170 Freighter d'Air Transport*





▲ ▼ *Bristol 170 Freighter d'Air Transport*





Mai 1949, embarquement d'une 4 cv dans un Bristol 170 Freighter d'AirTransport et l'installation dans la cabine

Compagnie algérienne des transports aériens (CATA)



Le général Joseph Vuillemin

La Compagnie Algérienne des transports aériens (CATA) est créée en septembre 1946 à Philippeville (8, rue Amiral-Courbet) par le général Joseph Vuillemin qui est retiré à Alger.

L'industriel Eugène Amiel, de Philippeville (exploitant en bruyère) et Maurice Faure (agriculteur à Redjas) coopèrent à la création de la compagnie.

La CATA débute son activité avec quatre NC 702 livrés entre mai et juillet 1947 : F-BBFN *Skikda* livré le 28 mai, F-BDLF *Jean Dagnaux* et F-BDLG *Maryse Hilz*, livrés le 19 mai et F-BDLP *Marin La Meslée* livré le 18 juillet. Elle exploite deux lignes régulières : Alger-Sétif-Constantine et Alger-Biskra.

Le F-BDLG est accidenté le 8 janvier 1948 près de Palestro, piloté par Maurice Pehu, suite à une défaillance moteur et à l'impossibilité de mettre l'hélice en drapeau (neuf morts)

Fin 1948, les NC 702 sont reversés à l'armée de l'Air et remplacés par les DC 3 F-BEFA *Ville de Bône* en juin 1948, F-BEFB *Ville de Constantine* en janvier 1949, le F-BESS *Ville de Djidjelli* en avril 1949, puis le F-BEFT.

La CATA et ses quatre DC 3 seront absorbés par Aigle Azur en janvier 1950.



Le DC 3 F-BEFB à Constantine-Oued Hamimine



▲ ▼ Juin 1949, meeting à Oued-Hamimine organisé par l'Aéro-club de Constantine, avec la participation de deux DC 3 de la CATA



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)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)
- **Sous le signe de l'Hippocampe** (Pierre Laffargue, Pierre Jarrige)
- **SCLA-LAM-GT 2/15** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1946-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Air Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Aérotec** (Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Août 2021
 ISBN 979-10-97541-30-9
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite