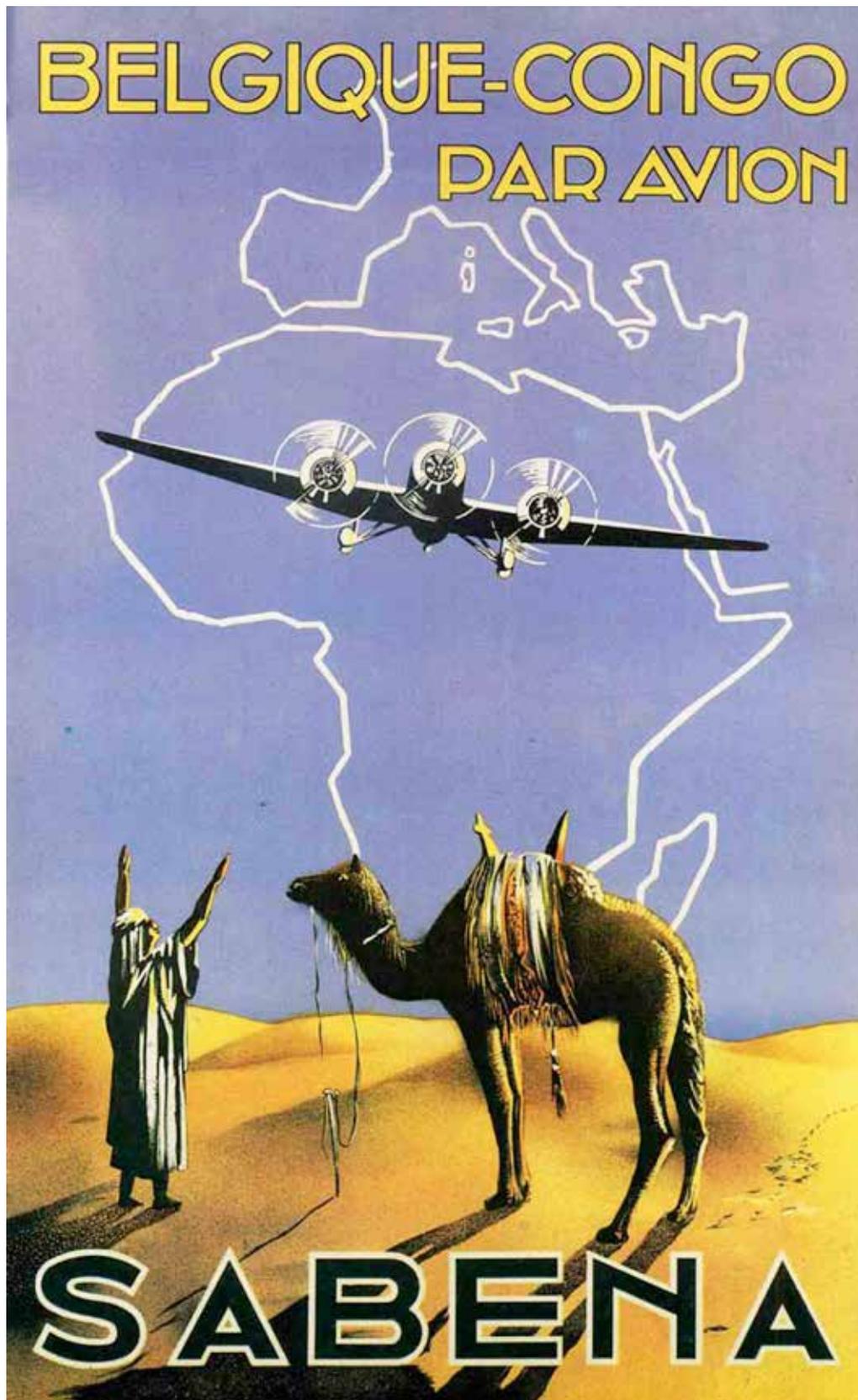


Aviateurs belges en Algérie



Pierre Jarrige

Remerciements à Dominique Van Impe et Jacques Gorteman, historiens de l'Aviation belge et de la SABENA, et aux amis belges qui ont corrigé et amendé ce document : Henri Bradfer, Thibaud Cammermans, Jean-Claude Delft, René-Michel de Looz-Corswarem, Charlie de la Royère, Yves Duwelz, Michel Huart, Vincent Jacobs, Marc Loward, Charles Mali, Pierre Taquet, Jean-Pierre Van Mol, Filip Van der Haegen, Stephan Wilski et Luc Wittemans.

Remerciements au Cercle Aérophilatélique Français (CAF), à son président Dominique Petit et à ses membres, historiens aérophilatélistes : Gérard Collot, Alain Cornu et Jacques Renaud.

Cercle Aérophilatélique Français - 32, avenue de Normandie 78000 Versailles

fd.petit@orange.fr www.aerophilatelie.fr

Bibliographie

Périodiques :

- *Bulletin d'information du Cercle Aérophilatélique Français*
- *Le manche à balai*
- *La Dépêche algérienne*
- *L'année aéronautique*
- *L'Afrique du Nord illustrée*
- *Les Ailes*

Ouvrages :

- *Lignes africaines* - Gérard Collot et Alain Cornu - Éditions Bertrand Sinais - Paris 1999
- *Exploits et fantasmes transsahariens* - Dominique Béjui - La Régordane - Chanac 1994
- *Ciels impériaux africains 1911-1940* - Vital Ferry - Éditions du Géraut - Chartres 2005
- *La SABENA et l'aviation en Belgique* - Jacques Gorteman - Eigen uitgave - Bruxelles 2017
- *En avion de Bruxelles au Congo Belge* - Edmond Thieffry - La Renaissance du Livre - 1926
- *L'Afrique à vol d'oiseau* - Marc Augis - Éditions Pim Service - 1926 - Bruxelles 1935
- *Les souvenirs d'un colis volant* - Marc Augis - Icare - Bruxelles 1958
- *Lignes droites* - René-Michel de Looz-Corswarem - de Looz, éditeur - Merbes-le-Château 2017
- *Le Congo à six jours de Paris* - Capitaine Marie - Les Étincelles - Paris 1931
- *À grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire* - Léon Bradfer - Réédition numérique
- *En avion de Bruxelles au Congo Belge* - Edmond Thieffry - Renaissance du livre - Bruxelles 1926
- *Ailes civiles belges* - Boeck et Vandersanden - Éditions DRAPS - Bruxelles 1945
- *Bruxelles-Le Cap et retour* - Jacqueline Cusin - Desclée, de Brouwer - Bruges 1952
- *Tour d'Afrique en 80 jours* - Jacqueline Cusin - Roitelet - Bruxelles 1964
- *Les liaisons aériennes Belgique-Congo* - Teddy Fanchomme - Imprimerie Hélio - Bruxelles 1936
- *L'aviation marchande en Belgique* - Albert Colpaert - L'avenir belge - Anvers 1936
- *Les liaisons aériennes entre la Belgique et le Congo Belge* - CNPA - Bruxelles 1955
- *Jaarboek 1985* - Filip Van Der Haegen - AeroFil - Izegem 1985

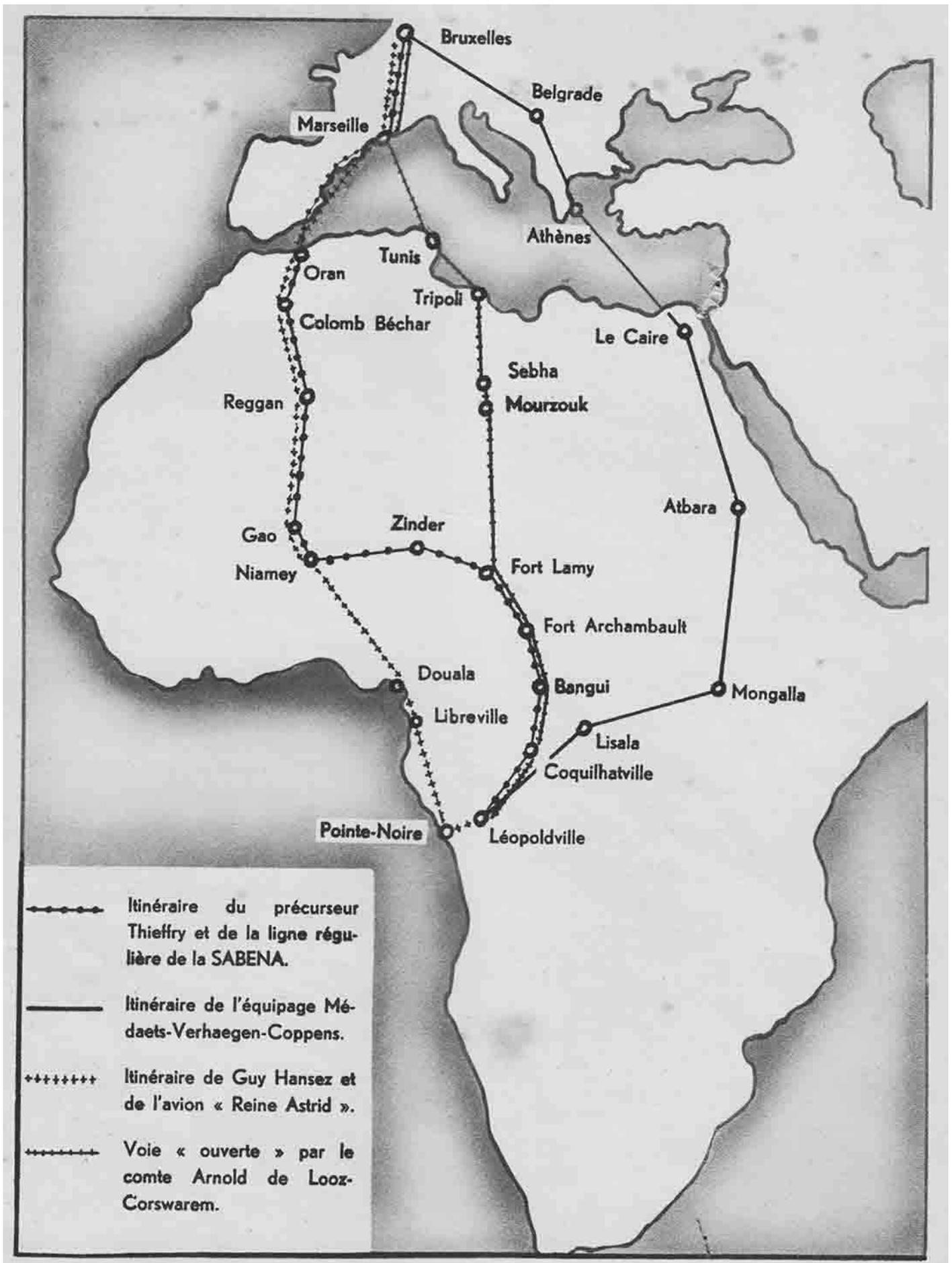
Sommaire

Prologue	1
Deux exploits	2
Échecs successifs et réussite	4
Succès et déboires en avions légers	6
Guy Hansez (Dominique Van Impe)	8
Arnold de Looz Corswarem	12
Le vol triomphal du <i>Reine Astrid</i>	20
Le révérend-père Léon Bradfer (Jacques Gorteman)	22
La SABENA (Dominique Van Impe)	26
Jacqueline Cousin et son Stinson	34
Chronologie	36
Album photo	46
Aérophilatélie	76

Les photos de ce document sont de : Belgian Aviation Preservation Association, Ahmed Benzine, Henri Bradfer, Brussels Air Museum, Pierre Caratero, Simone Castex, CDHA, Jean Delacroix, René-Michel de Looz-Corswarem, Françoise Fouques Duparc, Armande Fraix, Georges Gérard, Jacques Hemet, Vincent Jacobs, Reginald Jouhaud, Jean-Claude Le Bihan, Marc Lusardy, Charles Mali, Claude Marty, André Molto, Louis Olivier, SABENA, Claudie Saint-André, Simone Saint-Pierre, Vincent Selva, Filip Van Der Haegen, Dominique Van Impe et Jean-Pierre Van Mol.



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Mai 2020
ISBN 979-10-97541-21-7
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite



Les itinéraires des différentes liaisons aériennes Belgique-Congo, avec une variante par Alger

Prologue

Lorsque le pionnier belge Jan Olieslagers déchaîne les passions, en 1910, lors de ses vols à Oran-La Sénia avec son Blériot, il ne se doute pas que, quinze ans plus tard, en 1925, trois de ses compatriotes : Edmond Thieffry, Léopold Roger et Joseph De Bruycker, poseront leur immense biplan trimoteur sur ce même aérodrome, en route pour un vol victorieux vers Léopoldville.

Le vol historique d'Edmond Thieffry et de ses compagnons marque le début d'une émulation qui s'étendra sur dix années au cours desquelles la liaison aérienne entre la Belgique et le Congo sera la principale préoccupation des milieux aéronautiques belges.

La route est longue, 10 000 kilomètres, les difficultés sont nombreuses, mais la ténacité des aviateurs belges surmontera tous les obstacles : le relief, la mer, le Sahara, la jungle, la météo et les atterrissages en campagne.

De 1925 à 1935, les raids, les vols expérimentaux, les missions militaires et les exploits sportifs se succèdent avec des fortunes diverses sans cependant qu'un seul accident grave de personne ne soit à déplorer.

Dix ans, c'est le temps qu'il faudra pour que la liaison régulière, la fameuse LBC (Liaison Belgique-Congo), deviennent une réalité avec son inauguration, en février 1935, par l'équipage Prosper Cocquyt, Schoonbroodt et Maupertuis, sur le trimoteur Fokker FVII *Edmond Thieffry*. Cette liaison commerciale régulière de la SABENA constitue l'artère vitale du réseau mondial des lignes aériennes belges. Oran-La Sénia est une escale de cette ligne aérienne régulière, le cordon qui relie la Belgique à son cher Congo, le joyaux de l'Afrique, le pays que Dieu a doté de toutes les richesses.

Pendant ces dix ans, il a fallu lutter contre le pire des ennemis, la pire des engeances : les politiciens avec leurs arrière-pensées, leurs vues à court terme et leurs palinodies. Les Belges ont besoin de la France pour traverser l'Algérie, le Sahara, l'AOF et l'AEF, les Français ont besoin de la Belgique pour traverser le Congo. Les groupes aéronautiques et financiers français et belges s'affrontent, depuis 1927, en vue d'une collaboration franco-belge et d'une exploitation des recettes. Au lieu d'une synergie, les intérêts divergent, ce ne sont que négociations, tractations, compromissions et contrats foireux.

Heureusement, au dessus du « monde des affaires », deux hommes : Tony Orta et Jean Dagnaux s'estiment et coopèrent avec le même idéal et mènent à bien leur projet ambitieux avec une phalange de pilotes et de techniciens hors de pair. Tous ces hommes affrontent les mêmes difficultés et se côtoient fraternellement sur les aérodromes communs de l'Algérie à Léopoldville. La SABENA baptisera *Commandant Dagnaux* un de ses Junkers Ju 52.

La marche vers le but final bénéficie du travail accompli par les militaires qui construisent des aérodromes avec dépôts de carburant, hangars, balisage, stations météo et radio. Ils collaborent pour une connaissance approfondie de la météo et de la propagation des ondes radio et pour l'installation de radiogoniomètres. La SABENA et Air Afrique collaborent pour l'établissement des escales et des horaires et pour une amélioration des structures des aérodromes et la mise en place de dépôt de pièces de rechange.

L'aide apportée par les subventions des États, les primes accordées et les investissements au Congo Belge des grandes sociétés favorisent d'importants progrès. Ce travail énorme, qui pose les bases même du transport aérien et de la mise en valeur de l'Afrique, est anéanti en 1960, deux ans avant la fin de l'Algérie Française qui connaîtra le même destin tragique que le Congo Belge.

Deux exploits

En 1925, Edmond Thieffry, as de guerre avec dix victoires à son actif, propose à la SABENA (Société anonyme belge d'exploitation de navigation aérienne) de convoyer en vol à Léopoldville un Handley Page W.8f, alors que les avions sont habituellement amenés en caisses par bateau au Congo. Cette offre, d'abord accueillie avec incrédulité et scepticisme, engendre vite l'émulation et la fierté dans tout le pays.

Quand le projet est accepté et connu du grand public, il donne aussitôt lieu à un enthousiasme populaire considérable. L'avion mis à la disposition d'Edmond Thieffry est un trimoteur Handley Page W.8f construit par la SABCA belge, équipé d'un Rolls-Royce *Eagle* 450 ch et de deux Siddeley *Puma* de 240 ch chacun. L'entreprise est téméraire, plus de 8 000 kilomètres séparent la Belgique de sa grande colonie. L'avion fait environ 130 km/h en vitesse de croisière et les étendues sahariennes ont été jusqu'alors rarement survolées. Pour l'accompagner, Edmond Thieffry choisit comme pilote Léopold Roger et comme mécanicien Joseph De Bruycker, tous deux faisant partie du personnel navigant de la SABENA. L'avion, immatriculé O-BAHO, est baptisé *Princesse Marie José*, du nom de la fille du roi Albert, il est prévu de rester au Congo afin d'assurer les lignes intérieures avec un autre Handley-Page expédié par bateau.

Le départ a lieu de l'aérodrome d'Evere à Bruxelles le matin du 12 février 1925 en présence d'une foule considérable et de Carton, ministre des Colonies. Les jours suivants, la population belge s'arrache les journaux pour avoir des nouvelles de l'expédition qui avance à vitesse mesurée, la consigne étant de ménager l'appareil. Après le survol de la France par une météo médiocre, le *Princesse Marie José* se pose le 16 février à Oran où plane encore le souvenir du pionnier belge Jan Olieslagers, il est le lendemain à Colomb-Béchar. Le Sahara est franchi le 24 février par Reggan. Les aviateurs ne sont pas au bout de leur peine, ils sont obligés d'atterrir à cinq reprises en pleine brousse où l'essence et l'huile leur sont amenées en caravanes. Ils doivent attendre 18 jours à Bangui, jusqu'au 18 mars, *en vue de la Terre Promise*, une hélice amenée par bateau depuis Kinshasa.

Ce n'est que le 3 avril que l'aérodrome de N'Dolo à Léopoldville est atteint après escales à Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui et Irebu. La liaison Belgique-Congo par le Sahara algérien, le Niger et le Tchad (8 125 km) a été effectuée en 75 h 25 de vol.

Rentrés en bateau, Thieffry et De Bruycker sont l'objet à leur arrivée à Anvers le 30 avril, puis à Bruxelles, de réceptions enthousiastes.

De nombreux enseignements sont tirés de ce vol qui allait être à l'origine de l'émulation entretenue pendant dix ans dans le milieu aéronautique belge et qui préfigurait le service régulier Belgique-Congo.

Le 9 mars 1926, l'équipage militaire du lieutenant Georges Medaets, pilote, du lieutenant Jean Verhaegen, navigateur, et de l'adjudant Jean Coppens, mécanicien, décolle d'Evere à bord du Breguet 19 n° 302 *Reine Élisabeth* (Hispano-Suiza 450 ch), bombardier transformé en triplace et équipé de réservoirs supplémentaires. Léopoldville est atteint le 21 mars en passant par la vallée du Nil. Il repart le 29 mars pour atteindre Bruxelles le 12 avril. L'aller-et-retour a demandé 100 h 26 de vol.

Ces magnifiques exploits rendent optimiste pour l'avenir de la liaison régulière. Dans la frénésie de raids dans toutes les directions qui s'empare du monde aéronautique, les Belges ne pensent qu'à la liaison avec leur lointaine colonie, malheureusement, quatre échecs allaient suivre.



▲ 27 février 1925, le «Princesse Marie-José» à Colomb-Béchar

▼ Le Breguet 19 «Reine Élisabeth» de Georges Medaets, Jean Verhaegen et Jean Coppens



Échecs successifs et réussite

Un autre Breguet 19 (Hispano-Suiza 600 ch) équipé en grand raid, baptisé également *Reine Élisabeth*, décolle, lourdement chargé, de l'aérodrome militaire de Wevelghem le 11 novembre 1927. Georges Médaets et Jean Verhaegen espèrent rallier le Congo d'un seul coup d'aile mais, pris par la brume, ils s'écrasent sur le plateau de Langres. Georges Médaets est gravement blessé.

Guère plus heureux, Edmond Thieffry, Philippe Quersin et l'adjudant-pilote Joseph Lang décollent d'Evere le 9 mars 1928 avec le biplan métallique Zacco C2 O-BAFX (Hispano-Suiza 600 ch) *Princesse-Astrid* de construction belge, doté d'une autonomie de 3 000 km à 210 km/h. Ils sont contraints, par la brume, de se poser vers Philippeville (Belgique), l'avion est détruit, sans mal pour ses occupants.

Le même équipage repart le 26 juin 1928 sur l'avion belge RSV 22-180 O-BAJE (Hispano-Suiza 180 ch) prêté par l'Armée. Le vol sera interrompu par un atterrissage forcé dans le marais de Clapier entre Nîmes et Montpellier.

L'année 1929 est marquée par deux nouveaux échecs, celui d'Edmond Thieffry qui, le 5 février a un accident au décollage d'Anvers-Deurne avec l'Avimeta 92 O-BAJY (c'est la dernière tentative d'Edmond Thieffry qui se tuera le 11 avril 1929 en avion à Kibanga, au lac Tanganika, en laissant cinq enfants) et celui d'Henri Aerden et Bob Vandavelde qui partent d'Anvers le 26 mars à bord du RSV18-100 (Renard 100 ch) OO-AKA. Ils atteignent Lyon dans l'après-midi mais, le lendemain, une panne d'essence les contraint à un atterrissage forcé à Lloret-de-Mar, en Espagne.

Ces échecs ne découragent pas les aviateurs belges. Deux capitaines : Omer Vanderlinden et Robert Fabry, qui avaient déjà relié à deux reprises le Congo par voie terrestre (à moto et en auto), s'envolent d'Evere le 7 décembre 1930 avec le Breguet 19 OO-AKP *Reine Élisabeth* qu'avait déjà utilisé Georges Médaets. Le succès est enfin au rendez-vous, ils arrivent sans incident à Kinshasa le 15 décembre, après escales à Alicante, Oran, Colomb-Béchar et Reggan. Ils repartent le 16 décembre mais, après avoir attendu durant trois mois un moteur à Fort-Lamy, ils ne rejoindront Bruxelles que le 30 mars 1931, en cinq jours. Omer Vanderlinden, grand pilote de voltige, sera victime en 1933 d'une collision aérienne.



Le Breguet 19 d'Omer Vanderlinden et Robert Fabry à N'Dolo (Kinshasa) le 15 décembre 1930



▲ L'équipage malchanceux du Zacco C2 O-BAFX «Princesse Astrid» : Edmond Thieffry, Jacques Lang et Philippe Quersin

▼ Henri Aerden et le RSV18-100 OO-AKA. Henri Aerden, condamné pour espionnage pendant la Seconde guerre mondiale, sera exécuté par les Allemands le 20 novembre 1942



Succès et déboires en avions légers

Le 3 février 1931, Edmond Gillieaux et l'adjudant Emmanuel Dubois décollent d'Evere à bord du petit biplan belge Bulté RB-30 *Sport* (100 ch) OO-ALX. Le vol se termine par un atterrissage forcé à proximité de Bidon 5.

L'année 1932 est marquée par le premier vol réussi par un avion de tourisme. Frédéric Jamar, avocat à Élisabethville et président de l'Aéro-club du Katanga, rentre en Belgique à bord d'un De Havilland DH 60 *Moth* (Gipsy 80 ch) ZS-ACZ (ensuite OO-ANG) en passant par la vallée du Nil.

Edmond Gillieaux tente une nouvelle expérience en 1933. Il parvient à rejoindre sa résidence de Bangassou, avec le De Havilland DH 80 *Puss Moth* (Gipsy Major 130 ch) OO-ANH, accompagné de sa femme et en passant par l'Algérie, la Tunisie et l'Égypte. Le couple réédite sa performance en juin 1934, toujours avec le *Puss Moth*, accompagné de Jean Gomez, en passant par le Sahara et le Tchad. Leurs vacances terminées, ils rejoignent le Congo douze jours après leur décollage le 24 octobre en traversant le Sahara. En 1935, ils réalisent la troisième liaison réussie à leur actif.

Un autre ménage volant, Guy Hansez-Fester et son épouse, part de Deurne, près d'Anvers, avec le De Havilland DH 83 *Fox Moth* (Gipsy Major 130 ch) OO-ENC le 24 mars 1934 pour un aller et retour Belgique-Congo. Aller en cinq jours par le Nigeria et le Gabon, après escales à Oran, Colomb-Béchar et Reggan. Au retour, parti de Léopoldville le 4 avril, atterrissage à Anvers le 11 avril, en présence d'une foule considérable, après être passé par le Tchad et l'Algérie.

En 1935, Jeanty, avocat à Léopoldville, accompagné de son épouse, rejoint Anvers avec son De Havilland DH 85 *Leopard Moth* OO-CAA. Il traverse le Tchad, le Sahara, l'Algérie et l'Espagne mais endommage son avion au cours d'un atterrissage en campagne dans la région de Lyon. Le retour vers le Congo s'effectuera sans incident en dix jours. Le OO-CAA est le premier avion immatriculé au Congo Belge. Il refait le trajet 1936 et, en juillet, il est au *Week-end aérien* à Heston en Angleterre et à Rangsdorf, près de Berlin, à l'occasion de Jeux Olympiques. Il était prévu de partir avec le Père Bradfer en vol groupé en 1937, les cartes philatéliques avec les trois noms étaient déjà imprimées (voir page 85). À la suite d'un contre temps, il repart seul la même année. Camille Gutt, qui sera ministre de finances, est directeur de la Société Générale de Belgique (SGB). Avec son Miles M.17 *Monarch* OO-UMK, fait un aller et retour au Congo fin 1938. Il possèdera le Miles M.11A *Whitney Straight* en 1937 et 1938, avec la même immatriculation OO-UMK.



Le De Havilland DH 60 Moth de Frédéric Jamar à son arrivée à Evere le 18 juin 1932

Edmond Gillieaux et Emmanuel Dubois avant le départ



3 février 1931, départ du Bulté Sport OO-ALX d'Edmond Gillieaux et Emmanuel Dubois à Evere



Le De Havilland DH 83 Fox Moth de Guy Hansez



Guy Hansez (Dominique Van Impe)

Guy Hansez est né à Arlon le 9 avril 1905. Son père était négociant en gros et détail de produits alimentaires : les magasins Courtheoux, et Hansez, à Bastogne. Membre fondateur également de la société L' Electricité de Bastogne.

Son jeune frère Christian s'est classé 10^{ème} des Jeux Olympiques d'hiver de Lake Placid (USA) de 1932, en Bobsleigh à deux.

Breveté à Anvers en 1932, il exploite trois aérodromes privés à Bastogne, à Arlon (la plaine de Waltzing) et à Mellier (Deux Prairies). Il est présent à toutes les fêtes aériennes à Arlon qui se déroulent sur « son » terrain : La Plaine.

Les avions de Guy Hansez :

- De Havilland DH 60G III *Moth* OO-GUY (1), immatriculé le 6 août 1932
- De Havilland DH 60G III *Moth* OO-GUY (2), immatriculé le 16 octobre 1932
- De Havilland DH 83 *Fox Moth* OO-ENC, immatriculé le 30 mars 1933
- Caudron C 630/631 *Simoun* OO-TSF, immatriculé le 20 janvier 1936
- Percival P 10 *Vega Gull* OO-ANC, immatriculé le 30 mars 1939

Guy Hansez crashera son premier avion, le OO-GUY, le 17 août 1932, soit le lendemain de son immatriculation, sur l'aérodrome privé de Capellen (Anvers) appartenant à son beau-père, Robert Fester. Jean Stampe, représentant à l'époque De Havilland pour la Belgique, lui livre rapidement un nouvel avion identique.

De 1926 à 1930, pilote de moto sous le pseudonyme de *Bentley* pour les usines Gillet et Saroléa à Herstal. Il remportera quatre Grands Prix en 1927. Il s'alignera chaque année, de 1926 à 1930, au Grand prix de Belgique à Francorchamps, mais ne ralliera qu'une seule fois l'arrivée à la 9^{ème} place, lors de sa dernière participation. Il perdra l'annulaire gauche lors d'un accident aux essais d'un grand prix. Cela mettra fin à sa carrière dans cette discipline.

De 1932 à 1940, pilote et personnalité incontournable de l'aviation de tourisme en Belgique et en Afrique, il est, en 1935, agent pour la Belgique de Caudron-Renault.

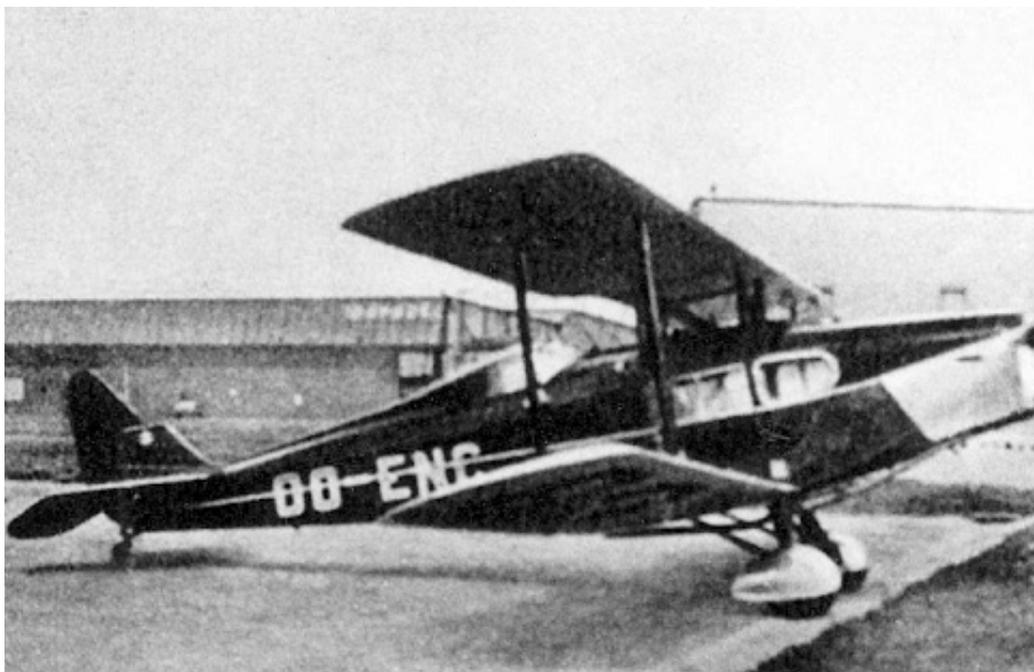
Le 28 mars 1934, il réussit comme pilote avec son épouse, brevetée télégraphiste, la première liaison Anvers-Léopoldville en avion de tourisme en quatre jours et demi et retour en huit jours. Il fait encore de nombreux raids, rallies et concours de vitesse en Afrique, il se perd en avril 1936 au-dessus de la Tripolitaine, se pose en plein bled et ne sera retrouvé par des pilotes italiens que trois jours plus tard.

Guy Hansez, Georges Moressée, professeur, et Joseph Duchêne (radio), partent de Haren, le 6 avril 1939, pour un périple de 40 000 km, avec le Percival *Vega Gull* OO-ANC (Gipsy Six, 200 ch). Ils sont chargés par le Roi d'une mission économique qui les amènera en Afrique du Nord, au Congo Belge, au Katanga, en Rhodésie du Nord et du Sud et en Afrique du Sud. Au retour, le 24 juin, l'équipage passe par le Mozambique, le Kenya, le Congo Belge oriental, le Soudan, la vallée du Nil, l'Égypte, la Libye, puis Tunis et Nice et atterrissent à Haren le 1^{er} août.

Après la guerre, il exploite les taxis aériens Hans-Air à Evere, il est négociant en pièces d'avions et matériel aéronautique. Il est aussi, jusqu'en 1970, pilote-auto de compétition sous le pseudonyme de *Remordu*, *Ancez* ou *Le Baron*. En 1939, il est réquisitionné avec son avion par l'Aéronautique militaire belge. Il est versé comme soldat-aviateur dans l'escadrille belge des avions-estafettes. Il décèdera à Bruxelles le 28 septembre 1978.



Le 11 avril 1934, Guy et Marie-Louise Hansez au retour de Léopoldville avec le DH 83 Fox Moth OO-ENC



Le DH 83 Fox Moth OO-ENC de Guy Hansez.



Le 11 avril 1933, à Maison-Blanche, le DH 83 Fox Moth OO-ENC de Guy Hansez lors du Rallye Algéro-Marocain



Guy Hansez fait escale à Tozeur en allant au Rallye Algéro-marocain



Guy Hansez mobilisé avec son Percival P 10 Vega Gull OO-ANC



«Monsieur le Baron» (Guy Hansez) vient de retourner sa BMW. Il est en complet veston, cravate foncée, et contemple les dégâts



Arnold de Looz-Corswarem

Après une accumulation d'incidents ou d'accidents qui aurait découragé les plus tenaces, le comte Arnold de Looz-Corswarem, président de la Fédération des clubs belges d'aviation de tourisme, applique sa devise : *Envers et contre tout* à la lettre. Après être parti le 17 décembre 1934 de Bruxelles avec le monoplane Saint-Michel OO-GUI (De Havilland *Gipsy* 105 ch) de construction belge, il est arrêté quatre jours à Lyon pour remplacer son hélice brisée à l'atterrissage.

Après une traversée difficile de la Libye et du Tibesti au cours de laquelle il reconnaît une nouvelle route vers le Congo qui gagne 1 500 à 2 000 km sur les routes antérieures, il se pose à deux reprises en pleine brousse avant d'arriver à Léopoldville le 5 janvier en causant une immense surprise, car personne n'avait eu connaissance de son projet. Repartant le 7 janvier par le chemin désormais classique de l'Algérie et du Sahara, le voyage s'arrête par un accident dans la région d'Alicante. L'avion est endommagé et le pilote est sérieusement blessé. Pour ce vol, la Belgique n'a pas accordé une participation aux frais, ni avant ni après cette liaison si utile au pays. Le seul objectif d'Arnold était de se rendre utile à son pays en démontrant la faisabilité de cette ligne droite entre la Belgique et sa colonie. Il n'était pas guidé par l'envie de réaliser un exploit sportif et, ironie du sort, il a reçu en récompense le Trophée National du Mérite Sportif de l'année.

Lors d'un voyage précédent autour de la Méditerranée, Arnold de Looz-Corswarem avait abîmé un avion, le Saint-Hubert G1 OO-AKL, dans un atterrissage forcé près d'Alger, à l'embouchure du Hamiz, le 24 juillet 1931. La réparation, assurée par Jean-Marie Fraix et Pierre Laffargue à Maison-Blanche, avait duré près de deux mois. Voici son récit :

Arrivé sans encombre à Oran le 22 juillet, je me décidais à pousser une pointe vers Colomb-Béchar, mais je rencontrais un vent de sable formidable qui me força à atterrir sur un terrain de secours à Bedeau, dans le Sud Algérien. Comme on m'a dit que le vent de sable durait neuf jours et que le 24 au matin il n'était pas encore levé, je regagnais Oran et pris le départ aussitôt vers Alger. Malheureusement, à 30 km à l'Ouest de cette ville, une panne de moteur me surprit alors que je volais à 3 ou 4 mètres de hauteur le long de la côte et que je venais de passer sous un banc de brume. N'ayant pas le choix, je dus atterrir sur une mauvaise petite plage de sable mou où j'arrivais vent arrière ! Et ce fut le capotage complet... On vint à mon secours, on transporta l'avion à Alger. Ici s'est affirmée la supériorité de la construction belge qui, à l'encontre de certaines constructions étrangères, est fort simple.

Un ébéniste, Monsieur Laffargue, et un mécanicien, Monsieur Fraix, effectuèrent les réparations avec dévouement et un désintéressement extraordinaires. Ils démontrèrent ainsi que l'avion peut, dans certains cas, se passer d'une main-d'œuvre trop spécialisée. La réparation fut néanmoins longue et le 8 septembre 1931, je pouvais enfin m'envoler à nouveau.

Lettre du Comte A. de Looz-Corswarem à Pierre Laffargue :

Retour Alger-Bruxelles avec le OO-AKL réparé.

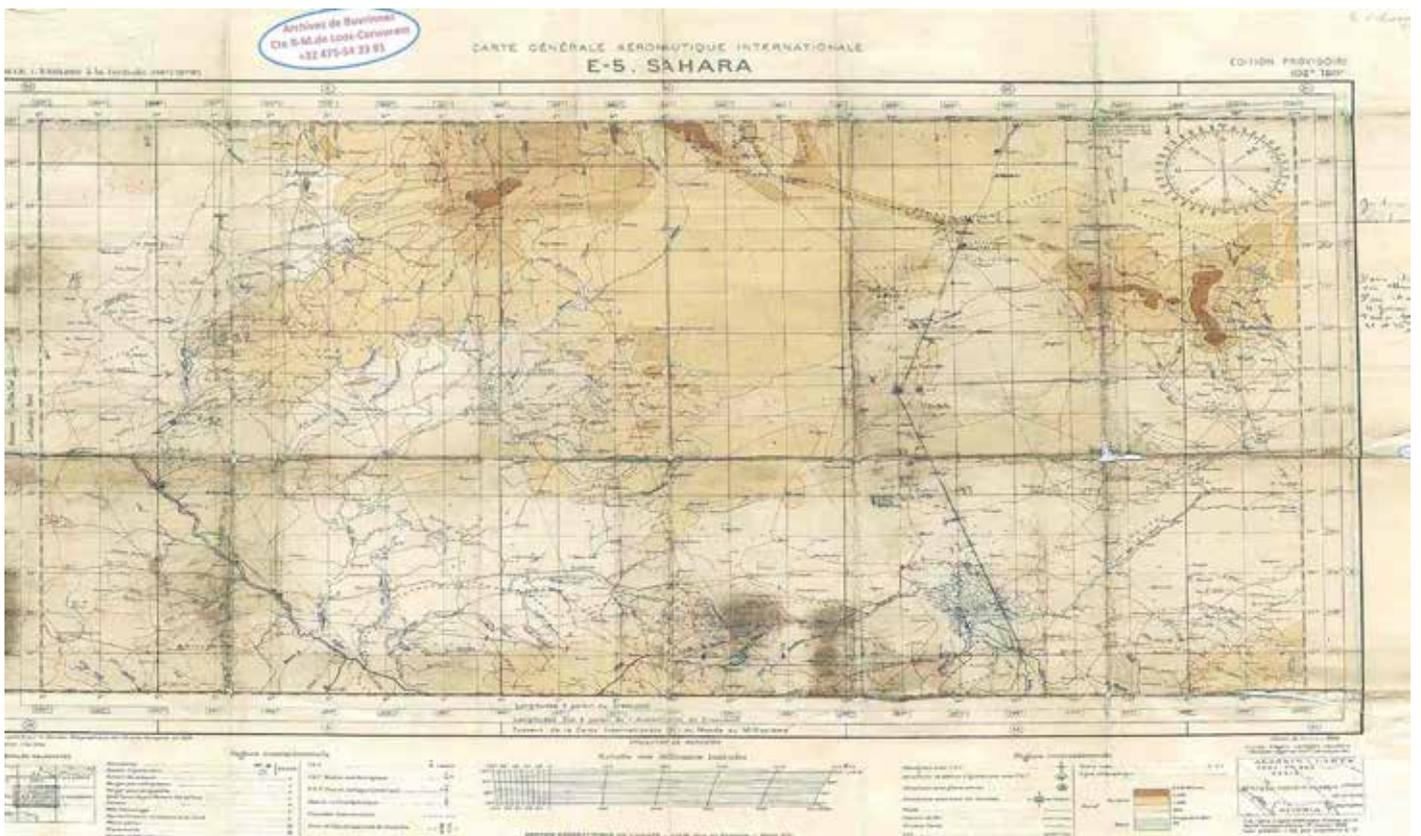
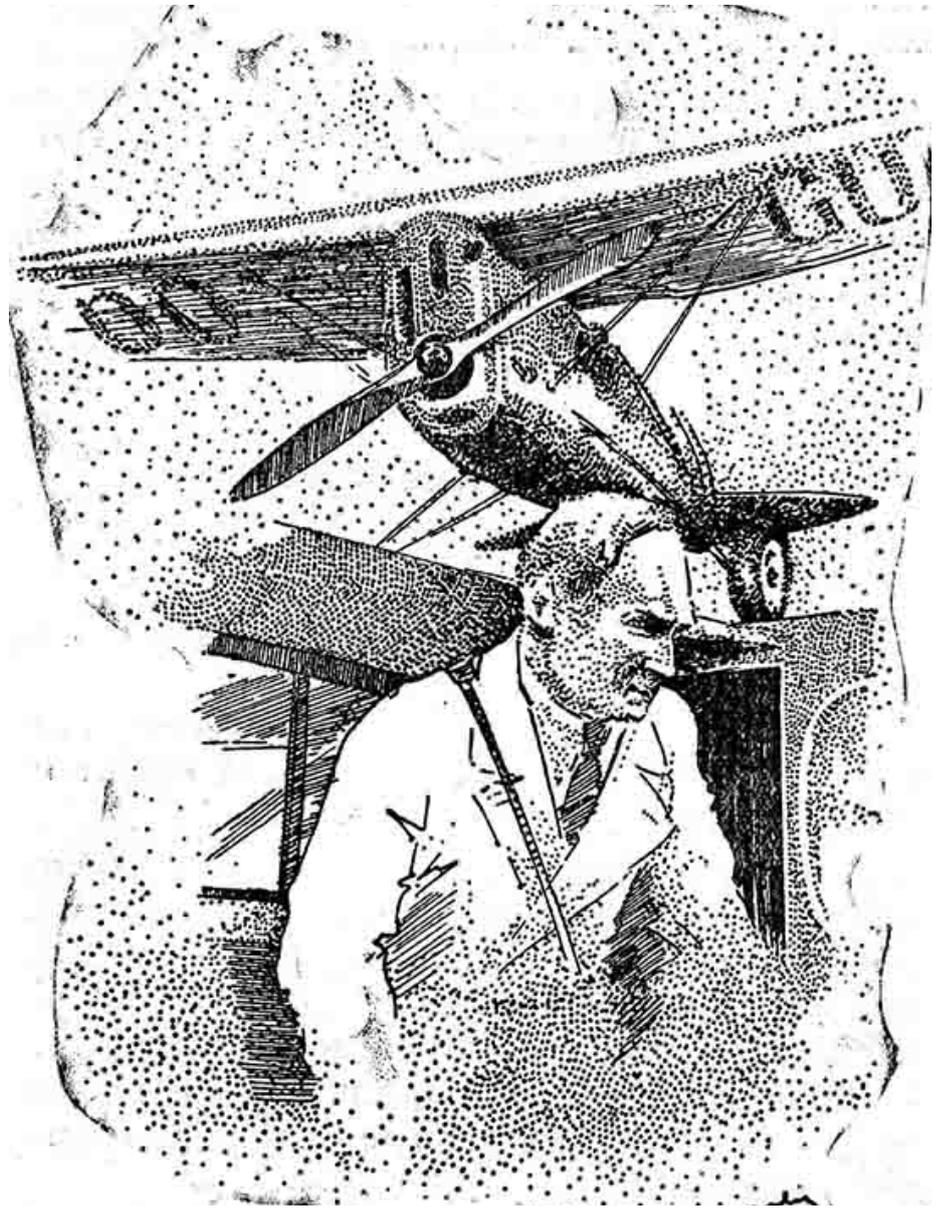
Bruxelles, le 30 septembre 1931

Cher Monsieur,

Merci pour vos deux lettres et compliments que j'ai reçus avec plaisir.

En ce qui concerne le montant de votre facture, dès réception de l'avis de débit, je me suis rendu compte de l'erreur et j'ai immédiatement rectifié. Sans doute donc, avez-vous touché maintenant l'intégralité de votre facture et s'il y eut du retard tout-à-fait involontaire, quant à moi, je vous demanderai de vouloir bien m'en excuser. Voici maintenant, puisque la chose vous intéresse, quelques renseignements au sujet de mon retour.

*Arnold de Looz-Corswarem et
une carte qu'il a utilisée*



8 septembre : Alger-Sétif

Parti d'Alger dans d'excellentes conditions : beau temps, moteur révisé, cellule réparée avec art, j'arrivais à Sétif après deux heures de vol, enchanté de ma première étape, lorsque que sur le terrain et tandis que je faisais tranquillement mon taxi, le moteur s'arrêta. C'était la panne d'essence, due au mauvais état de mon réservoir qui céda de tous côtés. Les militaires, très aimables fort heureusement pour moi, se chargent de la réparation, et le lendemain matin à 7h30 je pouvais tout joyeux reprendre mon envol.

9 septembre : Sétif-Tunis

Je mets d'abord le cap sur Djémila que je voulais voir puis sur Constantine qui m'intéressait aussi et enfin sur Tunis par Guelma et la vallée de la Medjerda. Promenade magnifique qui se termine en apothéose au-dessus des ruines de Carthage. A 11h30 en pleine chaleur et en pleins remous, atterrissage à l'aérodrome d'El-Aouina. L'après-midi, nettoyage et examen détaillé du « moulin », précaution que je prends toujours avant de m'élancer au-dessus de la flotte.

10 septembre Tunis-Catane

Le lendemain, dès l'aube, je suis au terrain. J'avais demandé les prévisions; les météo sont excellentes. Le calcul de la route est fait soigneusement et me voilà parti face au soleil. La Goulette me donne un alignement merveilleux et après avoir survolé le golfe de Tunis et laissé sur ma gauche le cap Bon, je m'engage au-dessus de l'eau. La mer était très belle mais je souhaitais cependant que des vents favorables me la fassent traverser le plus rapidement possible. Le temps heureusement est vraiment magnifique. Quelques nuages blancs me passent par-dessous et bientôt je vois, sur ma droite, l'île de Pantelleria dont les sommets, seuls, émergent de la brume sont d'un très bel effet. Puis, dans le lointain, d'abord des formes imprécises, puis précises : c'est la côte accidentée et pittoresque de la Sicile que je dois aborder à Sciacca. Pendant quelques instants, là, au-dessus de la mer je me recueille pieusement ; c'est ici, en effet, que le Dixmude a sombré entraînant dans sa chute tant de héros français. Les barques de pêche aux voiles claires qui découvrirent le corps du Commandant du Plessis y voguaient pareillement... et la traversée s'acheva au milieu de ces pensées virilisantes et douloureuses.

Au-dessus de la Sicile et grâce à l'excellent point de repère qu'est l'Etna, Catane fut atteint sans encombre ; mais là encore je constatais avec chagrin que je perdais de l'essence et qu'il ne m'en restait presque plus. Le Commandant de ce centre d'aviation italien voulut bien mettre son personnel mécanicien à ma disposition. La soudure ne peut être faite le jour même...

11 septembre : Catane-Naples

...Mais le lendemain matin, on s'y applique avec soin et à 11 h 30, je pouvais décoller. Au-dessus du détroit de Messine, je survole une très belle mer de nuages, puis longeant la côte si pittoresque de cette partie de la péninsule, j'arrive à Naples où j'atterris à 4h30 après avoir caressé de mon aile, sans oser y pénétrer moi-même, la fumée blanche du Vésuve. Là, comme à chaque étape, nettoyage et inspection. Je comptais alors repartir le lendemain à la première heure, mais en ouvrant la porte du hangar on constate que mon pneu est plat.

12 septembre : Naples-Rome

La réparation ne pourra se faire sur les lieux, il faut descendre en ville, bref, au lieu de partir à 6 h du matin je ne fus paré qu'à 12 h 30. Le temps de plus s'était gâté : vents forts du nord-ouest et plafond bas, je voulus cependant ce jour là rallier au moins Rome ; navigation lente et pénible : plus de 2 h 45 pour effectuer les quelques 200 kilomètres du parcours. Inutile d'essayer d'aller plus loin et cette fin d'après-midi se passera à la mise en ordre de l'appareil.



▲ 24 juillet 1931, accident à l'embouchure du Hamiz. L'ébéniste, Pierre Laffargue et le mécanicien Jean-Marie Fraix effectueront les réparations à Maison-Blanche

▼ Le Saint-Michel SG2 à Gao le 10 janvier 1935



13 septembre : Rome-Turin

... à 7 h du matin je pars plein chargement espérant atteindre Turin d'une traite. Mais à Pise je dois atterrir pour nettoyer mes bougies ; un premier essai de décollage est alors loupé faute d'essence. Mais j'ai le temps de couper et d'arrêter avant de sortir des limites. C'était encore une fuite à mon misérable réservoir ; elle est peu importante heureusement et en utilisant judicieusement le carburant placé dans l'aile, je pouvais continuer ma route et arriver à Turin.

14 septembre Turin-Dijon

Le lendemain matin, formalités douanières, examen détaillé de l'itinéraire, du réservoir malade que je n'avais pu faire réparer la veille dimanche puis départ pour la France. La visibilité était bonne, le col du Mont-Cenis est passé sans difficulté, mais sitôt dans la vallée de l'Ain de vilains nuages me donnent de l'embaras et ils me taquineront ainsi jusqu'au-delà de Chambéry. Ajoutez à cela, la complication qu'était pour moi, le jeu constant de mes réservoirs d'essence, et la crainte d'une baisse de régime, au moment où les intempéries m'obligeaient à faire du rase mottes, et vous comprendrez que ce trop long trajet n'eut vraiment rien de particulièrement folichon.

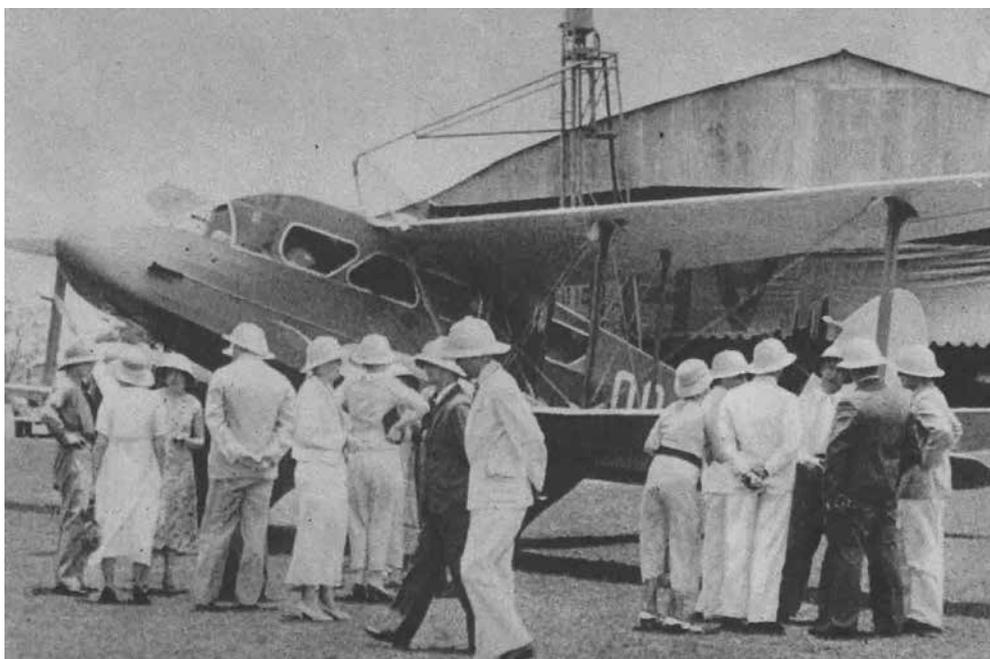
Hors du massif de la Grande Chartreuse, le temps devint meilleur mais un méchant le vent de-bout ralentissait désespérément ma marche. Incertain de ce qui me restait d'essence, j'atterris à Ambérieux, ajoute 40 litres, fais un faux départ, nettoie mes bougies qui décidément me donnent de l'ouvrage, repars et arrive à Dijon au début de l'après-midi. Le vent de face que je devrais affronter m'empêcherait d'arriver à Bruxelles, ce jour là. Aussi, vais-je en profiter pour faire resouder mon réservoir, l'armée, toujours disposée à rendre service exécutera le travail...

15 septembre : Dijon-Bruxelles

..et le lendemain, à midi et demi, je mettais le cap sur Bruxelles. En arrivant à destination « shake hand », embrassades, ...interview et le beau voyage prenait fin... Mais cette fois sans doute trouverez-vous que je vous en ai assez dit...

J'ai voulu laisser courir ma plume parce que vous m'en aviez sollicité et parce que, à vous, auquel je dois en grande partie la réalisation de mon périple, je ne pouvais rien refuser. Excusez-moi cependant d'avoir été si long, rappelez-moi si vous le voulez bien au bon souvenir de Madame Laffargue et croyez, je vous prie, cher Monsieur, à toute mon amitié.

Comte Arnold de Looz-Corswarem Rue d'Arlon 32 Bruxelles.



Du 6 octobre 1935 au 1^{er} novembre, Louis-Jean Mahieu, D'Hoore et Arnold de Looz-Corswarem, avec le De Havilland DH 89 *Dragon Rapide* OO-JFN, ne mettent que trois jours et demi pour rejoindre Coquilhatville où ensuite ils effectuent des relevés topographiques destinés à compléter les cartes de la région.

Ci-contre : arrivée à Léopoldville du Dragon Rapide OO-JFN

Le Saint-Hubert GI OO-AKL vu par Arnold de Looz-Corswarem. C'est la seule représentation en couleur de cet avion. On sait que le OO-GUI utilisé pour la liaison Belgique-Congo était bleu et blanc



Arnold de Looz-Corswarem au Congo avec le OO-GUI



Ma chère Louise,

Comme j'ai vraiment beaucoup de loisir, je vais par le menu
vous raconter le dernier voyage de l'AKH.

Parti de Bruxelles le lundi 20 à 11 h 30 et qu'il y a quelques jours
par un vol O.V.O. j'atterrais à Lyon à 4 h 40.

La navette, formalité douanière, livre de bord, demande
de renseignements météorologiques : on m'annonce vent de N. à N.O.

fort à moyen fort. C'était donc pour moi le moment de repartir
et je reparte aussitôt (5 h 40). Tout alla bien au début, mais

dans la soirée alors que j'étais en vol de N. à N.O.
qui entraînait un vent de Perpignan, il se mit à souffler

de plus belle et on se dirigeait à destination de l'Alger, j'y fus
retenu à 11 h et alors qu'il faisait nuit noire, d'arrêter

on nous était tiré les balais et relancé par un puissant
puffant et qui fit que j'ai pu atterrir sans encombre

qu'en plein jour.

Je descendis à l'hôtel Victoria et comme il y avait un grand
escalier, dans la cage d'escalier. Près du vestibule, les escaliers
sont de chaque côté, mon sommeil fut respecté et j'y dormis à

peu près.

Le lendemain à 6 h j'étais en camp et après la vérification et
formalité d'usage, j'étais parti de l'Alger, j'y mettais le cap

vers l'Espagne. Le col de Peñon, était dégagé, le vent était relatif.

et après un vol de 1 h 1/2 j'atterrais à Alicante par un
vol radié, d'aérodrôme de la, et se détachait de l'aérodrome
navigant par le personnel de l'aérodrome, tout a fait confortable.

Comme je ne comptais pas pousser plus avant à l'ouest, je
profitai de cette halte d'après midi pour remettre l'ordre parfaitement
en ordre et le lendemain à 4 h au la fin d'excellents renseignements
je partais pour Oran.

La visibilité n'était pas de première ordre ; on fut vent d'Est, on donna
plein de 90° de dérive, mais un merveilleux alignement me permit de
faire exactement la détermination de cap et après deux heures de vol
j'arrivais "en escale" en plein golfe d'Oran.

À l'aérodrome de La Sénia de office on avait un parking très
longement de disposition de vol sur le Haut Plateau d'Algérie et le
lendemain à l'aube je décidais de aller au Sud.

Il est vu alors ce que j'ai souligné voir et que j'ai trouvé le
plateau pittoresque de nord : d'abord de belles chaînes de montagnes,
puis le plateau avec ses plaines et ses dunes qui semblent
s'étendre à l'infini ; en et là quelques hauteurs, de petites vallées,
de oasis.

Et d'arriver que je me laissais glisser sans m'arrêter et j'avais
je ne sache, mon nom d'origine, qui petit à petit l'air devenait
de plus en plus épais, l'horizon se restreignait, le vent de Sud
soufflait avec violence ; "ça t'arrête-t-elle pas" et lorsque d'une escale
de l'Alger j'avais vu que j'y voyais presque plus, l'était un de ces
"vent de sable" dont parle Kéroul dans son livre, et qui venait et
la place de descente.

Pour ne pas m'arrêter, je suivis alors sans le perdre de vue un
petit élément de fer qui me donnait la direction ; puis, arrivé à
l'Alger, le vent ne s'était pas calmé et on pouvait voir la
montagne noire qui devait m'indiquer le chemin de Colomb-Béchar, dans

de mon voyage ; je fus donc dans, et cela de redoutable de l'Alger
dont on se voyait à l'Alger, et on partait à l'Alger.

Tout mon moteur était déjà couvert de sable.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Le port était couvrant par un dérivant de l'Alger, tout effec
de la place, et qui fut élargi pour moi. Il se dit aussitôt
et je compris qu'en raison de ce vent dans un endroit fort

on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

Et part, on fut tiré vers l'appareil ; je demandai de partir, de
volage de l'Alger et dans le temps qui soufflait de plus belle on
arriva tout cela.

un arrêt d'un lieu, je mettais le cap vers l'Est, esprit joyeux
Alger pour moi.

Mais la pluie me jetait, le voyage s'effectuait normalement ;
et il la me fit de l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

de l'Alger, je me remis à l'Alger, et dans ce cas, comme il y avait de l'eau
au dessus j'aurais de "sable" sur la plage, et c'est à ce
d'un moment précis que mon moteur me lâcha. Je n'eus que
le temps de me poser, et comme le sable était fort fin et que j'avais
vent arrière l'appareil se porta. Une fois sa direction

Arnold de Looz-Corswarem, installé à l'hôtel Touring à Alger, raconte à son épouse Louise les péripéties de son voyage en Algérie. Après être parti de Bruxelles le 20 juillet 1931 et avoir fait escale à Lyon, Perpignan et Alicante, il se pose à Oran-La Sénia. Le 21 juillet, en route vers Colomb-Béchar, arrêté par le vent de sable, il fait une étape pittoresque à Bedeau et retourne le 24 juillet à La Sénia. Ensuite, en route vers Alger, le moteur le lâche et c'est l'atterrissage forcé à l'embouchure du Hamiz, à côté d'Alger-Plage



LIGUE INTERNATIONALE DES AVIATEURS

CLOS NORMAND
BOIS DE BOULOGNE
PARIS-XVI^e

BUREAU DU PRÉSIDENT
37, RUE LA PÉROUSE
PARIS - XVI^e
TÉL: PASSY 75-96

TÉLÉPHONE : CARNOT 82-10
ADR. TÉLÉGR.: SEABEHAR - PARIS

PARIS April 25th 1936.

Mr. Arnold de LOOZ-CORSWAREM
c/o General Baron Wahis,
220, rue Belliard,
BRUSSELS

My dear Mr. de Looz-Corswarem,

By a vote of aviation authorities throughout Belgium conducted by the International League of Aviators you have been selected as the Belgian aviator who has done most to advance aviation during the year 1935. In recognition of this meritorious work The International League of Aviators awards to you the Harmon National Aviator's Trophy for 1935.

We hope that you will consent to having this honor publicly conferred upon you, and we are at present making arrangements for a ceremony which we plan to be in keeping with the occasion and with the splendid abilities you have shown.

The award consists of having your name engraved on the Harmon National Aviator's Trophy now in Brussels and of the presentation to you for permanent retainance by you of a medal facsimile of this trophy, a life membership in the League, a plaque of honor conveying the same and a diploma of honor.

I will appreciate it very much if you will send me your autographed photograph to add to my famous collection of chiefs of state and the world's greatest aviators, a collection which later will be compiled in book form.

With my personal congratulations on your great achievements,

I am,

Cordially and sincerely yours

Clifford B. Harmon
President

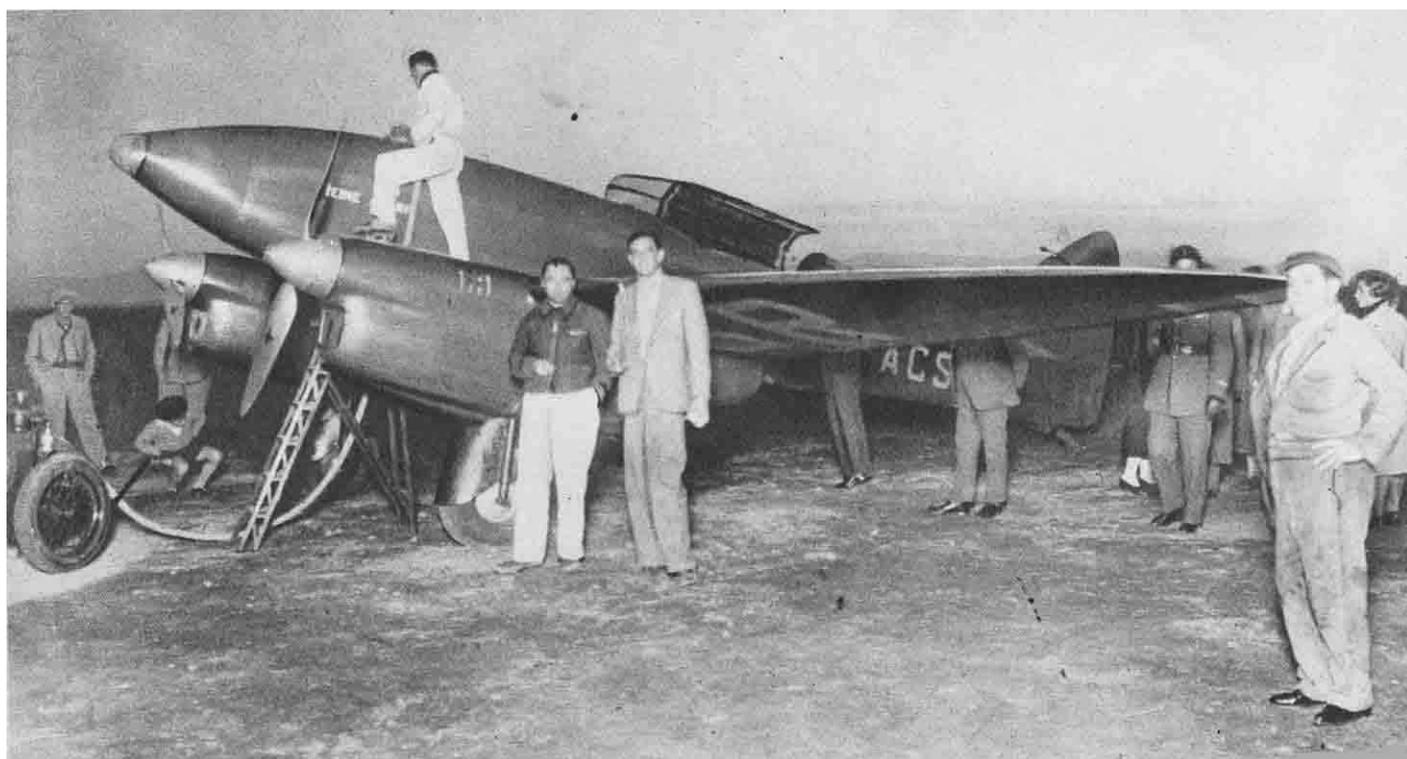
Arnold de Looz-Costwarem reçoit, en 1936, le prestigieux «Harmon National Aviator's Trophy» pour avoir été l'aviateur belge ayant fait faire le plus de progrès à l'aviation en 1935

Le vol triomphal du *Reine Astrid*

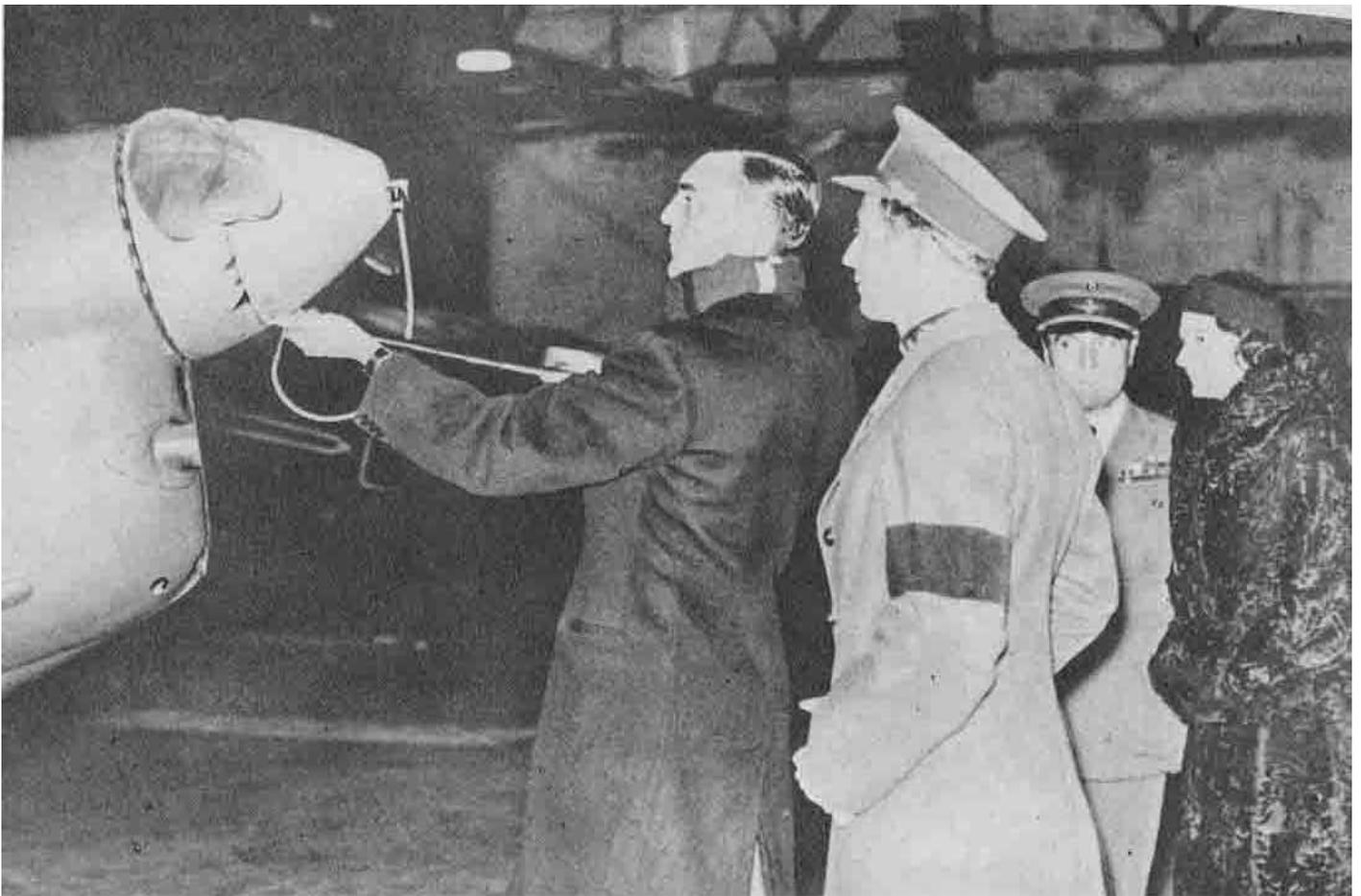
L'Anglais Kenneth Waller et le capitaine aviateur belge Teddy Franchomme, chef de mission, disposent du bimoteur De Havilland DH 88 *Comet* G-ACSR prêté par Bernard Rubin et baptisé *Reine Astrid*. L'avion, qui avait battu auparavant le record Angleterre-Australie et retour en 13 jours, a été transformé pour pouvoir porter une centaine de kilos de courrier par suppression du réservoir arrière et réduction de la capacité du réservoir avant, ces modifications laissant à l'avion une autonomie de 3 200 km.

Le *Reine Astrid* quitte Bruxelles le 20 décembre 1934 à destination du Congo Belge avec le courrier de Noël. Après avoir rallié Oran d'un seul vol en 4 h 48 (385 km/h), les pilotes sont accueillis par Henri Chaussegros, directeur de Shell, qui leur remet la documentation nécessaire à la traversée du Sahara avant une réception chaleureuse de l'Aéro-club de l'Oranie et une nuit à l'hôtel. Des messages lestés sont lancés à Colomb-Béchar et à Reggan avant l'étape de Niamey atteint en 8 h 10 (330 km/h). Le 22, après la nuit à Niamey, le cap est mis vers Léopoldville mais une tempête impose un arrêt à Pointe-Noire pour y refaire les pleins, Léopoldville est rallié dans le temps remarquable de 22 h 40 de vol effectif et en 52 h escales comprises, pour 6 800 km.

L'équipage s'envole le 26 décembre pour le voyage de retour qui est effectué en 21 h 14 de vol effectif et en 56 h 19 escales comprises, après avoir remplacé un cylindre et un piston à Niamey, fait escale à Colomb-Béchar où les deux hommes retrouvent le colonel de Turennes, leur camarade de combat du front de l'Yser en 1917. Ils passent la nuit du 27 à Oran et Bruxelles est atteint le lendemain, dans un enthousiasme indescriptible, en amenant du Congo le courrier du Nouvel An. Ce vol record, souvent appelé raid Rubin, clôture la période de plus de dix années au cours desquelles avaient été posés tous les jalons qui rendent possible l'instauration d'un service régulier. L'avion sera acheté par le gouvernement français, immatriculé F-ANPY et confié à Jean Mermoz pour des essais de liaisons postales rapides.

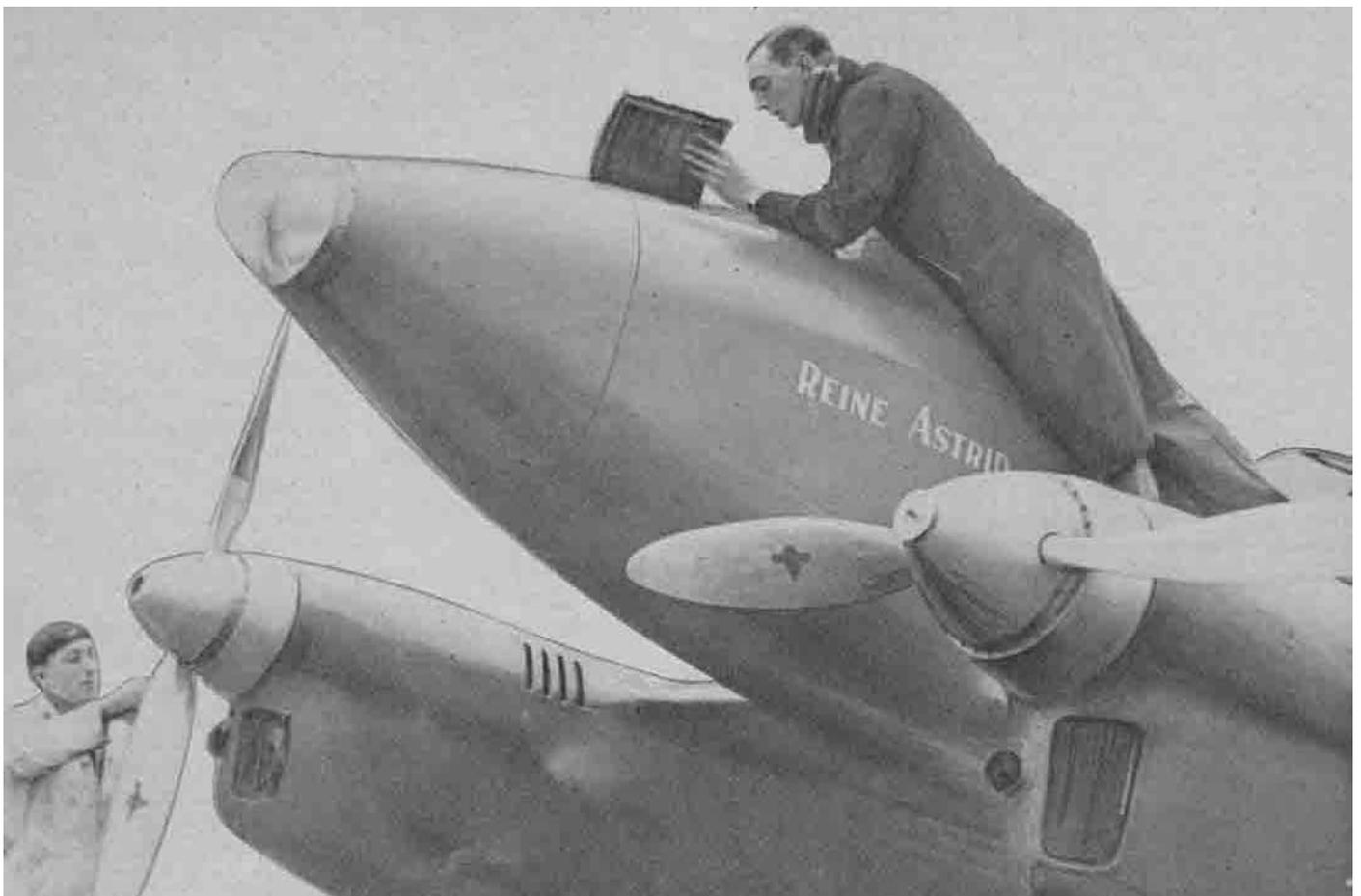


Le De Havilland DH 88 Comet G-ACSR «Reine Astrid» à l'escale d'Oran-La Sénia



▲ *Le roi Léopold s'intéresse au dispositif de "gonflage de l'hélice" qui permet de passer au grand pas après le décollage. La reine Astrid est à droite*

▼ *Kenneth Waller referme la soute qui contient trois sacs de courrier*



Le révérend-père Léon Bradfer (Jacques Gorteman)

Le 22 octobre 1937, deux Caudron décollent de Deurne-Anvers vers le Congo Belge. Il s'agit du premier voyage en vol groupé Belgique-Congo.

L'histoire commence en 1929 : Léon Bradfer (né le 28 décembre 1900), Père missionnaire dans l'Ordre des Rédemptoristes, parti au Congo en mars 1928 consacra six mois à la médecine coloniale et rejoignit enfin le poste de Mangembo en 1929. Il y vit un événement tragique qui le marqua profondément : une religieuse, Sœur Hélène, arrivée un mois plus tôt, tomba gravement malade à la mission dans le Bas-Congo et mourut quelques jours plus tard, faute de docteur et de médicaments. Le Missionnaire se rendit à l'évidence : dans un pays aussi étendu que le Congo, seule une évacuation par la voie des airs aurait pu la sauver. Sept années plus tard, épuisé par son apostolat et des expéditions fatigantes, il rentre en Belgique le 28 mai 1935.

Il est toujours obsédé par l'idée qu'il aurait pu sauver la vie de cette religieuse s'il avait disposé d'un avion. La suggestion du Père Bradfer d'introduire l'aviation dans la mission reçut auprès de son supérieur, le TRP Camille Van de Steene, un accueil favorable. Ce fut le chevalier Jules de Laminne qui l'orienta vers l'école de pilotage de Kiewit et Guldentops, constructeur d'avions, qui fut des plus heureux de mettre son matériel aéronautique à la disposition du Missionnaire. Entraîné par le moniteur Debroux, le Père Bradfer obtient le brevet de pilote 7 août 1936. Il se rend ensuite à Deurne où, avec l'instructeur Van Damme, il va parfaire sa formation. Il en profite même pour faire un raid avec Guy Hansez en Caudron *Simoun*. Enfin, le nouveau pilote s'installe près de son couvent de Beauplateau, à l'aérodrome de Saint-Hubert, avec son premier avion personnel, le Caudron 510 *Pélican* OO-RED, dont l'entretien est effectué par le jeune mécanicien Edmond Dehart qui obtiendra le brevet de pilote et qui acceptera de l'accompagner au Congo et de se charger là-bas de la maintenance des avions missionnaires. Le 11 août 36, le Père Bradfer donne le baptême de l'air à Mgr Cuvelier, accompagné du TRP Van de Steene. C'est là que les deux religieux accordent l'autorisation d'acquérir deux avions et d'entreprendre le voyage du retour au Congo en avion.

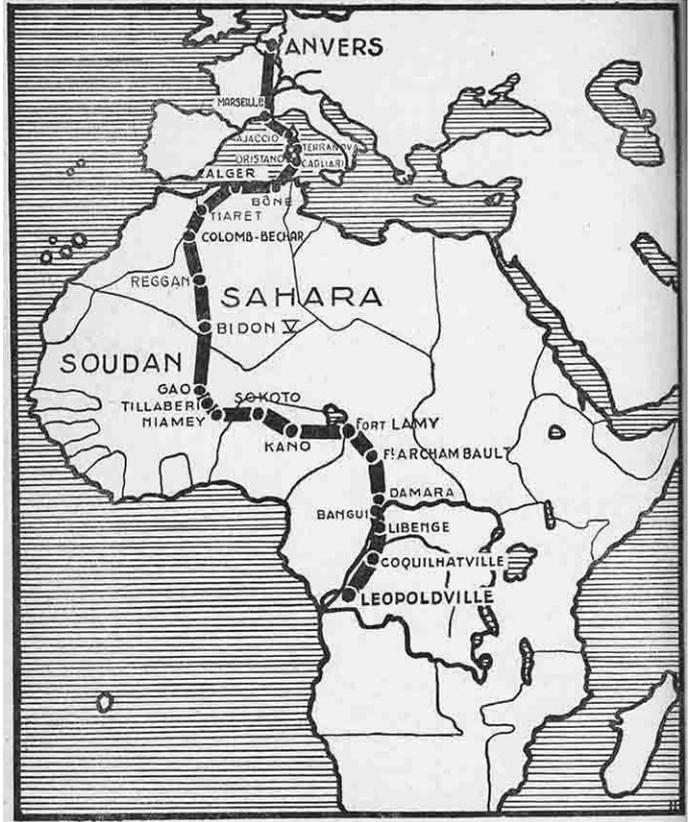
Plusieurs événements graves allaient se produire qui prouveront au Père Bradfer une chose qu'il avait constatée durant son premier séjour au Congo, c'est que la Providence veille d'une manière toute spéciale sur ses Missionnaires. Un nouveau coup ne manqua pas de s'acharner contre le projet du Père et ainsi compromettre l'expédition par l'accident du OO-RED. L'appareil, avec Dehart aux commandes, n'eut que les ailes endommagées grâce au sang-froid du Père Bradfer qui empêcha la catastrophe. L'avion put heureusement être échangé à l'usine contre un autre avion du même type, et le nouveau *Pélican* put prendre son vol sous la matricule OO-JHS mais en même temps, il fallut aussi renoncer au voyage en groupe avec M. Jeanty. Le départ fut retardé d'une quinzaine de jours, l'instructeur Georges Van Damme voulut bien accepter de devenir le chef de l'expédition, il prendrait place à bord du *Phalène*, aux côtés du Père Bradfer, tandis qu'Edmond Dehart piloterait le *Pélican* qui suivrait.

Ce 22 octobre 1937. Les deux Caudron achetés sont le Caudron C-510 *Pélican*, ex F-AOYJ, immatriculé OO-JHS, piloté par le Père Léon Bradfer et le Caudron C282/4 *Phalène* OO-MCE, ex F-AMCE, piloté par Georges Van Damme et Edmond Dehart. Il faut préciser que le transport des avions par bateau coûtait beaucoup trop cher, voilà pourquoi les pilotes ont préféré les conduire là-bas par les airs. En cours de route, les pilotes Van Damme et Dehart rencontrèrent une brume épaisse, perdirent de vue l'avion du Père Bradfer, et furent forcés d'atterrir à Dijon. Sans nouvelles,

A GRANDS COUPS D'AILES VERS L'AFRIQUE MISSIONNAIRE



L. BRADFER, C.S.S.R.



L'instructeur - pilote
Georges Van Damme.
Edmond Dehart.



Les deux avions à l'aéroport
d'Anvers, le matin avant le
départ pour le Congo.

Le P. Bradfer en conversation avec son
supérieur, le P. Desamory, de Beauplai-
teau; et le Frère Ildephonse, qui aidera
le P. Bradfer comme aviateur dans le
Bas-Congo.



L'équipage du raid Belgique-Congo, au moment du départ.



appels téléphoniques à différents champs d'aviation... rien. Van Damme et Dehart continuèrent jusque Lyon où ils apprennent que le Père Bradfer avait atterri à Beaune, suite au brouillard qui barrait la route et qui s'étendait à perte de vue sur la vallée de la Saône. À Beaune, une communication téléphonique apprend au Père Bradfer que leurs camarades avaient atterri à Lyon et ils se fixent un nouveau rendez-vous à Marseille-Marignane après un atterrissage supplémentaire à Montélimar, dû à la tombée de la nuit.

Suite à ces événements, l'itinéraire sera le suivant : Marseille, Ajaccio, Terranova (arrêt forcé suite au bris d'une pale d'hélice du *Pélican*), Oristano, Cagliari, Bône, Alger, Tiaret, Colomb-Béchar, Reggan, Bidon 5, Gao, Tillabéri, Niamey (où Van Damme quitta le groupe pour regagner la Belgique par un vol SABENA à bord du Savoia-Marchetti S.73 OO-AGQ).

Le Père Bradfer et Edmond Dehart reprirent les commandes vers Sokoto, Kano, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Damara, Bangui, Libenge, Coquilhatville et enfin Léopoldville-Ndolo, le 6 novembre, où on leur réserva un accueil triomphal après ce long voyage de 10 000 km effectués en 72 h 50, dans un avion sans radio, naviguant au compas et à la boussole. Ils ont consommé ensemble 4 500 litres de carburant et 170 litres de lubrifiant.

À noter que chaque appareil emportait des vivres et deux sacs postaux contenant 8 800 cartes-postales souvenirs, estampillées le jour même à l'aéroport de Bruxelles-Haren. Elles seraient renvoyées de Léopoldville dès leur arrivée, affranchies de timbres congolais.

Le OO-JHS, équipé en sanitaire, est basé à N'Dolo où un hangar métallique a été spécialement érigé.

Le Père Bradfer écrira : *À mesure que les terrains d'atterrissage étaient prêts, l'avion commençait à réaliser le but missionnaire auquel il était destiné.* Le carnet de bord du Père témoigne à ce sujet de l'activité apostolique du service aérien. L'avion servit ainsi à toutes les tâches dont la principale était le rapatriement des blessés et des grands malades.

Le Père Bradfer fut vraiment un pionnier et tous les Missionnaires qui imiteront ses gestes courageux devront saluer en lui un chef de file.

Note du Père Bradfer :

Au départ de Colomb-Béchar, quelques règles strictes étaient à observer avant de franchir les 2 100 km pour atteindre Gao. En plus des conditions du contrat de dépannage, les équipages devaient obligatoirement emporter un ravitaillement suffisant et un matériel de secours. Des vivres de réserve, tels que biscottes, lait condensé, saucisses, bananes, fromage, une bouteille de vin et une provision d'eau potable : 6 l par personne et par 400 km soit minimum 32 l par personne. Il fallait également une quantité suffisante d'essence et d'huile, des armes pour se défendre en cas de besoin, un matériel d'amarrage et de campement, etc.

Voici comment le Père Bradfer décrit l'étape de Bidon 5 :

La Ville-Libre de Bidon 5 a pour drapeau une manche à air, ses larges boulevards sont ceux de l'infini, sa rue principale longe une balise d'aviation, sa place du Silence est ornée d'une pompe à essence pour les automobilistes, ses grands hôtels - gîtes d'étape si confortables - sont d'anciens autocars et son plus beau monument est une pompe à essence pour les aviateurs. Son terrain d'aviation n'a pas de limites. J'ajoute qu'il ne faut pas se munir d'un parapluie. En effet, dans ce pays, il pleut, en principe, une fois tous les dix ans !

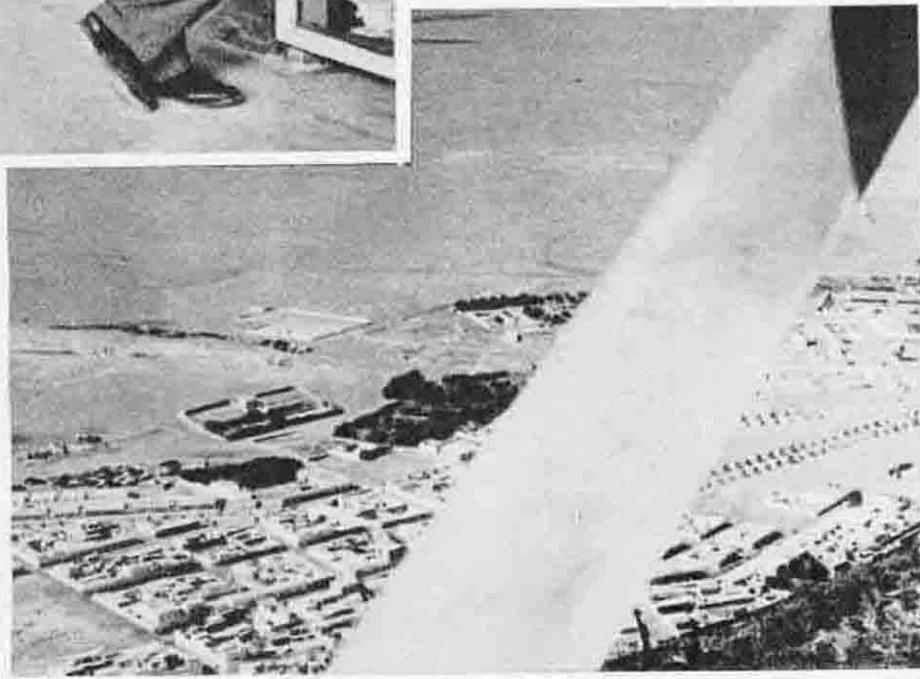
Lire : À grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire – Publié en version numérique



Souvenirs de Tiaret.

Colomb-Bechar.

Aïn-Sefra.



La SABENA (Dominique Van Impe)



Avec l'appui agissant du *Roi Soldat* Albert 1^{er}, la première compagnie aérienne belge, la SNETA (Syndicat national pour l'étude des transports aériens), est fondée le 1^{er} mars 1919 par Georges Nélis, afin de créer des lignes en Europe et d'établir des relations avec le Congo Belge en liaison avec le CENAC (Comité d'étude pour la navigation aérienne au Congo). La Ligne aérienne Roi-Albert fonctionne au Congo dès le 1^{er} juillet 1920.

Elle est subventionnée par le Roi lui-même à l'aide du fonds spécial que lui avait légué Léopold II pour les études africaines et, durant deux années, six hydravions Lévy-Lepen, cédés par la Marine française, effectuent 1 000 heures de vol.

Le 23 mai 1923, l'État belge, la Colonie du Congo et le holding SNETA fondent la SABENA (Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne). Tout en créant en Europe un réseau de lignes parfaitement organisées, la Compagnie nationale implante au Congo, sous l'égide de SABENA-Afrique, un ensemble de routes aériennes au service de la Colonie. Le Royaume n'a alors cessé d'établir la soudure aérienne entre *les deux Belgique* jusqu' alors reliées par le bateau, le rail et la route.

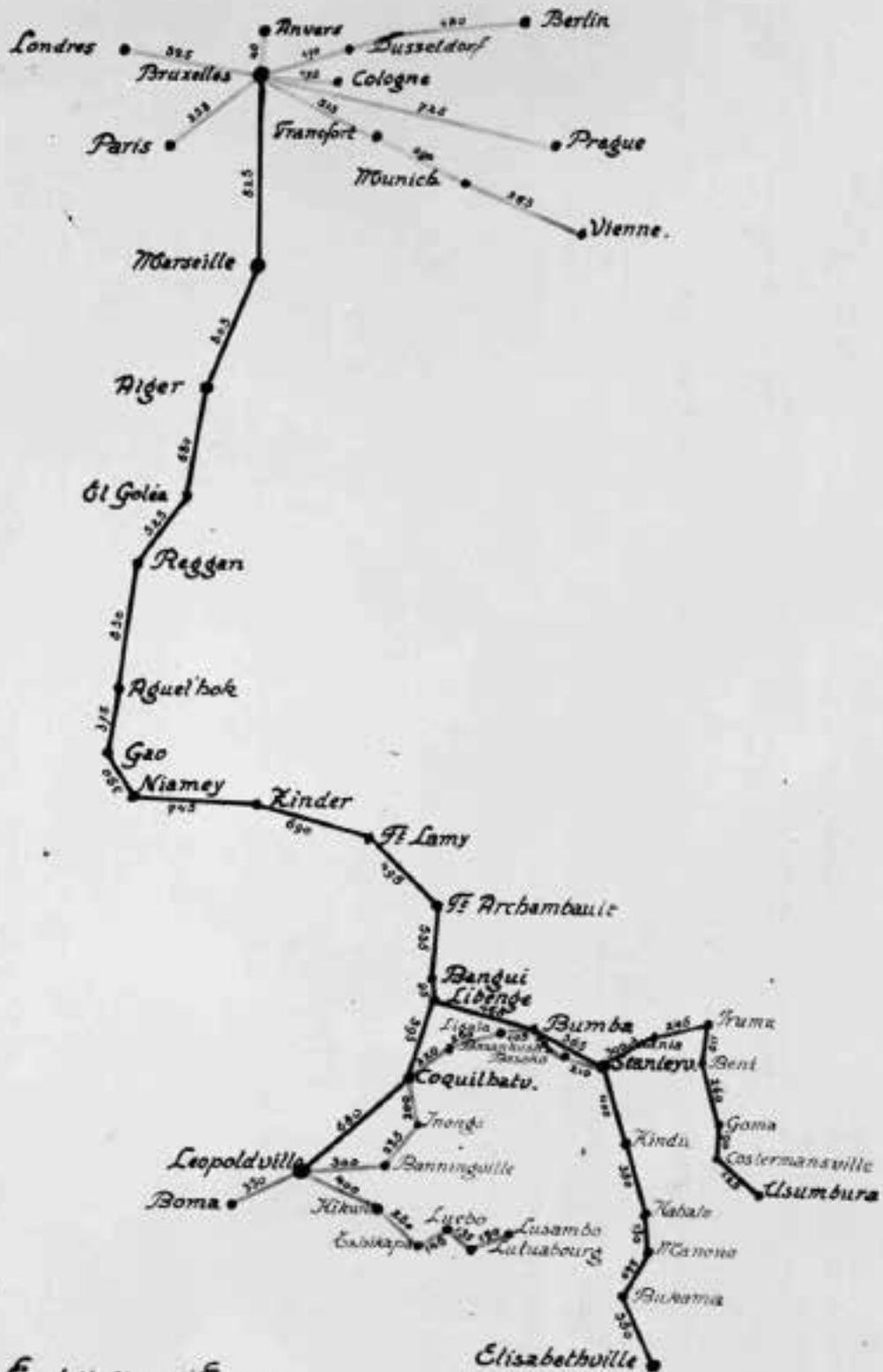
La Belgique et la SNETA implantent aussi une industrie aéronautique, la SABCA, qui fournira du matériel construit sous licence en produisant trois De Havilland 50A, vingt-huit Fokker VII-3m et, en 1936 et 1937, sept Savoia-Marchetti S.73 (Gnome et Rhône *Titan*) sur les douze utilisés par la SABENA et les Handley-Page W.8b (réseau européen) et W.8f (réseau congolais).

Un travail méthodique de prospection, avec le leit-motiv *sécurité d'abord*, est alors entrepris. Du 23 décembre 1931 au 4 janvier 1932, le trimoteur Fokker VII-3m OO-AGI *Léopold-Roger* reconnaît l'infrastructure d'une future ligne régulière. Ce vol de reconnaissance conduit les participants de la mission belge : Tony Orta (directeur de SABENA-Afrique), Prosper Cocquyt (pilote), Timper (radio) et Devismaison (mécanicien) à Oran, Alger, Laghouat, Adrar, Reggan et Colomb-Béchar. La conclusion de l'étude est optimiste et permet d'affirmer que la liaison régulière Belgique-Congo est parfaitement réalisable, mais il faudra encore attendre trois ans pour qu'un accord avec l'Administration française la rende possible après de nombreuses réunions et conférences. Le maquis politique et administratif est plus difficile à vaincre que le Sahara !

Après de multiples démarches, les autorisations officielles sont enfin accordées (il s'agissait en réalité, pour la France, de ne pas laisser la SABENA devancer Air Afrique sur le réseau saharien). Le trajet le plus court, par l'Algérie et le Sahara, est adopté. Un accord est obtenu avec la France qui permet l'utilisation de l'infrastructure à travers les territoires français. La SABENA prévoit de mettre en service des trimoteurs Fokker VII-3m (Gnome et Rhône 230 ch), matériel parfaitement connu, déjà en service sur les lignes européennes. C'est l'itinéraire initial de Thieffry qui est adopté. Le Fokker VII-3m *Edmond-Thieffry* décolle le 23 février 1935 d'Evere pour le vol inaugural de la ligne Belgique-Congo, aux accents de *La Brabançonne*, piloté par le chef-pilote Prosper Cocquyt, le pilote Jean Schoonbroodt qui a déjà une grande expérience africaine au Congo, le radio Fernand Maupertuis et Tony Orta. Après une escale imprévue à Alicante due au vent de face, l'avion se pose à Oran, Colomb-Béchar et Reggan puis atteint Léopoldville le 28 février.

Sabena

Réseau 1939.



- Exploitation d'Europe
- Liaison Belgique-Congo et annexes
- Exploitation au Congo

Cette réussite éclatante marque le début de l'exploitation commerciale régulière de la ligne sur un parcours d'environ 9 860 km.

Avant le retour de l'*Edmond-Thieffry*, le *Léopold-Roger*, piloté par Jo Van Ackere (futur chef-pilote de la SABENA) assisté d'Auguste Closset et du radio Louis Bergmans, avec les journalistes René Weverbergh, du *XX^{ème} Siècle*, et Albert Bouckaert, du *Soir*, décolle le 8 mars 1935 pour effectuer la deuxième liaison (Léopold Roger était mort de maladie le 25 novembre 1930). L'*Edmond-Thieffry* repart pour Bruxelles le 22 mars, piloté par Marc Hanson.

Au quatrième départ, le 5 avril, la première passagère de la ligne, la journaliste Marc Augis (au prénom surprenant, pseudonyme de Simone Debever), est du voyage. Au début, les Fokker ne comportent que deux places pour les passagers, places chèrement disputées, au rythme d'un départ toutes les deux semaines, rythme maintenu avec une régularité parfaite par les deux avions qui parviennent même à établir quelques fois la liaison en trois jours et demi. Les voyages sont combinés avec ceux de la Régie Air Afrique qui a implanté la ligne Alger-Brazzaville et la correspondance est assurée, au départ d'Élisabethville, avec Madagascar, par les soins de la Régie Malgache.

Le 10 octobre 1936, les trimoteurs italiens Savoia-Marchetti S.73 plus rapides (270 km/h), à plus grand rayon d'action et pouvant emporter huit passagers, sont mis en service, ramenant la durée effective du vol à 36 heures.

C'est un de ces avions, immatriculé OO-AGR qui, en provenance de Gao, s'écrase le 26 janvier 1937 à Valmy, près d'Oran, entraînant la mort des huit passagers et des quatre membres d'équipage (dont le commandant Closset et les lieutenants Marschalk et Verfaillie), unique accident à déplorer sur la ligne.

Le 27 mars 38, départ de Haren du premier Junkers Ju 52(OO-AGU) avec l'équipage composé de J. Van Opstal, pilote, F. Henquin, copilote, J. Molle, radio, et Joppart, mécanicien. L'avion sera ensuite basé au Congo et rejoint par deux autres Ju 52.

Le rythme des départs devient hebdomadaire, en alternance avec les départs d'Air Afrique également hebdomadaires, le 6 novembre 1938, avec la mise en service des Savoia-Marchetti S.83 (moteurs Wright *Cyclone*) capables de 360 km/h (durée effective du vol : 24 h). À partir du 9 janvier 1939, la ligne délaisse Oran et Colomb-Béchar et passe par Alger, El-Goléa et Reggan.

La guerre

Le 1^{er} septembre 1939, la ligne du Congo est suspendue jusqu'en février 1940. Elle devient alors hebdomadaire, au départ de Marseille, et elle est assurée jusqu'en juin 1940.

Le 11 février 1940, au départ de Marseille, premier courrier aérien Belgique-Congo. Après des consultations avec la France, la SABENA est autorisée à établir la tête de ligne à Marseille. Les passagers belges se rendant par chemin de fer dans la ville française. Quelques autres avions sont dirigés vers l'Algérie pour être mis à la disposition du ministère de l'Air. Les trois Savoia-Marchetti S.83, OO-AUC, OO-AUD et OO-AUE, pilotés par Hanson, Closset et Créteur, quittent Evre avec l'inscription *Belgique* sur le fuselage, pour Marseille qui devient tête de ligne pour la liaison Belgique-Congo. Suivent trois Junkers Ju 52, les OO-AGV, OO-AGW et OO-AUK.

Air France avait obtenu un affrètement partiel de sièges et de soutes sur les avions belges vers le Congo et avait assuré l'organisation du transit de ceux-ci à Alger, notamment par son entremise entre la compagnie belge et les Douanes françaises. Cette capacité supplémentaire se révéla un précieux secours, les épidémies sévissant en AOF et en AEF rendaient, en effet, indispensable l'envoi massif de produits pharmaceutiques.



▲ *Les pilotes Schonbroodt et Cocquyt à Colomb-Béchar* *Tony Orta, directeur de SABENA-Afrique*

▼ *A Colomb-Béchar en 1935, un équipage de la SABENA avec des militaires et la journaliste Marc Augis devant la cage de la lionne*



En avril 1940, Air Afrique passe commande de deux Lockheed 18 au prix de 260 000 dollars l'unité. Les immatriculations F-ARTM et F-ARTN sont réservées mais, en fait, ces deux avions ne voleront jamais aux couleurs de la compagnie. Bloqués par les autorités américaines dans le port de New York en juin 40, ils seront revendus à la SABENA en août 1941.

Le 5 mai 1940, à Léopoldville, le Savoia-Marchetti S.83 OO-AUC, devant assurer le vol Léopoldville-Bruxelles, a, après le décollage, des ennuis moteurs qui l'obligent à retourner à Léopoldville. À l'atterrissage, l'équipage constate également que le mécanisme du train est défectueux. Le OO-AUC est ainsi contraint à un atterrissage sur le ventre. Les dix passagers sont indemnes ainsi que l'équipage composé du Cdt Créteur, du copilote Stocké et d'un mécanicien. Seul le radio Maupertuis est contusionné. L'appareil est inutilisable. Lors de la fin des combats et de l'invasion allemande en Belgique, le Savoia-Marchetti S.83 OO-AUC aurait dû assurer la ligne Léopoldville-Marseille, alors tête de ligne SABENA le 5 mai 1940.

Le déplacement de la tête de la ligne de Bruxelles à Marseille explique que quelques courriers purent arriver au Congo malgré l'interruption des relations postales. La correspondance provenait de la France et n'était censurée que par les Allemands. Il n'y avait à cette époque pas de censure en France non occupée.

Le 10 mai 1940, tous les avions de SABENA-Europe, sauf un, gagnent l'Angleterre pour prendre part aux opérations militaires de transport au sein du 24th Squadron. Trois avions seront perdus. À partir du 27 juin 1940, tout ce qui reste de la flotte est concentré à Alger et à Oran.

Le 27 mai 1940, après la capitulation de la Belgique. La SABENA décide de déplacer à Alger sa tête de ligne, laissant à Air France le trajet Marseille-Alger. À Bruxelles, la compagnie se met en veille, les Allemands occupent les aérodromes, saisissent du matériel mais proposent à la société de reprendre du service en *collaborant* à la remise en route d'une liaison aérienne entre Bruxelles et Berlin. La direction refuse car elle se trouve : « *dans l'impossibilité matérielle et juridique d'organiser ce transport* ».

Le 21 juin 1940, à Toulouse, le Savoia-Marchetti S.83 OO-AUJ décolle pour son premier vol pour Alger, avec aux commandes Carpentier, pilote, et Michiels, radio. L'avion sera ensuite transféré à Rome, saisi par la Commission d'armistice italienne.

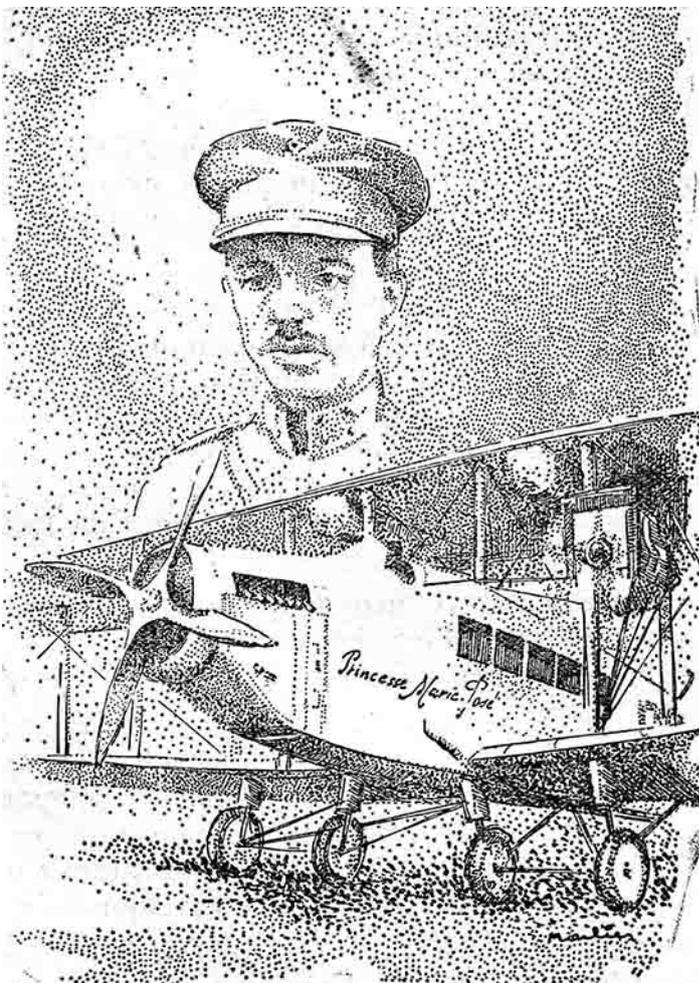
Après la capitulation française, les avions de la SABENA, sous les ordres du général Tapproge, chef du commandement des Ecoles de l'Aéronautique Militaire Belge, et avec le soutien du ministre des Colonies De Vleeschauwer, sont repliés en Algérie. Cette décision se révélera un piège. Les avions sont mis à la disposition de la force aérienne italienne par ordre de la Commission d'armistice franco-italienne. Il s'agit de cinq S.73 (OO-AGX, OO-AGL, OO-AGO, OO-AGY et OO-AGQ), deux S.83 (OO-AUE et OO-AUD qui rejoindront les 609^{ème} et 905^{ème} *sqadriglia* du 149^{ème} Groupe de Guidonia) et un Douglas DC 3 (OO-AUH) qui conserve une vocation civile dans la compagnie Ala Littoria, sous l'immatriculation I-EMOS.

Le 25 juillet 1940, le personnel SABENA-Afrique, composé d'environ 40 personnes, est renvoyé en Belgique mais quelques-uns décident de rester en Algérie, d'autres s'enfuient vers la Grande-Bretagne et certains (quatre, dont l'ingénieur Pirson) arrivent, après avoir été bloqués à Alger et quelques péripéties, à rejoindre Léopoldville, en mars 1941.

Début 1941, il ne reste déjà plus aucun S.83 en état de voler. Restent trois S.73 affectés au transport du corps expéditionnaire italien sur le front russe. Ils y sont restés, sauf le OO-AGO que l'on retrouvera, à la fin de la guerre, dans le sud de l'Italie où il fut exploité en pièces de rechange.

Le 27 septembre 1940, les Lockheed 14 F-ARIY et F-ARIV d'Air Afrique sont saisis en cours de ravitaillement à Elisabethville et réimmatriculés sous pavillon belge. Les deux Lockheed 14

Ci-contre : Edmond Thieffry et le «Princesse Marie-José».
Dessous : Prosper Coquyt en Savoia-Marchetti



sont pris en charge par les pilotes Van Opstal et Henquin et leurs équipages français seront, par la suite, échangés, à la frontière nord du Nigéria, avec du personnel SABENA, dont Félicien Pirson qui deviendra directeur technique de la compagnie et Jo Van Ackere qui deviendra plus tard chef-pilote, resté à Alger après la prise de leurs appareils par les Italiens, soit un ingénieur, deux pilotes et un mécanicien.

Le 17 mars 1941, le siège social de la SABENA est fixé à Léopoldville avec Tony Orta comme directeur général. La guerre a interrompu les exploitations de SABENA-Europe. La compagnie s'organise aussitôt en vue de participer à l'effort de guerre et aux liaisons avec l'Afrique du Sud avec sept Fokker VII-3m et six Junkers Ju 52. Il restait, en effet une puissance aérienne au Congo Belge. Tony Orta, qui dirige SABENA-Afrique, est rejoint par le président Firmin Van Brée et l'administrateur-délégué Gilbert Périer.

En juillet 1941, la SABENA réceptionne au Cap deux Lockheed 18 *Lodestar* qui devaient être livrés à Air Afrique et qui étaient jusqu'alors bloqués sur les quais de New-York (immatriculations prévues F-ARTM et F-ARTN).

En 1943, les Allemands proposent aux Italiens 18 avions capturés (un Latécoère 522, six LeO 242, neuf Caudron C445 et deux Potez 54) en échange du DC 3 I-EMOS qui reçoit alors une nouvelle immatriculation : D-ATZP et qui est entièrement peint en noir, avec une bande rouge sur l'empennage vertical autour d'un cercle blanc avec svastika. Avec d'autres DC 2 et DC 3 capturés, la Lufthansa assure les liaisons, à partir de Berlin, vers les capitales de pays neutres : Madrid, Lisbonne, Stockholm.

Le 1^{er} mars 1944, la SABENA met en service la ligne de Léopoldville vers Lagos, Gao et Alger. Alger est alors le terminus de cette ligne, les avions civils n'étant pas encore autorisés à survoler la Méditerranée.

En 1944, la compagnie reçoit cinq Lockheed C-60 (version militaire du *Lodestar*) et parvient, le 13 septembre, à établir la liaison Léopoldville-Londres en passant par Gao, Aoulef et Casablanca. Le 1^{er} mars 1945, la ligne Léopoldville-Bruxelles est rétablie mais l'équipage et les dix passagers sont bloqués à Alger. Ce n'est qu'après la Guerre que la ligne aérienne atteindra Bruxelles.

Le trafic de SABENA-Afrique s'élève maintenant à plus de seize fois celui de 1939 et l'exploitation devient largement bénéficiaire. Les Lockheed et les Junkers assurent les lignes intérieures et internationales au départ de Léopoldville. Durant les quatre années de guerre, la SABENA transporta en Afrique 34 543 passagers dont 9 190 pour la seule année 1944. Des chiffres qui lui permirent d'atteindre des taux record d'occupation entre 83 et 95 %. L'effort consenti pendant les quatre années de guerre, n'a entraîné aucune perte humaine, mais il pèse sur les hommes et les avions. Les pilotes sont surmenés et les Fokker VII-3m et les Ju 52 sont solides, mais usés... jusqu'à la corde.

Après la guerre

Le 8 juillet 1945, première reprise, après la guerre, de la ligne Léopoldville-Bruxelles via Gao, Aoulef et Marseille avec le départ du Lockheed 18 *Lodestar* OO-CAV, piloté par le chef-pilote Jo Van Ackere. Le prolongement depuis Alger n'a été possible qu'en obtenant des Français l'autorisation de survoler la Méditerranée et des Alliés la possibilité de se poser à Bruxelles, ville toujours fermée au trafic aérien civil. Il se pose à Haren le 10 juillet à 10 heures, avec à son bord 15 passagers dont Gilbert Périer, président du conseil d'administration de la compagnie. Ils débarquent sous la pluie devant une foule nombreuse.

À partir de cette date, il est prévu toutes les semaines un départ de Bruxelles vers le Congo, avec un départ exceptionnel le samedi 14 juillet. Le premier avion du service régulier quittera Bruxelles

le lundi 16 juillet, sur l'itinéraire Marseille-Alger-Aoulef-Gao-Lagos-Léopoldville. Entre temps, le service Angleterre-Lisbonne-Léopoldville est maintenu en Lockheed *Lodestar* et fonctionne normalement tous les 14 jours.

Avec ce premier vol après la guerre, la liaison aérienne Belgique-Congo entre dans la réalité économique et sociale de la nation. Les circonstances l'amènent à se développer considérablement. En effet, il s'agit d'assurer la relève des coloniaux et, dans l'autre sens, il faut amener rapidement à pied d'œuvre les jeunes Belges désireux de servir la Colonie. En Belgique, tout reste à faire : réparer des infrastructures héritées de l'occupant, recréer le premier embryon d'une flotte et remettre en place des services commerciaux qui avaient été disséminés. Il faut agir vite et sur tous les fronts à la fois avec des moyens financiers dérisoires, tout en subissant toutes les servitudes dues aux hostilités qui n'étaient pas terminées. La SABENA doit encore s'armer de patience avant de pouvoir établir sa base opérationnelle dans les installations de Melsbroek.

La ligne du Congo, assurée en DC 3 et DC 4, sera modifiée par Tunis en 1946 et la SABENA n'aura plus de relation avec l'Algérie.

La ténacité des Belges et la coopération (pas toujours facile !) avec la France, qui a mis en place une infrastructure remarquable à travers l'Afrique, a permis à la Belgique de tisser un réseau aérien efficace avec sa lointaine province qui connaîtra la même tragédie que l'Algérie.

▼ Dans un hangar à Maison-Blanche en 1941, un Savoia-Marchetti S.83 saisi



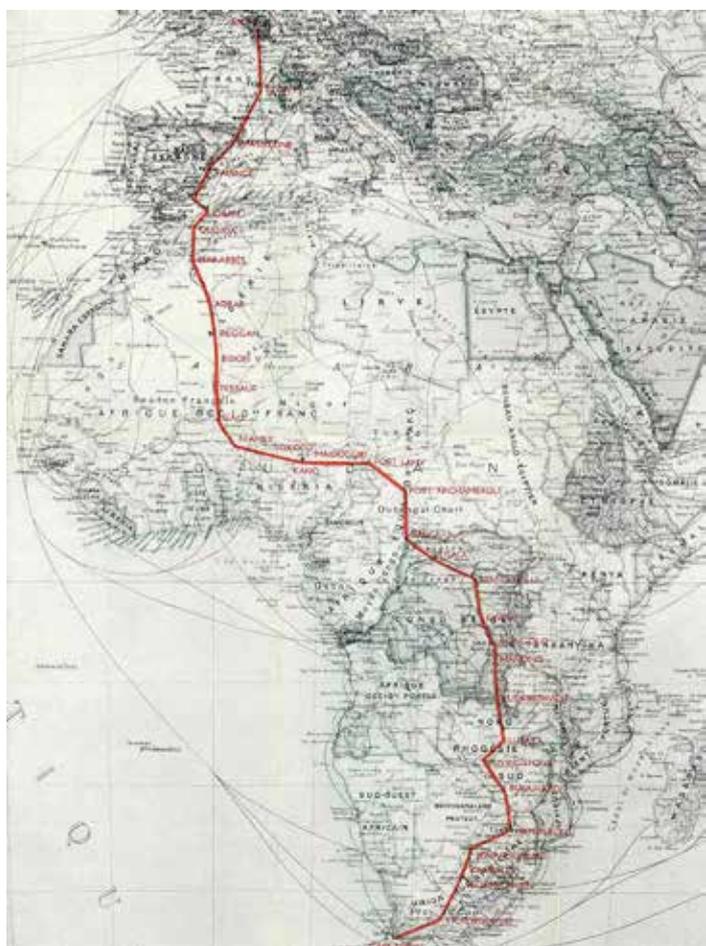
Jacqueline Cousin et son Stinson

Le 2 décembre 1950 l'aviatrice belge Jacqueline Cousin passe à Oran, accompagnée de son père, avec le Stinson 108-3 *Voyager* OO-JAC au cours d'un voyage Bruxelles-Le Cap et retour. Elle sera le 4 décembre à Béni-Abbès après une escale à Oujda, le 5 décembre à Adrar, le 6 décembre à Reggan, le 7 décembre à Bidon 5 et le 6 décembre à Tessalit. Le retour en Belgique se fera en mars 1951. La même aviatrice fera le tour de l'Afrique, du 24 décembre 1955 au 12 mars 1956, en Beechcraft *Bonanza*, sans passer par l'Algérie.



Le Stinson 108-3 Voyager OO-JAC de Jacqueline Cousin.

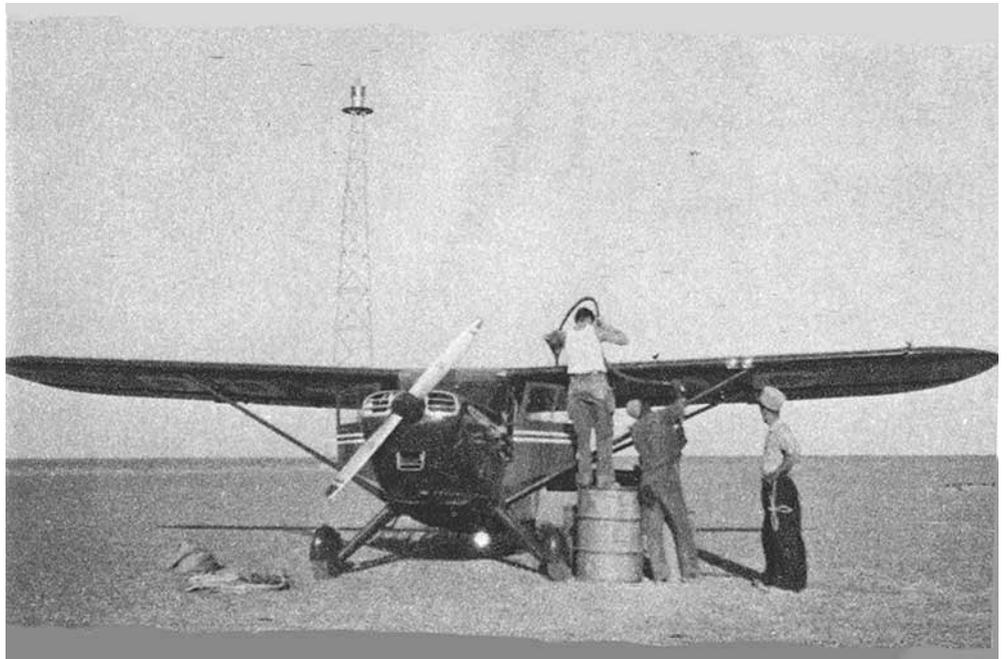
Ci-dessous, le trajet aller et retour et le OO-JAC sous bonne garde à Reggan, le 6 décembre 1950



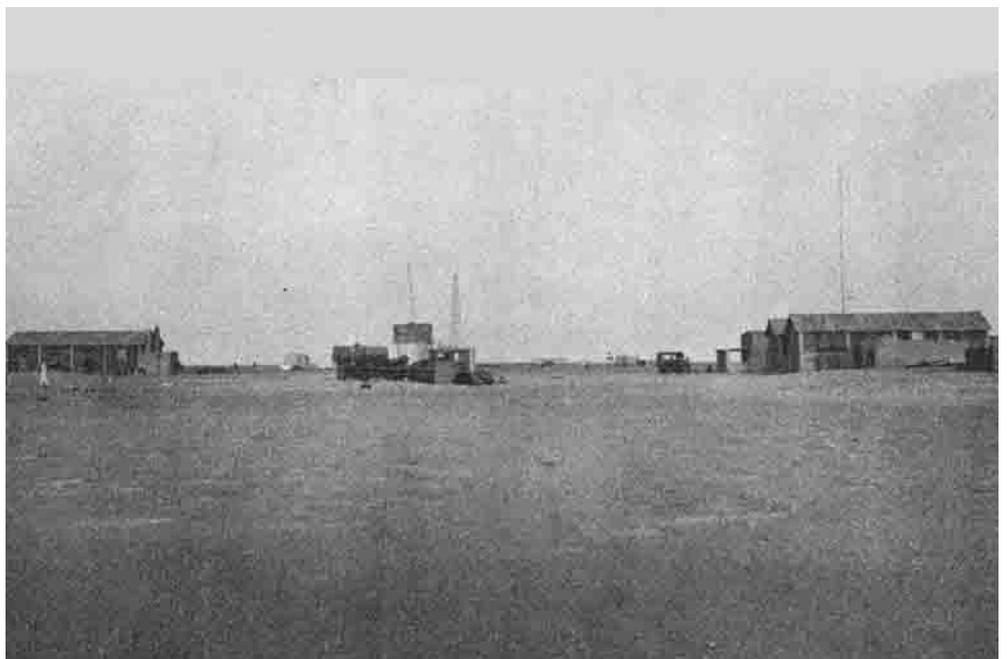
Le Stinson OO-JAC à Reggan



Le plein à Bidon 5



Bidon 5 et le phare Vuillemin au fond



Chronologie

12 février 1925 : les pilotes Edmond Thieffry et Léopold Roger et le mécanicien Joseph De Bruycker décollent d'Evere avec le trimoteur Handley Page W.8f *Princesse Marie José* (un Rolls-Royce *Eagle* 450 ch et deux Siddeley *Puma* de 240 ch). Le *Princesse Marie José* se pose le 16 février à Oran. Le Sahara est franchi le 24 février par Reggan. Le 3 avril, l'aérodrome de N'Dolo à Léopoldville est atteint après escales à Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui et Irebu. La liaison Belgique-Congo (8 125 km) a été effectuée en 75 h 25 de vol.

9 mars 1926 : l'équipage militaire du lieutenant Georges Medaets, pilote, du lieutenant Jean Verhaegen, navigateur, et de l'adjudant Jean Coppens, mécanicien, décolle d'Evere à bord du Breguet 19 n° 302 *Reine Élisabeth* (Hispano-Suiza 450 ch). Léopoldville est atteint le 21 mars en passant par la vallée du Nil. Il repart le 29 mars pour atteindre Bruxelles le 12 avril. L'aller et retour a demandé 100 h 26 de vol.

11 novembre 1927 : le Breguet 19 équipé en grand raid, baptisé *Reine Élisabeth*, décolle de l'aérodrome militaire belge de Wevelghem. Georges Médaets et Jean Verhaegen espèrent rallier le Congo mais, pris par la neige et le brouillard, ils s'écrasent sur le plateau de Langres. Georges Médaets est gravement blessé.

9 mars 1928 : Edmond Thieffry, Philippe Quersin et l'adjudant-pilote Joseph Lang décollent d'Evere avec le Zacco C2 O-BAFX *Princesse-Astrid*. Ils sont contraints de se poser dans la région de Philippeville (Belgique). L'avion est détruit, sans mal pour ses occupants.

26 juin 1928 : Edmond Thieffry, Philippe Quersin partent avec le RSV 22-180 O-BAJE. Le vol est interrompu par un atterrissage forcé dans un marais gardois, entre Nîmes et Montpellier.

5 février 1929 : accident au décollage d'Anvers-Deurne de l'Avimeta 92 O-BAJY acheté par Eugène de Ligne et mis à la disposition d'Edmond Thieffry pour un vol vers le Congo. L'avion avait été modifié pour un projet, non réalisé, Paris-New York par Michel Détroyat.

26 mars 1929 : Henri Aerden et Bob Vandavelde partent d'Anvers à bord du RSV 18-100 OO-AKA (Renard 100 ch). Ils atteignent Lyon dans l'après-midi mais, le lendemain, une panne d'essence les contraint à un atterrissage forcé sur des rochers de la bordure méditerranéenne des Pyrénées.

11 avril 1929 : mort d'Edmond Thieffry, dans la plaine de Baraka près d'Uvira, au Congo Belge, avec l'Avimeta 92 OO-AJZ.

24 mai 1930 : convention postale de 10 ans entre les gouvernements français et belge pour l'exploitation en pool d'une ligne Bruxelles-Élisabethville par la SABENA et la CTA, le parcours Paris-Marseille étant assuré par Air Union et Marseille-Alger par la CGA-Aéropostale.

7 décembre 1930 : raid Bruxelles-Léopoldville des capitaines Robert Fabry et Omer Vanderlinden avec le Breguet 19 OO-AKP *Reine Élisabeth* qu'avait déjà utilisé Georges Medaets, arrivée à Léopoldville le 15 décembre après escales à Oran, Colomb-Béchar et Reggan. Ils repartent le 16 décembre mais, après avoir attendu durant trois mois un moteur à Fort-Lamy, ils ne rejoindront Bruxelles que le 30 mars 1931, en cinq jours. Le courrier avait été transféré dans le Farman F-AJTS d'Air Afrique, piloté par Charles Poulin.

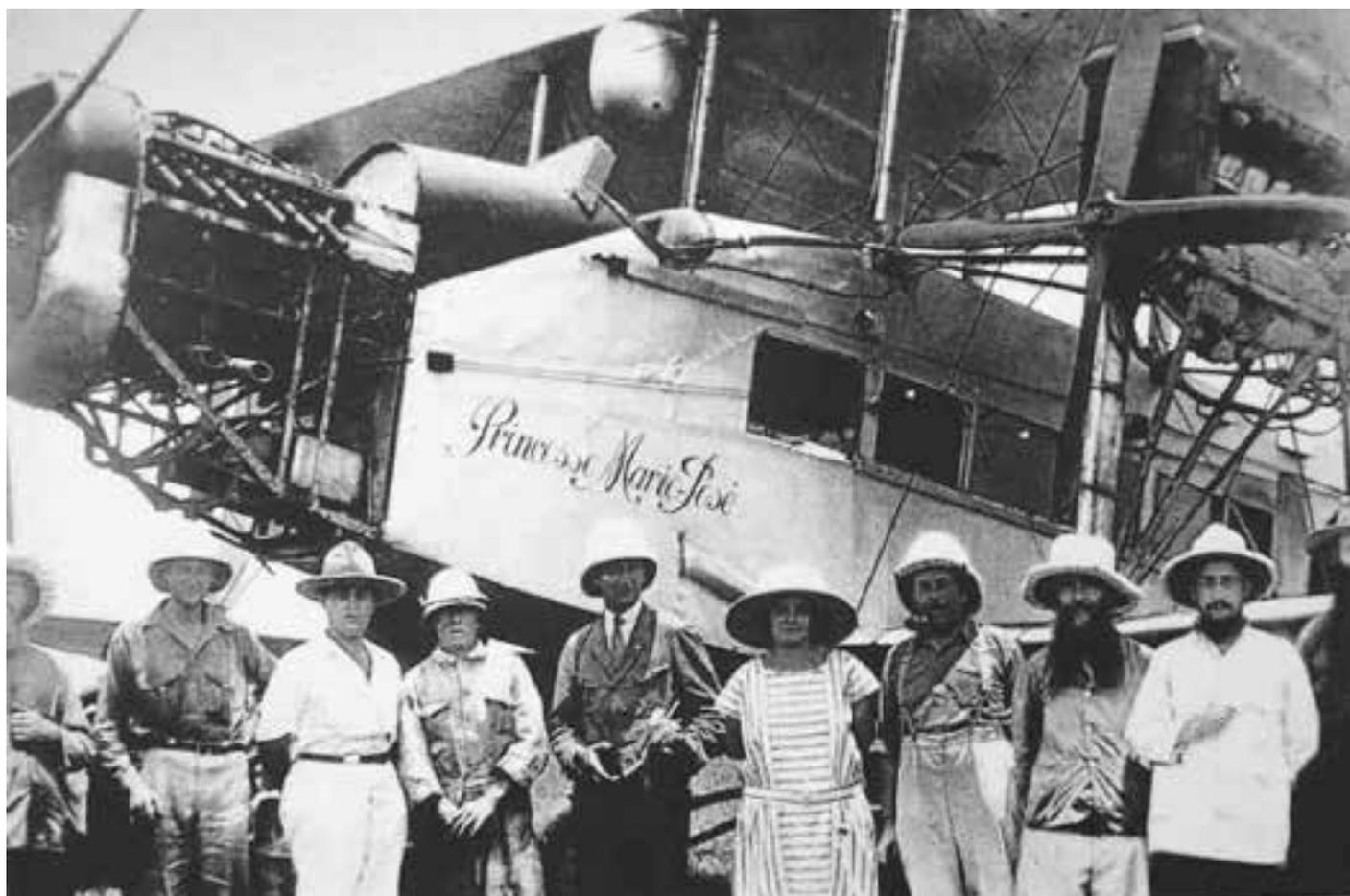
3 février 1931 : Edmond Gillieaux et l'adjudant Emmanuel Dubois décollent d'Evere avec le Bulté RB-30 *Sport* OO-ALX. Le vol se termine par un atterrissage forcé à proximité de Bidon 5.

23 décembre 1931 : départ de Bruxelles pour Adrar du Fokker VII-3m OO-AGI *Léopold Roger* en voyage d'étude de la SABENA. Pilote : Prosper Cocquyt, radio : Timper, mécanicien : Devis-maison et passager : Tony Orta, directeur de la SABENA pour l'Afrique. Ce voyage permet de



▲ *Le «Princesse Marie-José» à Colomb-Béchar le 27 février 1925,*

▼ *Le «Princesse Marie-José» à Kinshasa le 3 avril 1925*



reconnaître l'infrastructure de la future ligne et l'avion fait escale en Algérie à Alger, Laghouat, Adrar, Reggan, Colomb-Béchar et Oran. Pas de courrier. Retour à Bruxelles le 4 janvier 1932.

14 avril 1933 : Rallye aérien algéro-marocain. 23 avions participent dont 3 belges. Guy Hansez et son De Havilland DH 83 *Fox Moth* OO-ENC en font partie. Il gagnera le rallye d'Égypte en 1933.

25 mars 1934 : le ménage belge Guy et Marie-Louise Hansez, parti de Deurne (près d'Anvers) la veille, fait escale à La Sénia en allant à Léopoldville, atteint le 28 mars en passant par Colomb-Béchar, Reggan, le Nigéria et le Gabon, avec le De Havilland DH 83 *Fox-Moth* OO-ENC. Retour du 4 au 11 avril par le Tchad et l'Algérie.

24 octobre 1934 : en juin, Edmond Gillieaux, accompagné par sa femme et Jean Gomez avait, avec le De Havilland DH 80 *Puss-Moth* OO-ANH (*Gipsy Major* 130 ch), fait le voyage Congo-Belgique, en passant par le Tchad et le Sahara. Leurs vacances terminées, le couple rejoint le Congo 12 jours après leur décollage, le 24 octobre, en traversant le Sahara. Gillieaux met ainsi trois liaisons réussies Belgique-Congo à son actif.

17 décembre 1934 : le comte Arnold de Looz-Corswarem part de Bruxelles avec le Saint-Michel OO-GUI (De Havilland *Gipsy* 105 ch) de construction belge, il est arrêté quatre jours à Lyon pour remplacer son hélice brisée à l'atterrissage. Après une traversée difficile de la Libye et du Tibesti au cours de laquelle il reconnaît une nouvelle route vers le Congo, il se pose à deux reprises en pleine brousse avant d'arriver à Léopoldville le 5 janvier où personne n'avait eu connaissance de son projet.

20 décembre 1934 : l'Anglais Kenneth Waller et le Belge Teddy Franchomme, partis le matin de Bruxelles, se posent à La Sénia avec le bimoteur De Havilland *Comet* G-ACSR *Reine-Astrid*, pour une liaison postale vers Léopoldville qu'ils atteindront le 22 décembre. Retour du 26 au 28 décembre, avec arrêt à Colomb-Béchar et Oran le 27 décembre. Souvent appelé raid Rubin.

12 janvier 1935 : Après être arrivé au Congo par la Libye et le Tibesti, Arnold de Looz-Corswarem traverse le Sahara en retournant en Belgique avec le Saint-Michel SG 2 OO-GUI. Il passe par Zinder, Fort-Archambault, Fort-Lamy, Gao, Colomb-Béchar et Oran. Il sera accidenté et blessé au décollage d'Alicante le 15 janvier.

23 février 1935 : ouverture par la SABENA de la ligne Belgique-Congo par Oran, Colomb-Béchar et Reggan. Pilotes : Prosper Coquyt et Jean Schoonbroodt et mécanicien-radio : Fernand Maupertuis. Passager : Tony Orta, directeur de la SABENA, avec le trimoteur Fokker VII-3m OO-AGH *Edmond-Thieffry*. Escales à Oran, Colomb-Béchar, Reggan, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Coquilhatville et arrivée à Léopoldville le 28 février. Les vols alternent chaque semaine avec les vols d'Air Afrique.

4 mars 1935 : retour du Fokker *Edmond-Thieffry* Léopoldville-Bruxelles. Arrivée à Oran le 7 mars.

2 avril 1935 : premier courrier mixte CGT-SABENA Cotonou-Gao-Oran par le Caudron 282 F-AMVE *Phalène* piloté par Duchesne (Cotonou-Gao) et le Fokker VII-3m OO-AGH *Edmond Thieffry* piloté par Coquyt.

8 avril 1935 : premier courrier mixte CGT-SABENA Oran-Gao-Cotonou. Fokker VII-3m OO-AGI *Léopold Roger*, piloté par Van Acker, et Caudron 282 F-AMVE *Phalène*, piloté par Duchesne (Gao-Cotonou).

6 octobre 1935 : départ de Louis-Jean Mahieu, D'Hoore et Arnold de Looz-Corswarem de Bruxelles pour Coquilhatville atteint en trois jours et demi avec le De Havilland DH 89 *Dragon Rapide* OO-JFN. les trois aviateurs effectuent des relevés topographiques destinés à compléter les cartes de la région. Ils passent par la Libye et par l'Est-Africain. Au retour, en ramenant Mme Van Gele, petite-fille de l'explorateur et pionnier belge Alphonse Van Gele, ils passent par Colomb-Béchar



▲ 25 février 1935, l'équipage de la première liaison régulière

▼ Le deuxième vol vers Léopoldville. Fokker VII-3m OO-AGI «Léopold Roger». Pilotes : Van Acker et Auguste Closset, mécanicien : Bergmans



et Rabat (le 29 octobre) après s'être posé en plein Sahara pour attendre la fin d'une tempête de sable. Arrivée à Bruxelles le 1^{er} novembre.

9 novembre 1935 : inauguration du service aérien régulier de la ligne aérienne entièrement française, d'Alger à Tananarive, avec le prolongement de la ligne d'Air Afrique par la Régie Malgache à qui le courrier de Tananarive est arrivé par le Bloch 120 F-ANNX *Sirius* piloté par Poulin et Lambert, mécanicien : Lebèvre, radio : Massias, passagers : Hirschauer, inspecteur des services de l'Air et Tony Orta, directeur général de la SABENA. La semaine suivante, le service est assuré par la SABENA jusqu'à Élisabethville suivant l'horaire habituel (départ de Marseille). À Élisabethville, échange du courrier avec le Bloch 120 venu de Madagascar.

La ligne fonctionnera chaque semaine sur les mêmes bases. Départ du courrier de Paris chaque jeudi après-midi et de l'Afrique du Nord tous les samedis matin, la ligne Belgique-France-Congo se trouve prolongée au delà de Brazzaville-Léopoldville.

16 novembre 1935 : inauguration du service aérien régulier Oran-Tananarive par Élisabethville. Oran-Élisabethville par la SABENA (Fokker VII-3m OO-AGI *Léopold Roger*, piloté par Van Acker et Closset, radio : Bergmans), puis reprise du courrier par la Régie Malgache, en alternance, une semaine sur deux avec le courrier provenant d'Alger par Air Afrique. Inauguration de la ligne Élisabethville-Alger du 21 au 29 novembre.

25 octobre 1936 : inauguration du service aérien accéléré Bruxelles-Oran-Élisabethville par la SABENA. La mise en service des trimoteurs Savoia-Marchetti S.73, le réaménagement des horaires et l'adoption d'un itinéraire plus direct par Stanleyville permet d'arriver à Élisabethville le 29 octobre. L'avion de la Régie Malgache arrive à Tananarive le 31 octobre.

31 décembre 1936 : en 1936, sur la ligne Bruxelles-Congo via Oran, la SABENA a transporté 555 passagers, 11 459 kg de fret et 12 643 kg de poste.

26 janvier 1937 : accident du Savoia-Marchetti S.73 OO-AGR sur la ligne Stanleyville-Bruxelles de la SABENA. Pilotes : Auguste Clossets et Marcel Liedts (second), radio : Roger Maerschalk, mécanicien : René Verfaillie. L'avion s'écrase à Valmy, près d'Oran, à 16 h 40. Les quatre membres d'équipage et les huit passagers sont tués dans l'accident.

26 octobre 1937 : le Père belge Léon Bradfer, pilote-missionnaire membre de la congrégation des Rédemptoristes de Beauplateau (Tillet) et Edmond Dehart fait escale à Maison-Blanche en se rendant à sa paroisse du Congo Belge en pilotant lui-même le Caudron *Phalène* OO-JHS, accompagné de Georges Van Damme et de Edmond Dehart dans le Caudron *Pélican* OO-MCE.

20 novembre 1938 : 100^{ème} liaison aérienne Belgique-Congo de la SABENA (par Oran). Retour à Bruxelles le 30 novembre. Savoia Marchetti S.83. Pilotes : Jude et Genis, radio : F. Maupertuis, mécanicien : Ch. Maupertuis.

Décembre 1938 : sur son réseau africain, la SABENA a transporté, en 1938, 1 745 passagers, 20 030 kg de fret et 16 726 kg de poste, avec cinq pilotes et cinq Fokker VII-3m.

19 juin 1940 : la flotte de la SABENA basée à Alger est saisie par le gouvernement de Vichy et remise aux Italiens.

1^{er} janvier 1939 : liaison Belgique-Congo, itinéraire via Alger et El-Goléa en remplacement d'Oran et Reggan. Au retour de la liaison, la liaison s'effectue via El-Goléa et Alger, le 7 janvier.

Avril 1939 : la route vers le Congo est divisée en deux segments : le premier, de Bruxelles à Gao, étant parcouru avec des S.83 et le second, de Gao à Léopoldville, avec des Ju 52.

6 avril 1939 : Hansez, Georges Moressée, professeur, et Joseph Duchêne, radio, partent de Haren, le 6 avril, pour un périple de 40 000 km, avec le Percival *Vega Gull* OO-ANC (Gipsy Six, 200 ch). Ils sont chargés par le Roi d'une mission économique qui les amènera en Afrique du Nord, au



▲ Savoia-Marchetti S.73 à Colomb-Béchar en 1936

▼ Fokker VII-3m à Colomb-Béchar



Congo belge, au Katanga, en Rhodésie du Nord et du Sud et en Afrique du sud. Au retour, le 24 juin, l'équipage passe par le Mozambique, le Kenya, le Congo Belge oriental, le Soudan, la vallée du Nil, l'Égypte, la Libye, puis Tunis et Nice et atterrissent à Haren le 1^{er} août.

11 février 1940 : au départ de Marseille, premier courrier aérien Belgique-Congo. Après des consultations avec la France, la SABENA est autorisée à établir la tête de ligne à Marseille pour un vol par semaine. Les passagers belges se rendaient par chemin de fer dans la ville française. Le déplacement de la tête de la ligne de Bruxelles à Marseille explique que quelques courriers purent arriver au Congo malgré l'interruption des relations postales. La correspondance provenait de la France et n'était censurée que par les Allemands. Il n'y avait à cette époque pas de censure en France non occupée.

23 mai 1940, par Réginald Jouhaud : le cargo *Algérie* arrive dans le port d'Oran, en provenance de Caen, en transportant 24 Stampe SV4B, 11 Fairey *Fox*, 12 Avro 504N et un Avro 626 du Centre de renfort et d'instruction de l'Aéronautique belge (CRIAÉ). L'échelon roulant, constitué de quatre ambulances, deux voitures et deux cars, débarque également. Le capitaine Warnez, accompagné de dix hommes, est chargé de l'opération, ils participent ensuite aux opérations de sauvetage de Mers-el-Kébir le 3 juillet. Les Belges regagnent leur pays, après avoir abandonné l'idée de créer une école d'aviation belge à Oujda (Maroc). En 1942, les Français font l'inventaire des caisses abandonnées à La Sénia et ferrailent tous les avions, à l'exception des Stampe qui sont remontés et révisés à l'Atelier industriel de l'Air (AIA) de Boufarik. Après le débarquement du 8 novembre 1942, le général Giraud signe le protocole de rachat de ces avions au gouvernement belge le 8 décembre 1942. L'armée de l'Air prend en compte 16 avions, 10 sont mis en service à Kasa Tadla (Maroc) et cinq sont en réserve de pièces détachées. Cinq sont livrés à la Force publique du Congo Belge. Six Stampe de l'armée de l'Air survivront à la guerre et seront versés au Service de l'aviation légère et sportive (SALS) et affectés de numéros dans la série 1600.

28 mai 1940 : capitulation de la Belgique. La SABENA décide de déplacer à Alger sa tête de ligne, laissant à Air France le trajet Marseille-Alger. À Bruxelles, la compagnie se met en veille.

21 juin 1940 : à Toulouse, le Savoia-Marchetti S. 83 OO-AUJ décolle pour le premier vol pour Alger, avec aux commandes Carpentier, pilote, et Michiels, radio.

Fin juin 1940 : les avions de la SABENA, sous les ordres du général Tapproge, chef du commandement des Écoles de l'Aéronautique Militaire Belge, et avec le soutien du ministre des Colonies Belge De Vleeschauwer, sont repliés à Alger et à Oran.

25 juillet 1940 : après la capitulation française, les avions belges qui se trouvaient alors à Alger et à Oran, sont mis à la disposition de la force aérienne italienne par ordre de la commission d'armistice franco-italienne. Huit avions sont concernés : les trois Savoia-Marchetti S.83 et les quatre Savoia-Marchetti S.73 et l'unique DC 3. Le personnel SABENA, composé d'environ 40 personnes, est renvoyé en Belgique mais quelques-uns décident de rester en Algérie, d'autres s'enfuient vers la Grande-Bretagne

La guerre a interrompu l'exploitation de SABENA-Europe. Tony Orta, qui dirige SABENA-Afrique, est rejoint par le président Firmin Van Brée et l'administrateur-délégué Gilbert Périer. L'effort de guerre de l'aviation civile belge se manifeste en Afrique avec sept Fokker VII-3m et six Junkers Ju 52.

27 septembre 1940 : les Lockheed 14 F-ARIY et F-ARIV d'Air Afrique sont saisis en cours de ravitaillement à Élisabethville et reimmatriculés sous pavillon belge.

1^{er} mars 1944 : la SABENA met en service la ligne de Léopoldville vers Lagos, Gao et Alger. Cette ville est alors le terminus de cette ligne, les avions civils n'étant pas autorisés à survoler la Méditerranée.

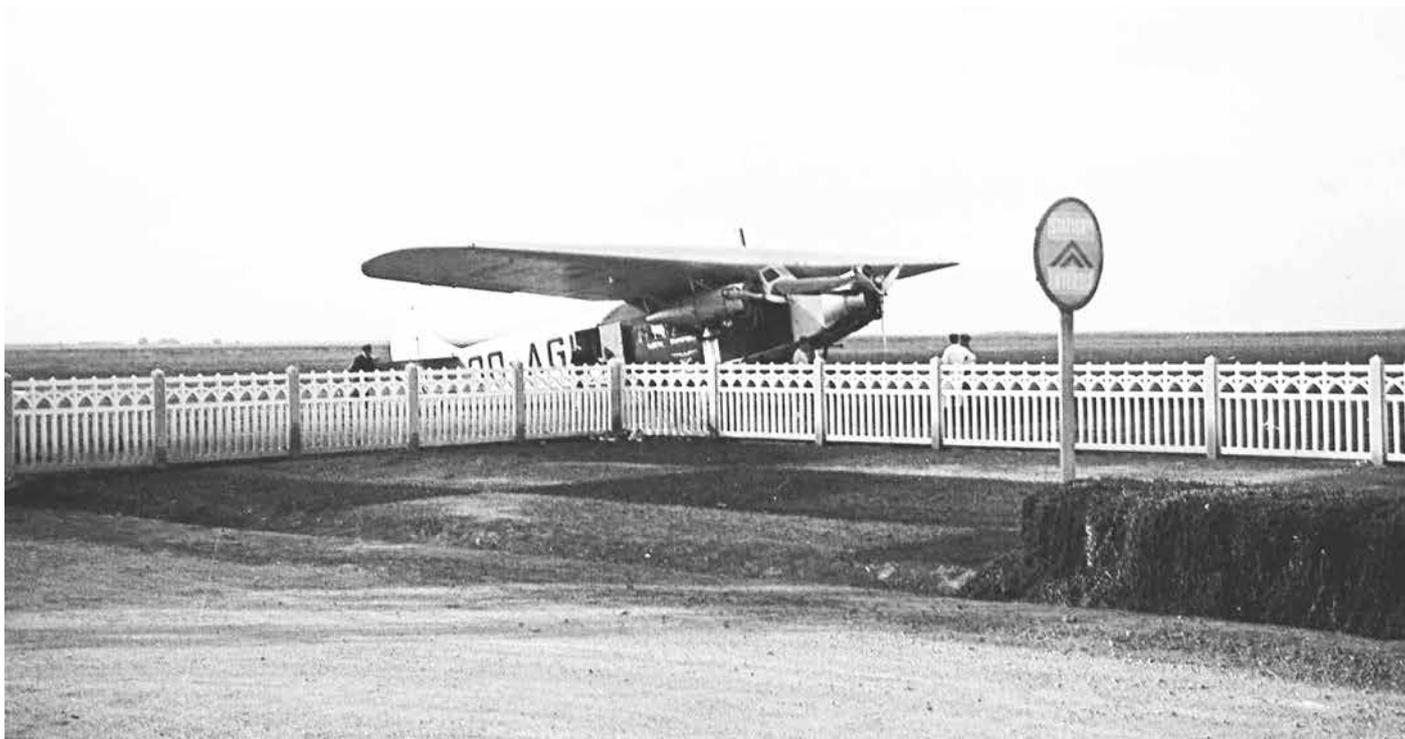


▲ *Stampe SV4B belge reconditionné par l'AIA (Atelier industriel de l'Air) de Boufarik en 1942*

Après la guerre, la France confie à l'AIA d'Alger-Maison Blanche la construction du Stampe SV4. De 1947 à 1959, 150 avions sont produits, du numéro 1001 au numéro 1150.

Ces avions sont livrés surtout à l'armée de l'Air, à l'Aéronautique navale, aux aéro-clubs d'Algérie et aux aéro-clubs d'Outre-Mer.

▼ *Fokker VII-3m à Oran-La Sénia*



Décembre 1944 : le trafic de Sabena-Congo s'élève à plus de seize fois celui de 1939 et l'exploitation devient largement bénéficiaire. Les Lockheed et les Junkers assurent 31 650 km de lignes au départ de Léopoldville. Durant les quatre années de guerre, la SABENA a transporté en Afrique 34.543 passagers dont 9 190 pour la seule année 1944. Des chiffres qui lui permirent d'atteindre les taux record d'occupation entre 83 et 95 %. L'effort consenti pendant les quatre années de guerre, n'a entraîné aucune perte humaine mais il pèse sur les hommes et les machines. Les pilotes sont surmenés et les Fokker VII-3m et les Ju 52, solides mais usés... jusqu'à la corde.

8 juillet 1945 : reprise de la ligne Léopoldville-Bruxelles via Gao, Aoulef et Marseille par le Lockheed 18 *Lodestar* OO-CAV, piloté par le chef-pilote Jo Van Ackere. À partir de cette date, il est prévu toutes les semaines un départ de Bruxelles vers le Congo, avec un départ exceptionnel le samedi 14 juillet. Le premier avion du service régulier quitte Bruxelles le lundi 16 juillet, sur l'itinéraire Marseille-Alger-Aoulef-Gao-Lagos-Léopoldville. Jo Van Ackere réalise la première liaison d'après-guerre en deux jours. Le prolongement depuis Alger n'a été possible qu'en obtenant des Français l'autorisation de survoler la Méditerranée, et des Alliés la possibilité de se poser à Bruxelles, ville toujours fermée au trafic aérien civil.

14 juillet 1945 : reprise de la ligne Bruxelles-Léopoldville, en Lockheed 18 *Lodestar*, à raison d'un service par semaine. La réouverture de la ligne vise principalement l'accélération au plus vite de la relève des agents coloniaux, bloqués en Afrique durant la guerre.

3 août 1945 : un dernier vol SABENA est assuré entre le Congo et la Grande-Bretagne. L'avion quitte Léopoldville et poursuit jusqu'à Bruxelles le 5 août, date à laquelle la ligne est supprimée. L'avion rentre au Congo le 10 août via Marseille et Alger et la ligne fonctionne sur cet itinéraire une fois par semaine puis, à partir du 4 septembre, deux fois par semaine, les lundis et vendredis.

20 octobre 1945 : il est prévu, suite à des difficultés de logement à Alger, de modifier l'itinéraire de la liaison vers le Congo : Bruxelles-Marseille-Alger-El Goléa-Aoulef-Gao-Lagos-Léopoldville.

Janvier 1946 : la ligne Bruxelles-Léopoldville et retour est assurée par les nouveaux DC 3 dont le premier exemplaire, le OO-CBA, a été livré, venant de Montréal, le 26 décembre 45.

24 février 1946 : départ de Melsbroek du DC 4 OO-CBD *Ville de Bruxelles*, nouveau DC 4 de la SABENA, arrivé à Bruxelles le 18 février 1946, qui inaugure la ligne Bruxelles-Léopoldville via Alger et Lagos. Les passagers sont accueillis par la première hôtesse de l'air de la Compagnie : Jeanne Bruylant. Il repartira le 28, par la même route. Le voyage Bruxelles-Léopoldville coûte 20 000 FB. La liaison Belgique-Congo s'établit trois fois par semaine dans chaque sens, au départ de Bruxelles le mercredi en DC 4, le jeudi en Lockheed 18, le vendredi en DC 3. La SABENA affectera à la Ligne son deuxième DC 4, le OO-CBE, afin d'atteindre, au cours de l'été, quatre fréquences hebdomadaires entre Bruxelles et Léopoldville.

20 mai 1946 : la liaison Belgique-Congo, est assurée exclusivement par des DC 4, via Alger et Lagos (avec survol du Sahara durant la nuit), à la cadence de trois services hebdomadaires.

20 octobre 46 : l'horaire de la ligne Belgique-Congo-Belgique est modifié pour éviter les vols de nuit ainsi que les difficultés d'hébergement à Alger. L'escale d'El-Goléa est introduite pour l'hiver.

Juin 1947 : cinq DC 4 supplémentaires rejoignent la flotte, alors que la ligne transporte 1 400 passagers par mois, le passage par Tripoli et Kano, est envisagé en remplacement d'Alger-Lagos. La ligne du Congo, sera modifiée par Tunis et la SABENA n'aura plus de relation avec l'Algérie. les aviateurs belges ne viendront plus en Algérie que pour des transits et pour le tourisme.



Charles Castex fait le plein d'un Savoia-Marchetti S.73 à La Sénia

Album photo



▲ ▼ Mars 1928, la reine Astrid baptise le Zacco O-BAFX



LE PATRIOTE ILLUSTRÉ

REVUE HEBDOMADAIRE



Le vendredi 9 mars, à 8 h. 03, l'avion "Princesse Astrid", prenait son vol à l'aérodrome d'Evere pour réaliser, en quatre étapes, la liaison aérienne Bruxelles-Congo. Pendant quelques instants la silhouette argentée du lourd appareil, — 3200 kilos charge complète, — se découpait sur le ciel. Trois quarts d'heure plus tard, dans l'impossibilité de percer le mur de brouillard, l'avion faisait un brusque atterrissage dans le sud de la province de Namur, près de la frontière française, à Vodelée. Devant l'épave de leur appareil, les aviateurs durent renoncer à leur randonnée. 1. — Les trois aviateurs revêtus de leur combinaison, au moment de prendre place dans la carlingue; le pilote Lang, le lieutenant-aviateur Thieffry, M. Quersin; 2. — L'avion décolle; 3. — Les adieux de M^{me} Lang, mère du pilote; 4. "Que voulez-vous, déclare l'aviateur Thieffry; on est toujours à la merci de pareils accros..."; 5. — L'épave de l'avion, chargée sur un fardier de carrière, attendant son retour à Bruxelles.

Mars 1928, le Zacco O-BAFX «Reine Astrid»



▲ 26 juin 1928, Philippe Quersin, Edmond Thieffry et le RSV 22-180 O-BAJE. Le vol est interrompu par un atterrissage forcé entre Nîmes et Montpellier

▼ 26 mars 1929, Henri Aerden et Bob Vandevelde parti d'Anvers avec RSV18-100 OO-AKA, atteignent Lyon. Le lendemain, panne d'essence et atterrissage forcé à Lloret-de-Mar



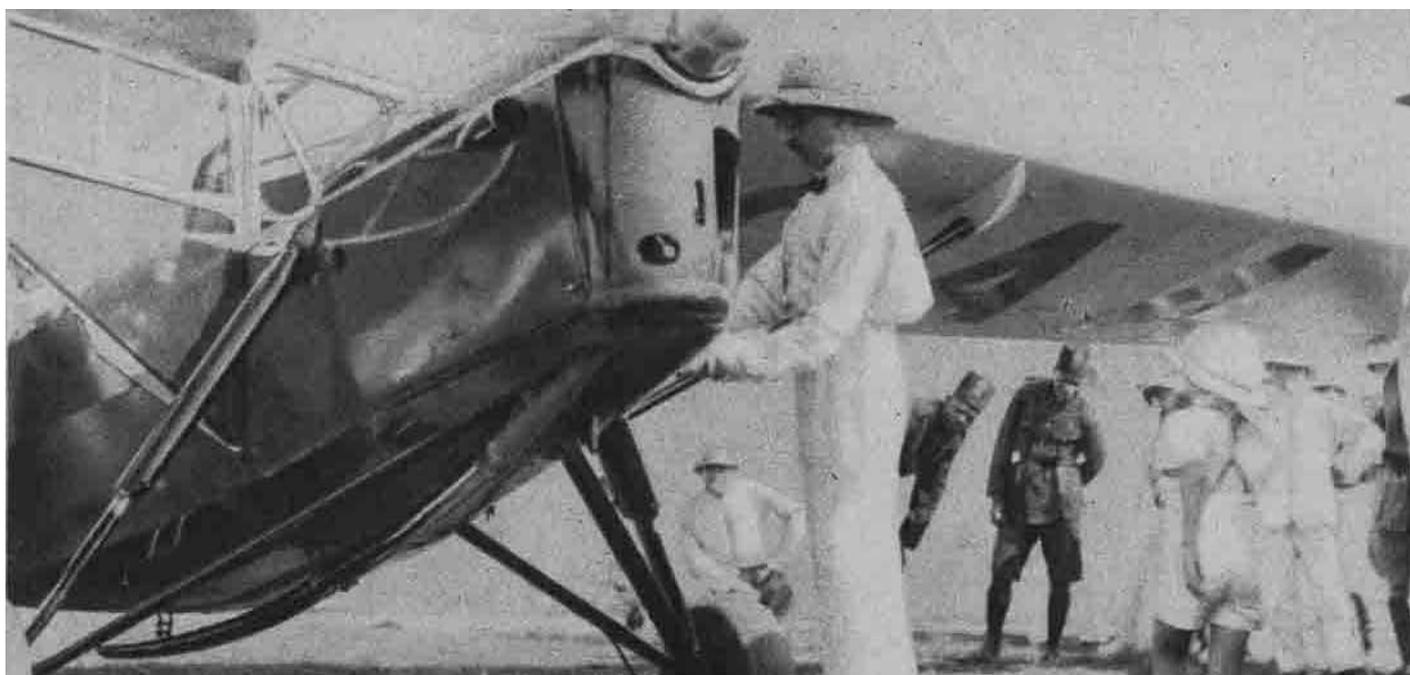


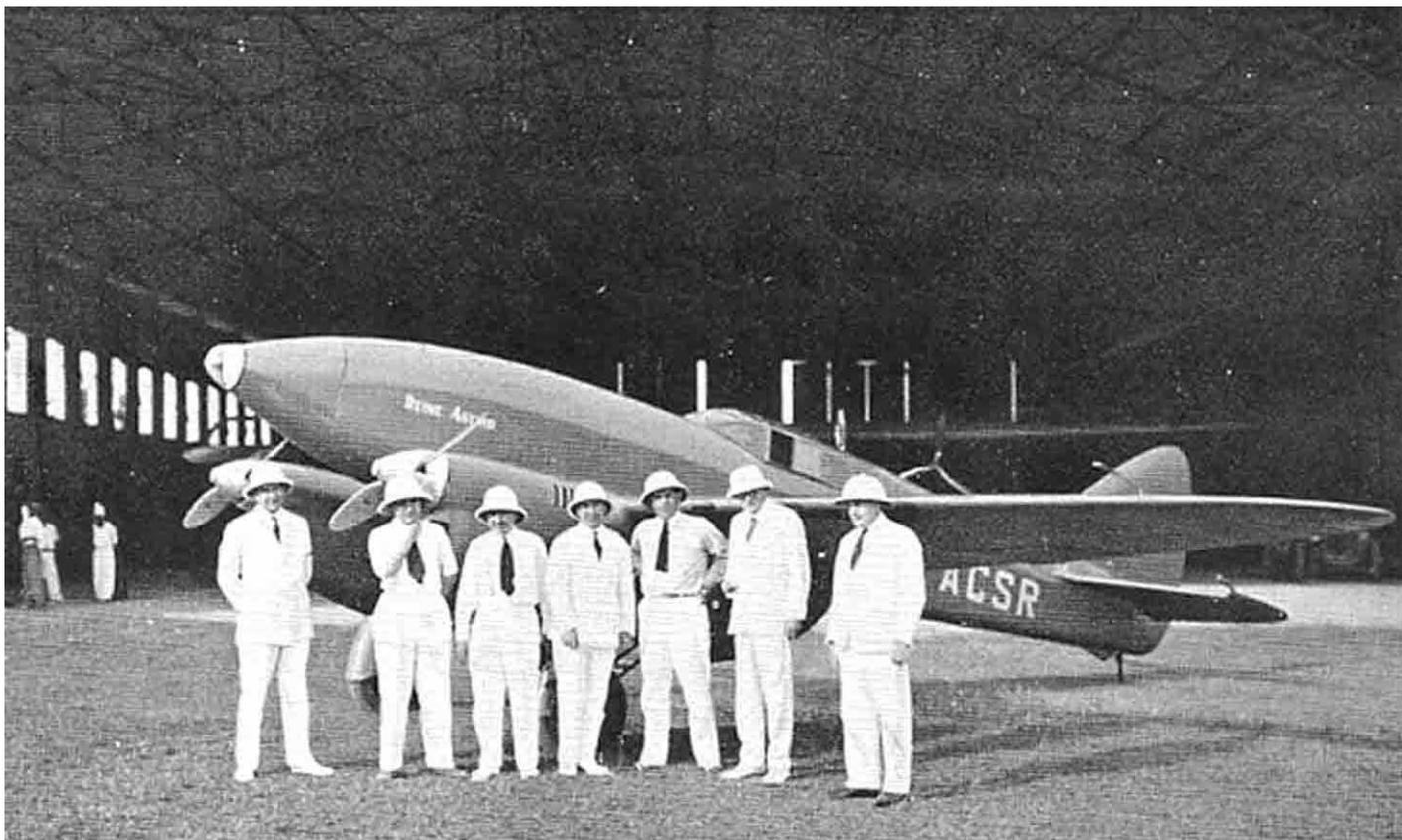
▲ *Henri Aerden et le RSV18-100 OO-AKA*



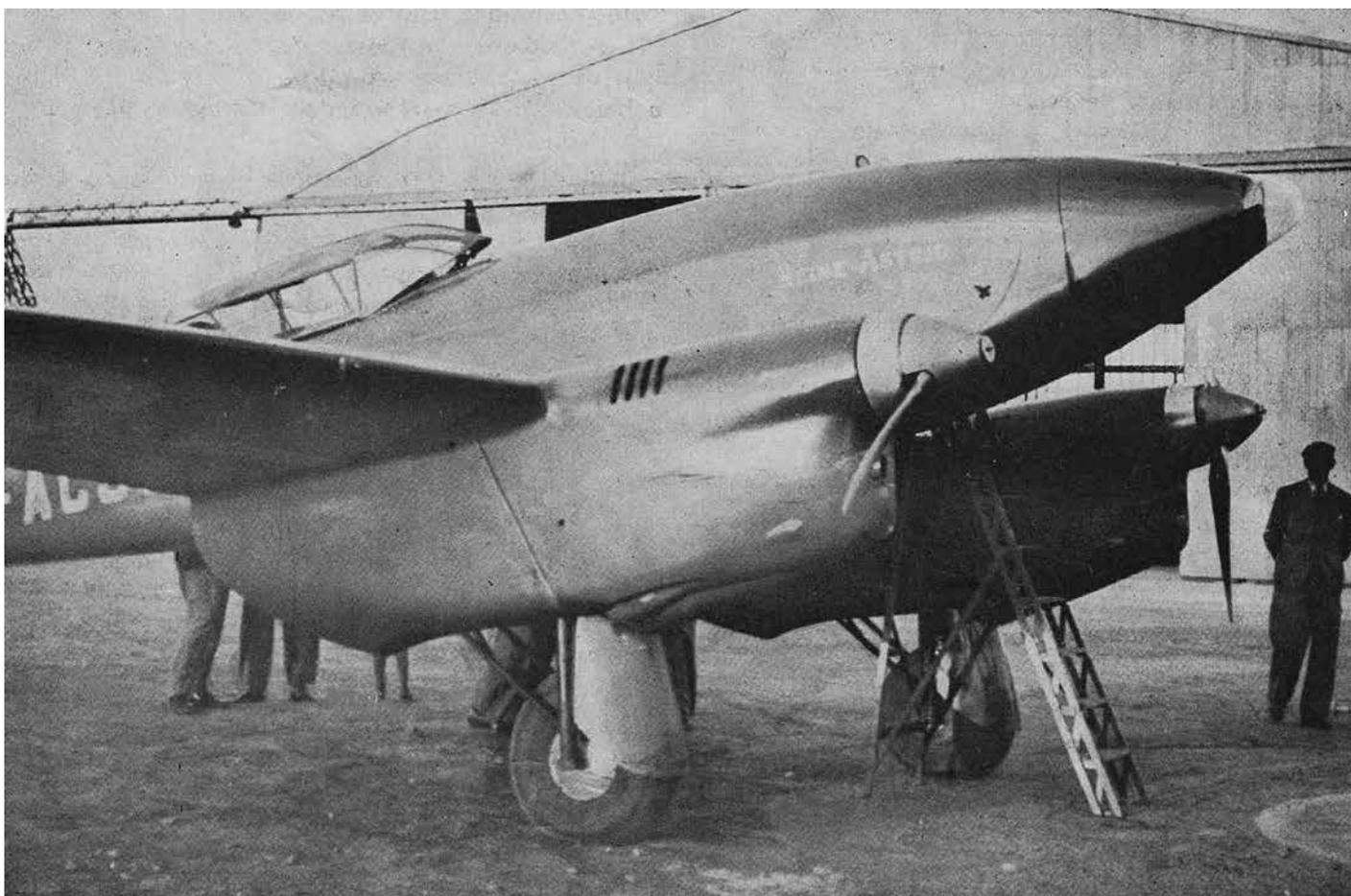
▲ *Le De Havilland DH 80 Puss Moth OO-ANH d'Edmond Gillieaux*

▼ *Le De Havilland DH 85 Leopard Moth OO-CAA de Jeanty*





▲ ▼ *Le De Havilland DH 88 Comet G-ACSR «Reine Astrid»*



"Reine Astrid"

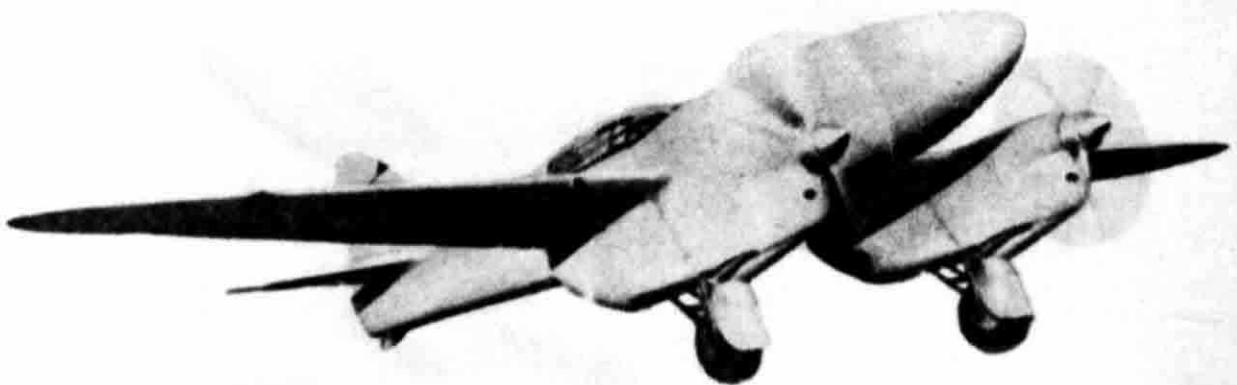
(De Havilland Comet bimoteur Gipsy Six Major de 224 cv)

piloté par Waller et Franchomme effectue le

RAID BRUXELLES-LEOPOLDVILLE

(7.500 kms en 50 heures)

et retour



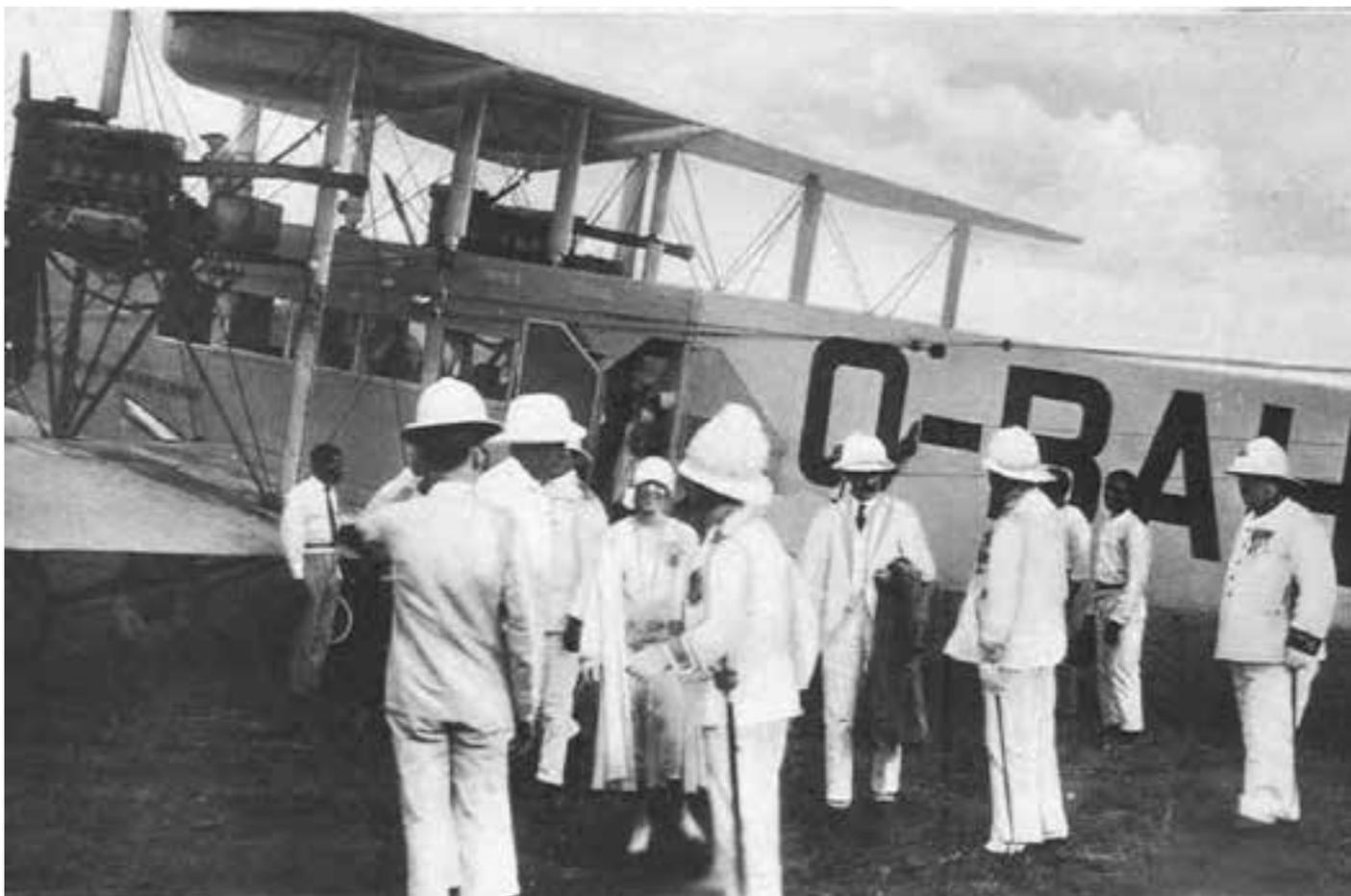
Encore et toujours

HUILE AEROSHELL

ESSENCE AVIATION SHELL

SERVICE AVIATION SHELL

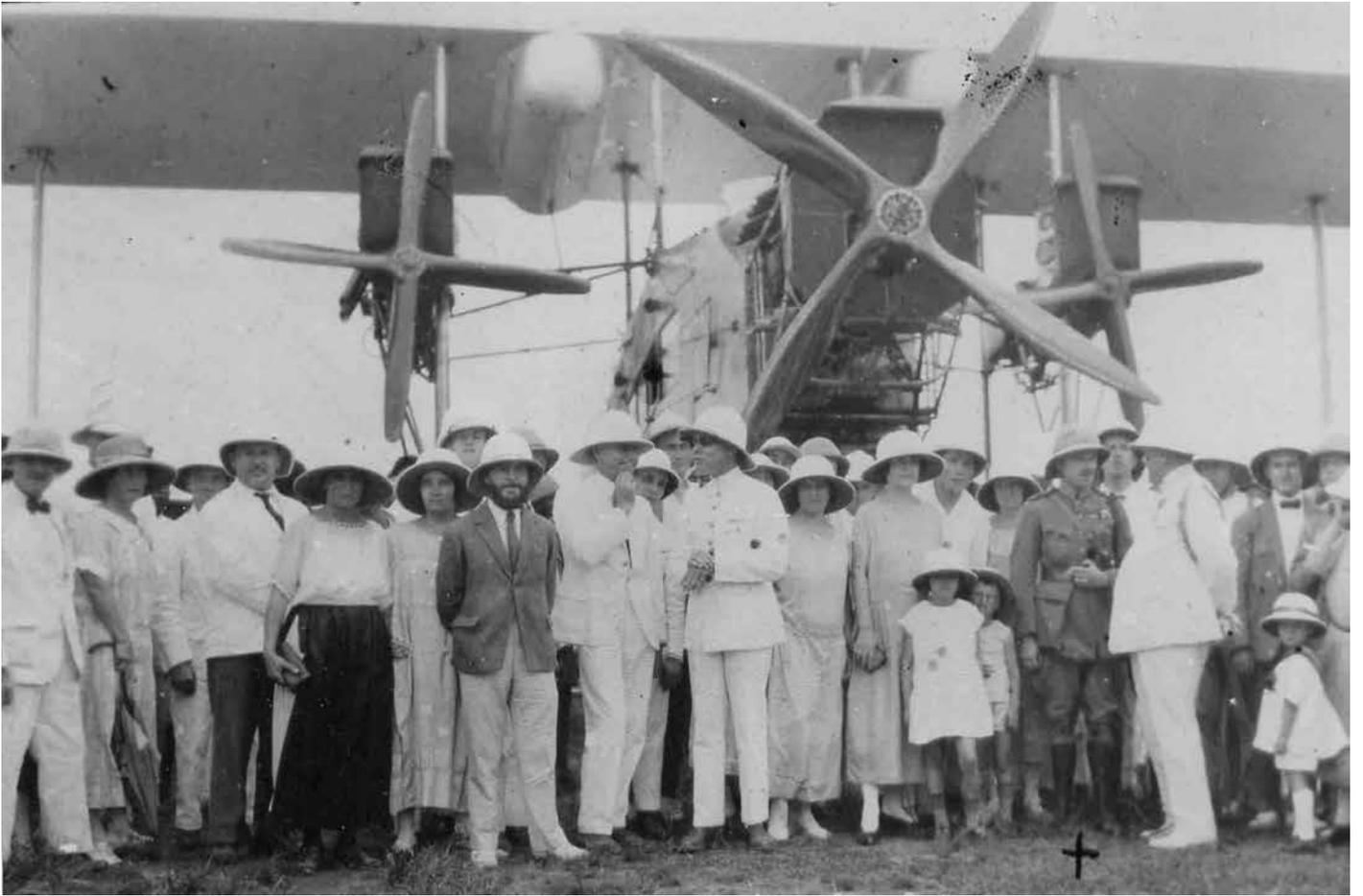
Les trois inséparables du Succès



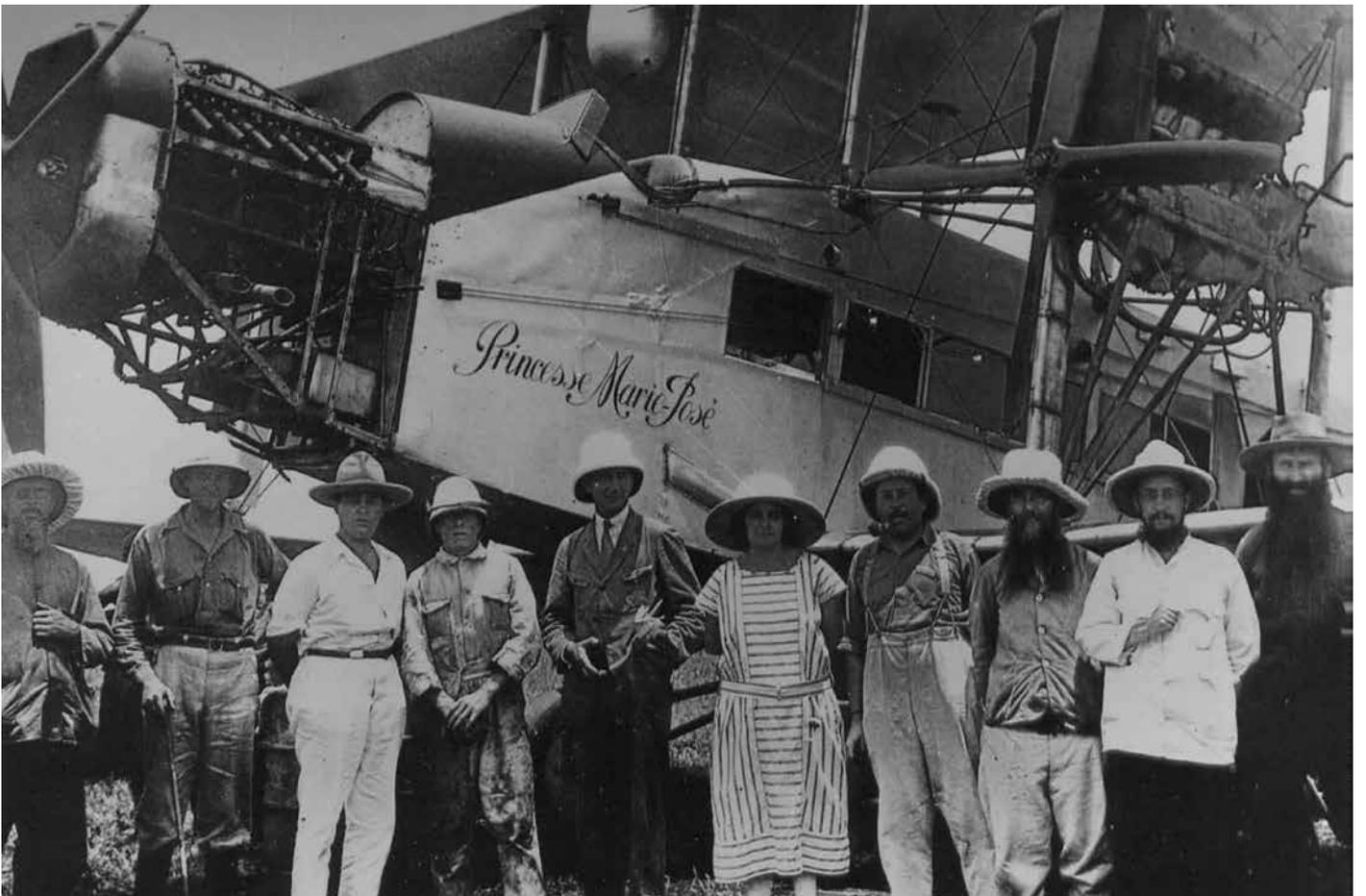
▲ À Kinshasa, le Roi et la Reine et le «Princesse Marie-José»

▼ Léopoldville accueille le «Princesse Marie-José»





▲ ▼ *Escales africaines pour le «Princesse Marie-José»*





Le révérend-père Léon Bradfer

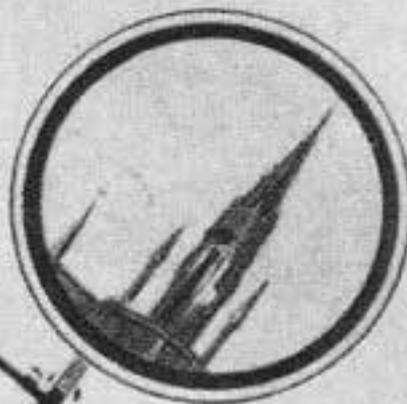
3 février 1931, le départ de nuit du Bulté Sport OO-ALX d'Edmond Gillieaux et Emmanuel Dubois et la panne à Bidon 5



En 1938, à Tunis, le DH 85 Leopard Moth OO-AVD de Robert Fester (beau-père de Guy Hansez) et Jean Stampe, au retour du Rallye du Hoggar. L'équipage a remporté la coupe Air France



SABENA



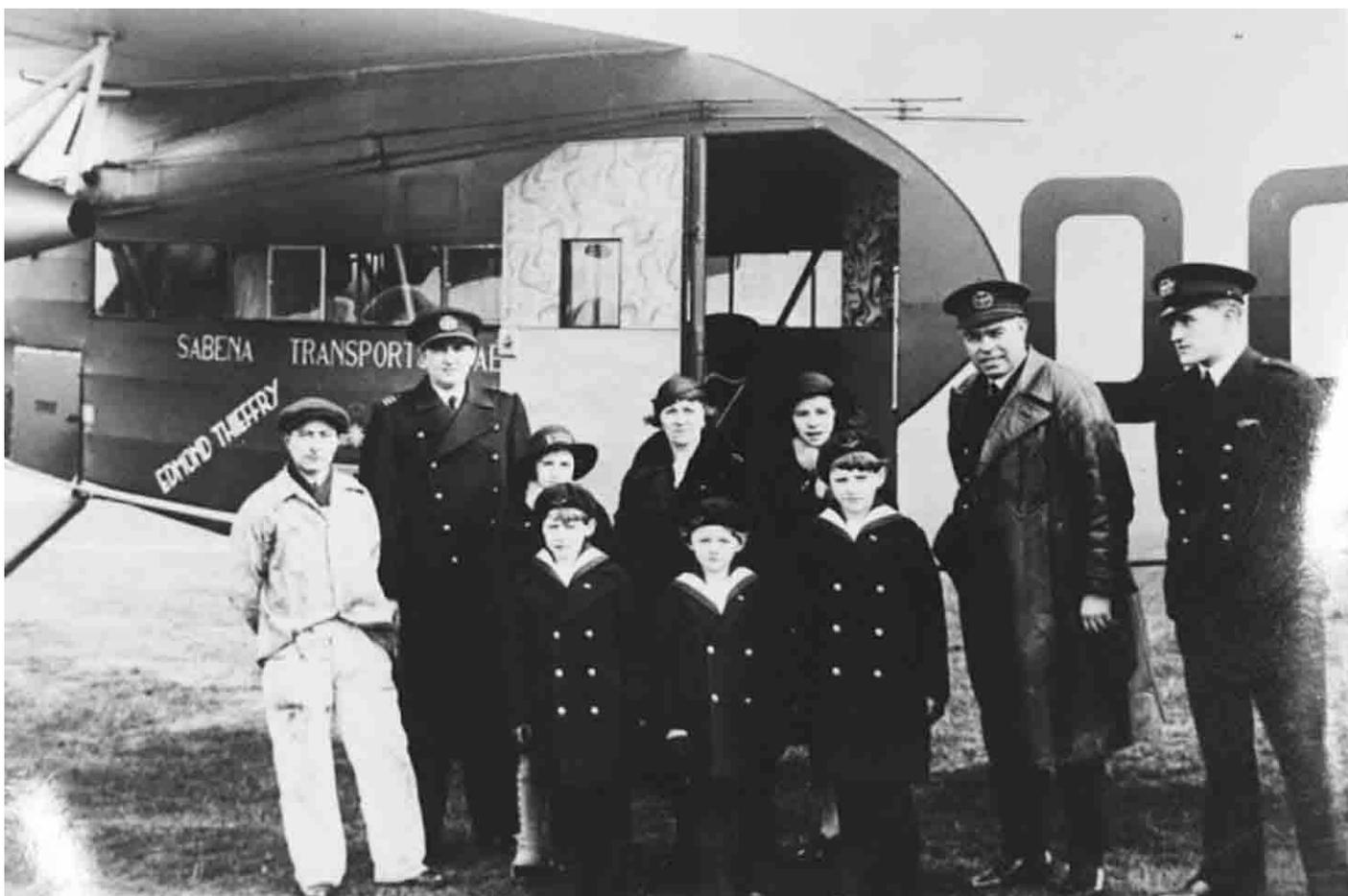
On veur du
meur depart de la
liaison aerele regule
Belgique Congo
fevrier 1935
Hanneman & Co
Sabena

25 février 1935, première liaison régulière Belgique-Congo



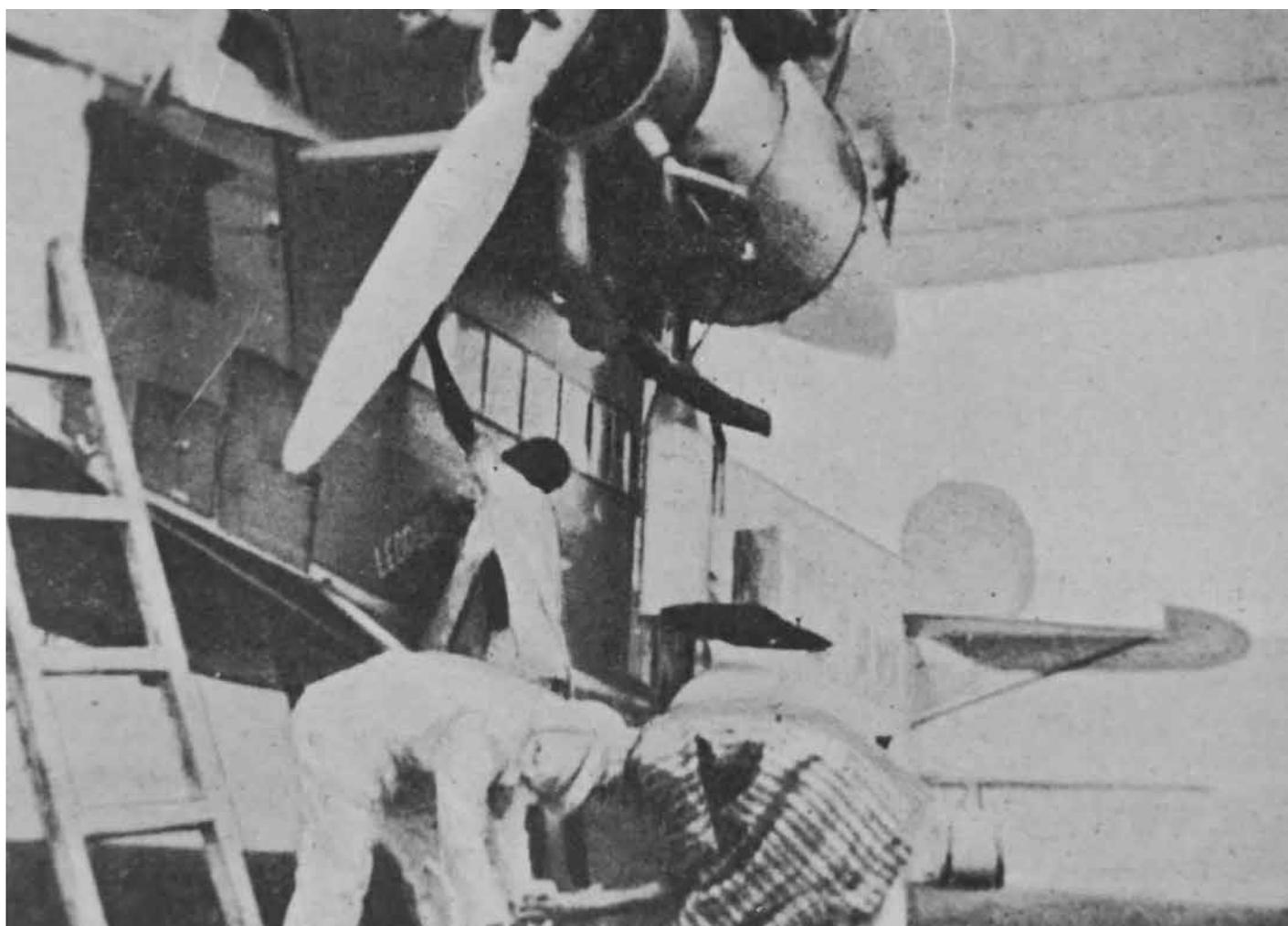
▲ En 1929 à Anvers, les pilotes Van der Lynde, Cocquyt, Lambotte et Van Ackere

▼ 25 février 1935, l'équipage de la première liaison régulière entoure Mme Thieffry et ses cinq enfants





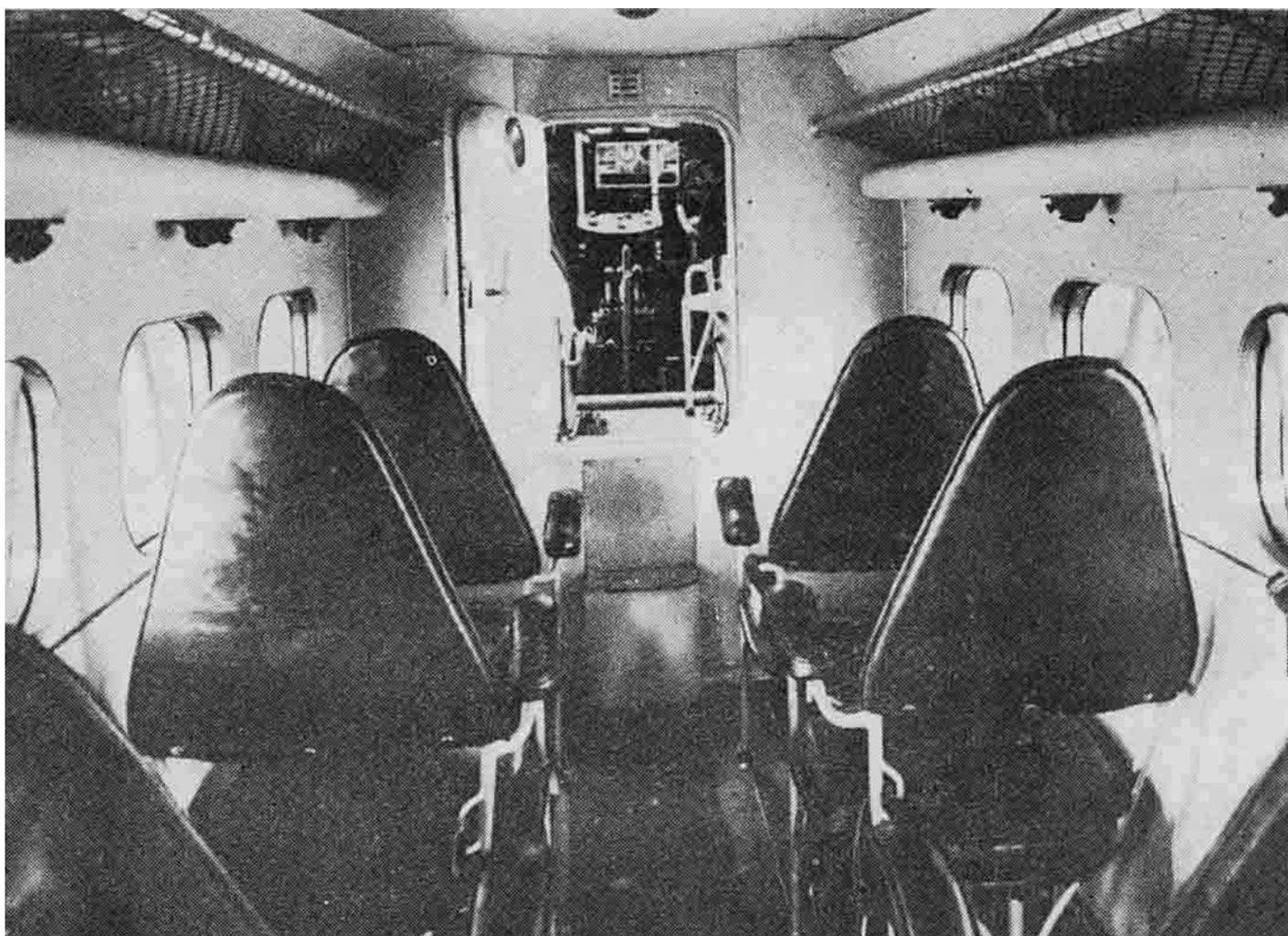
▲ ▼ *Fokker VII-3m à Bidon 5*





▲ *Fokker VII-3m à Léopoldville*

▼ *L'intérieur d'un Fokker VII-3m*





▲ *Escale africaine en Fokker VII-3m*

▼ *Fokker VII-3m à Léopoldville*





▲ Savoia-Marchetti S.83

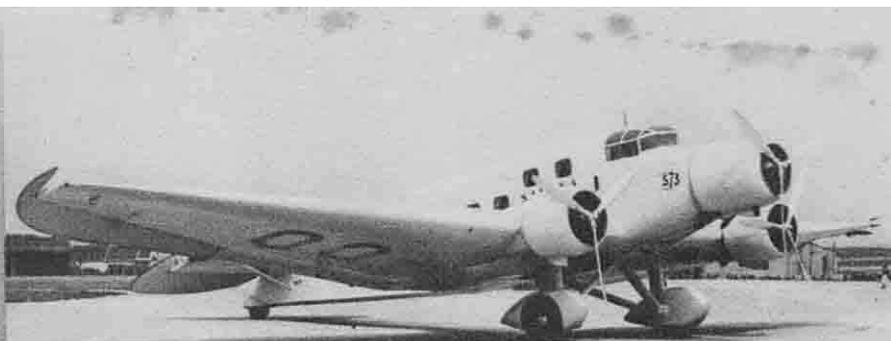


▲ Savoia-Marchetti S.73 OO-AGS à Colomb-Béchar en 1936 - Cet avion rejoindra l'Angleterre le 10 mai 1940. Intégré au Squadron 271 de la RAF, il est abattu le 23 mai 1940 au-dessus de la Manche. Le pilote Moreau décède et le mécanicien Leysen et le radio Petersen sont gravement blessés

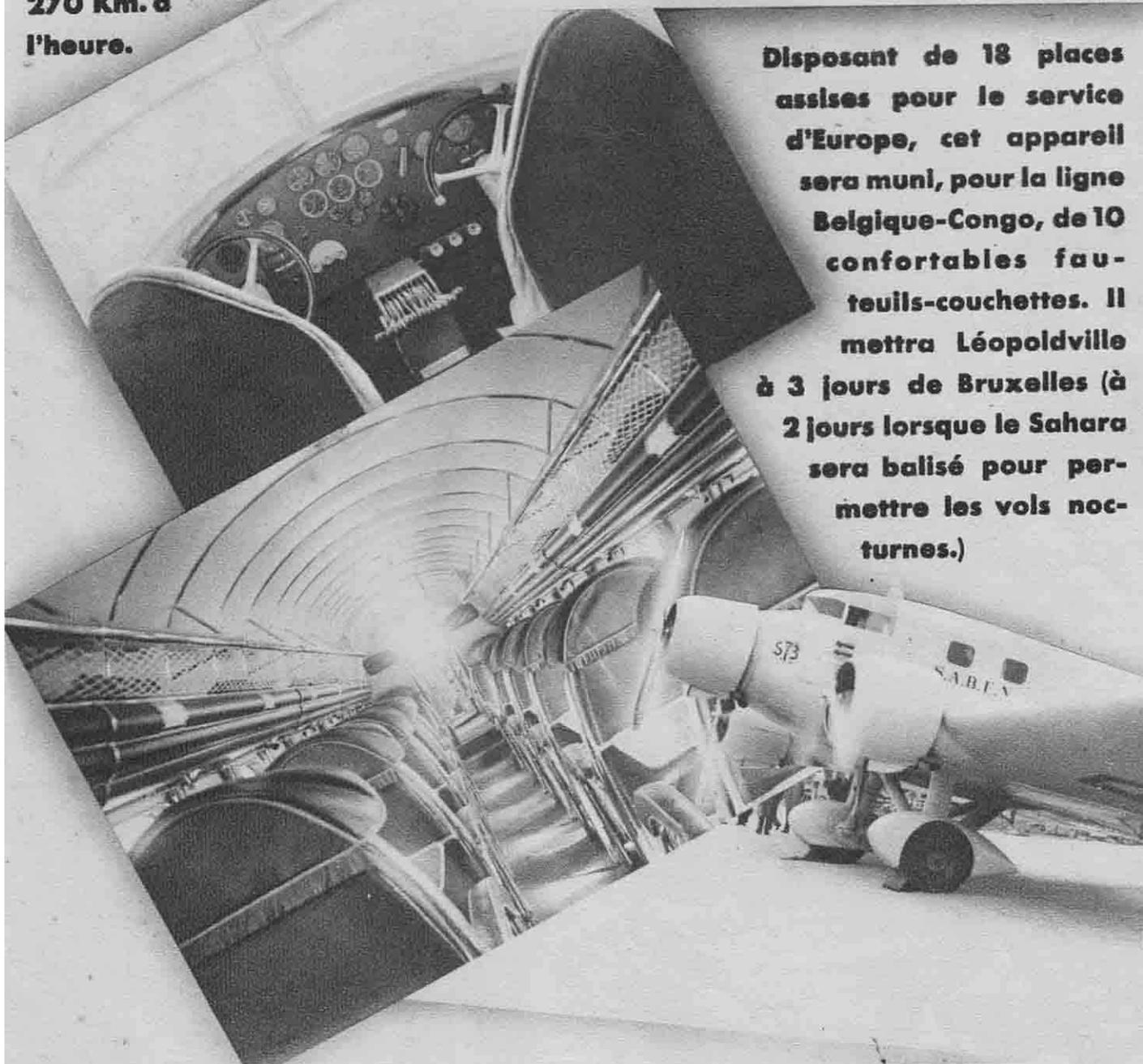
▼ Savoia-Marchetti S.73



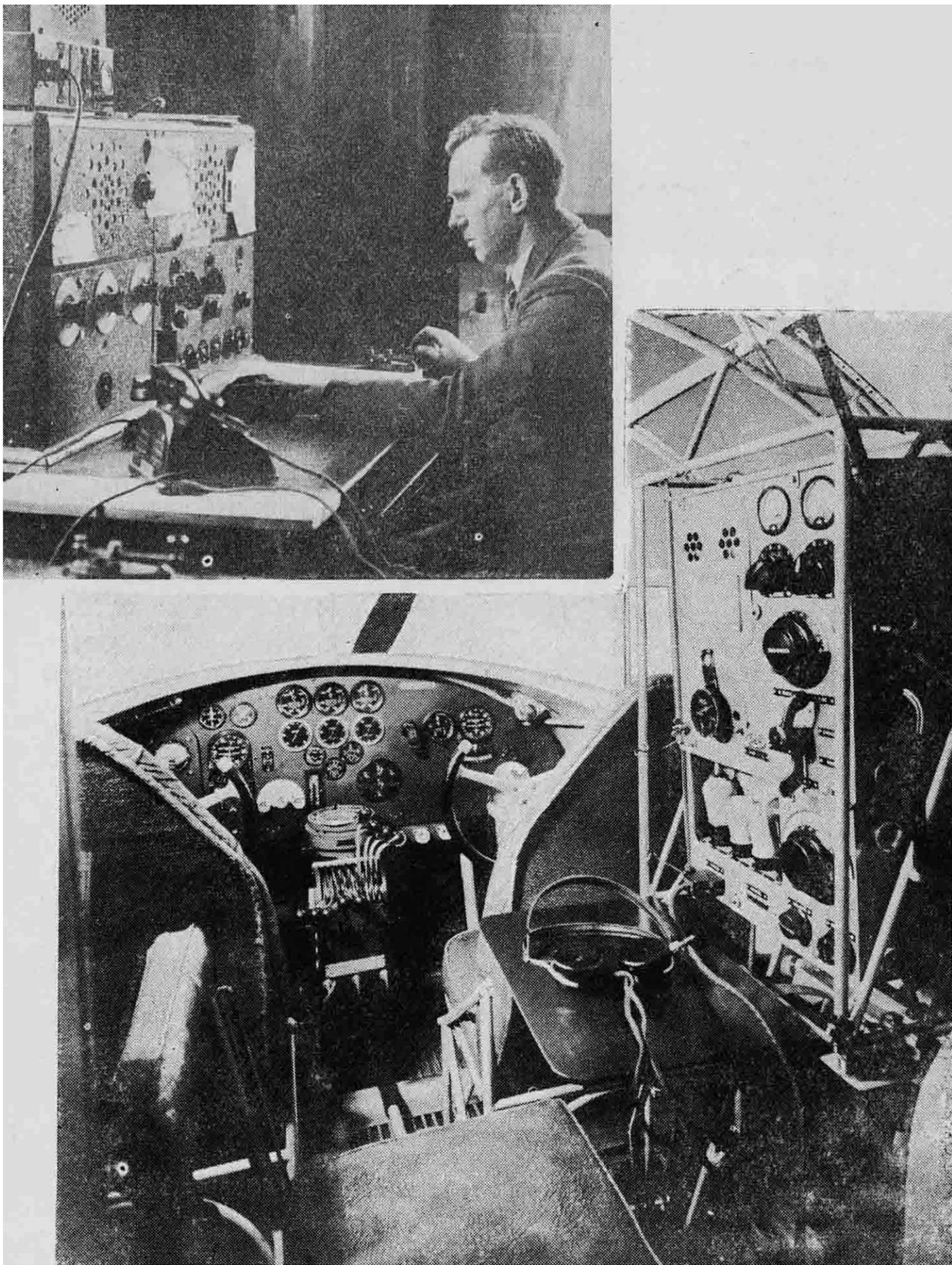
Le Savoia-Marchetti utilisé sur les lignes européennes de la SABENA. Ce trimoteur d'une puissance totale de 1.800 C. V. peut atteindre une vitesse maximum de 320 Km. à l'heure et une vitesse de croisière de 270 Km. à l'heure.



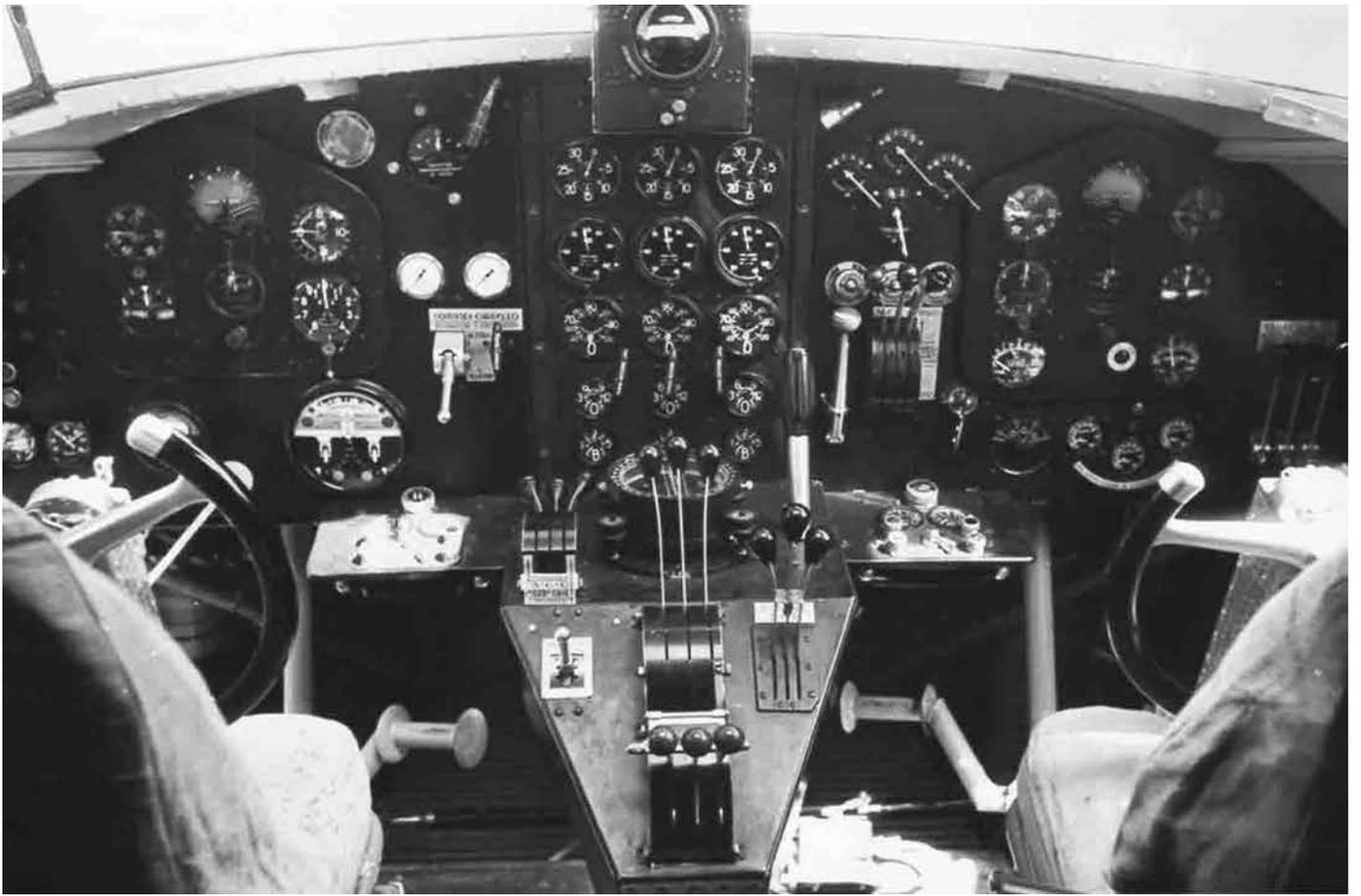
Disposant de 18 places assises pour le service d'Europe, cet appareil sera muni, pour la ligne Belgique-Congo, de 10 confortables fauteuils-couchettes. Il mettra Léopoldville à 3 jours de Bruxelles (à 2 jours lorsque le Sahara sera balisé pour permettre les vols nocturnes.)



Savoia-Marchetti S.73



Poste de pilotage et installation radioélectrique d'un Savoia-Marchetti S.73

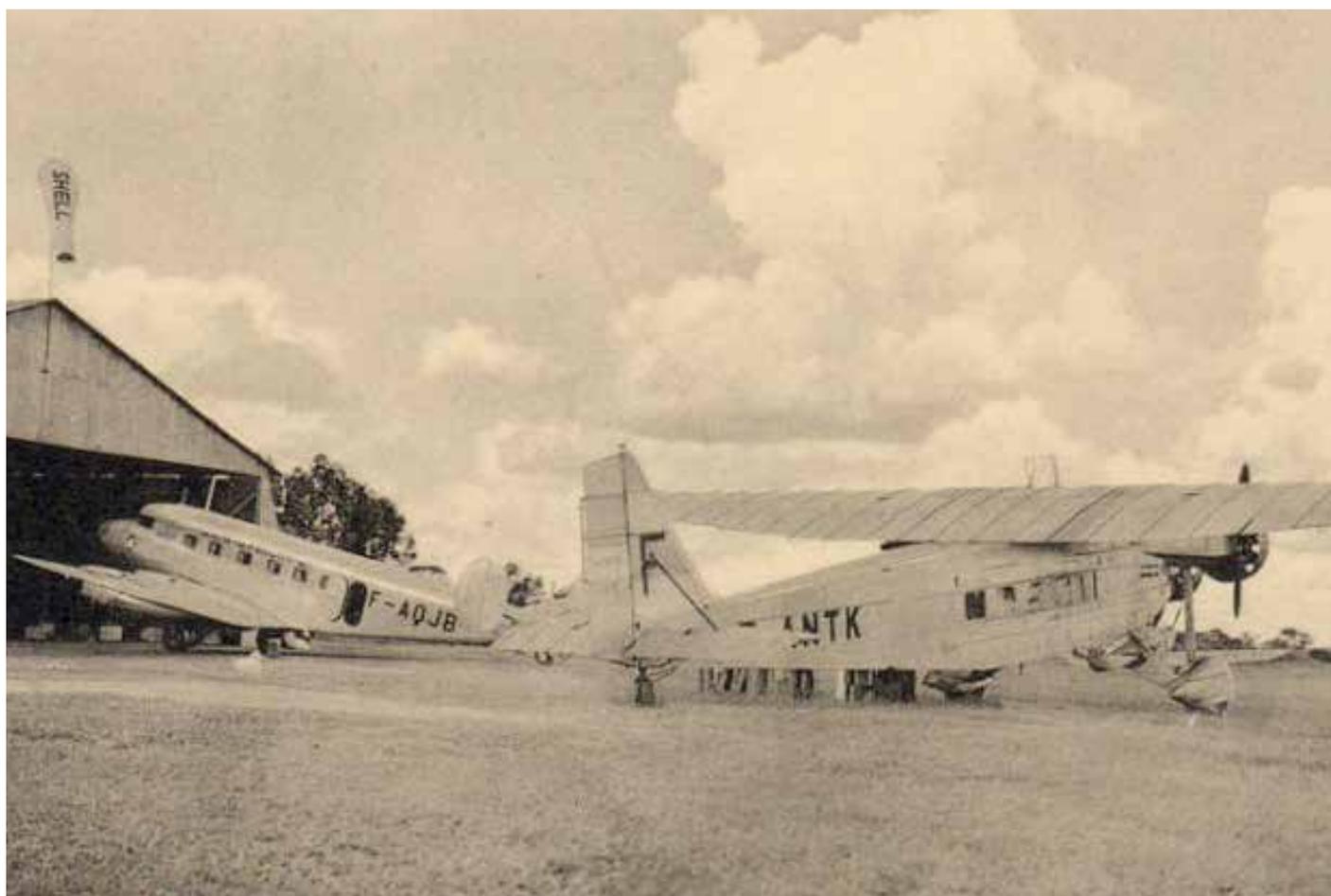


▲ ▼ *Poste de pilotage et cabine d'un Savoia-Marchetti S.83*



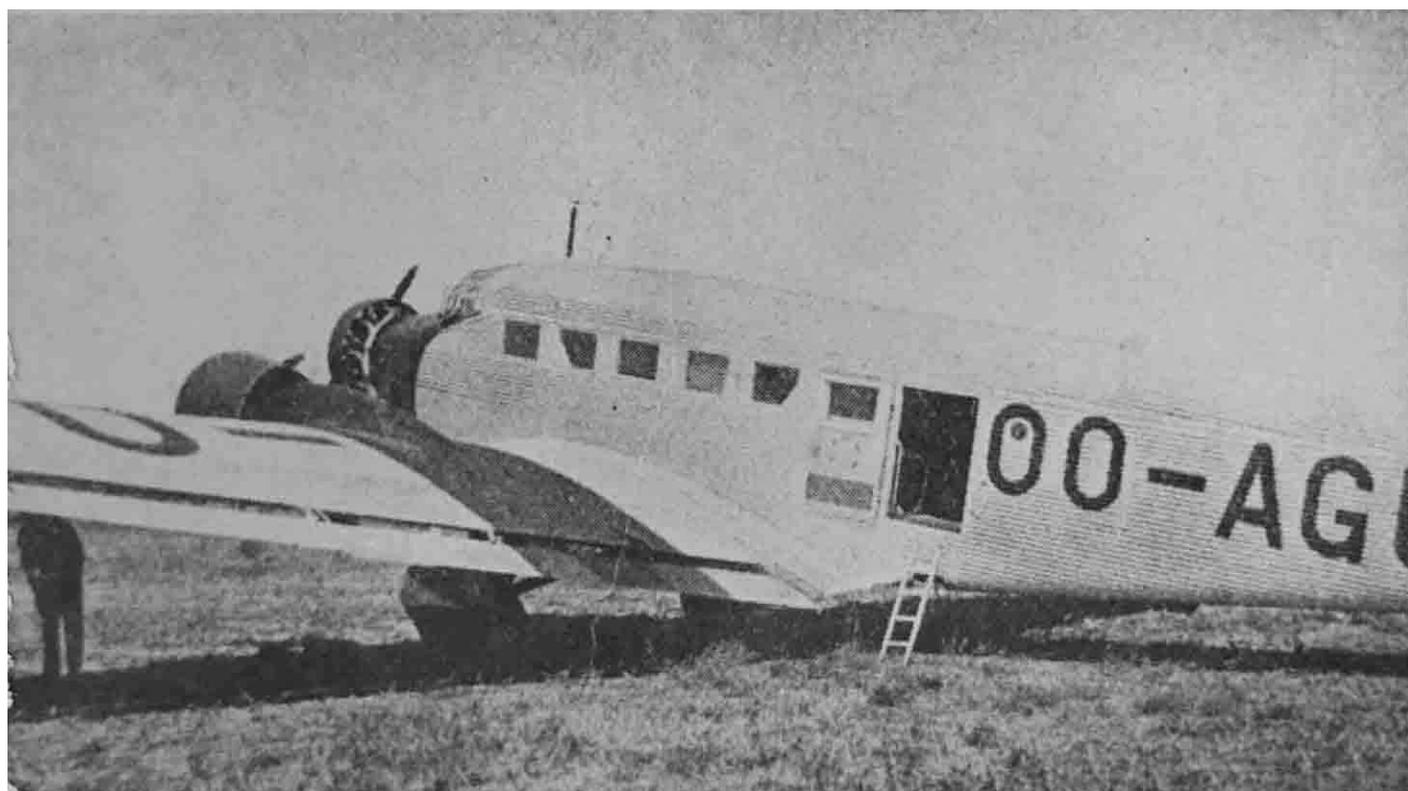
*Accident du Savoia-Marchetti
S.73 OO-AGR à Valmy, le 26
janvier 1937*

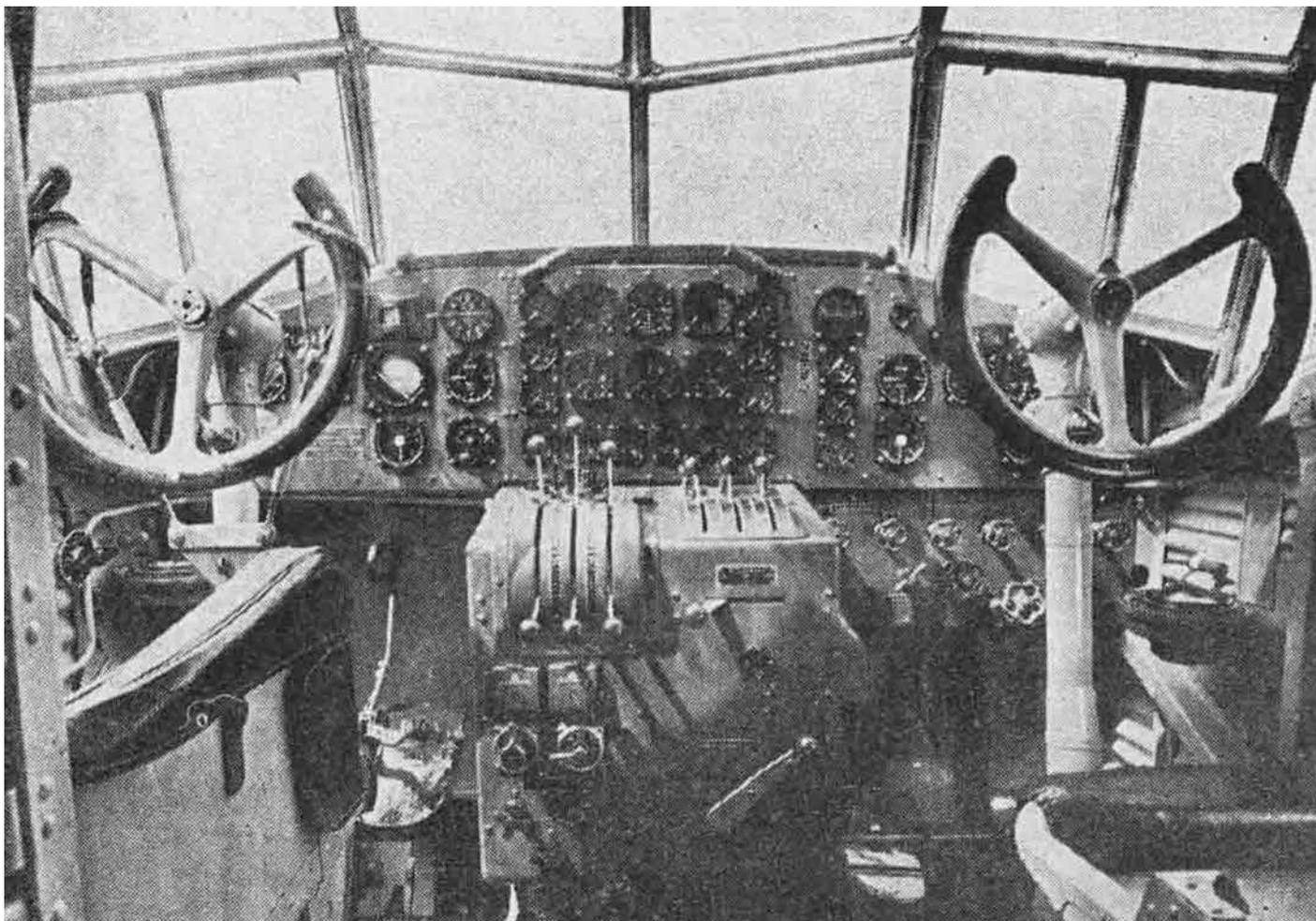




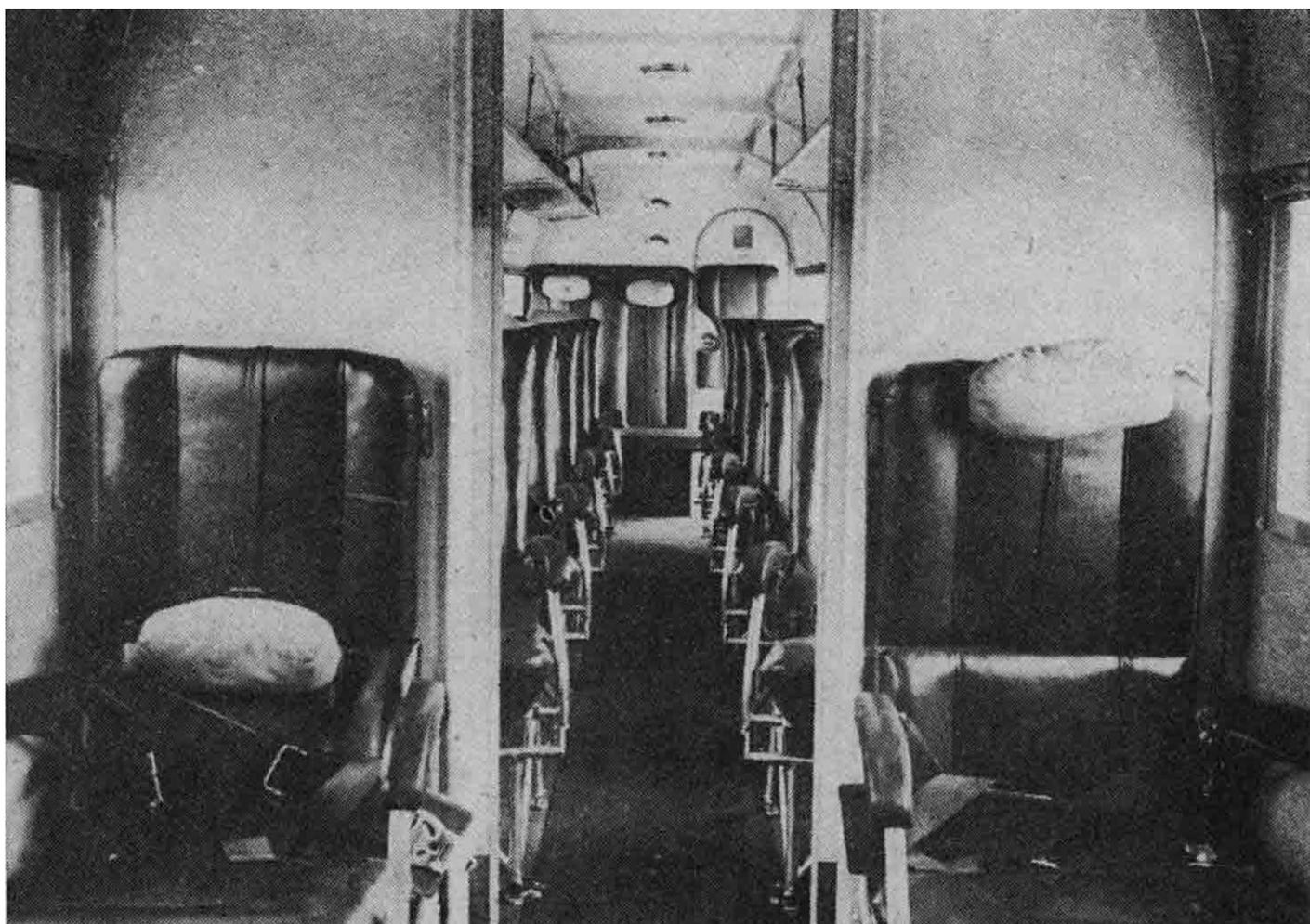
▲ *Le 22 novembre 1937, première liaison franco-belge et correspondance avec Madagascar. Arrivée des courriers France-Madagascar à Élisabthville*

▼ *Junkers 52 de la SABENA*





▲ ▼ Poste de pilotage et cabine d'un Junkers Ju 52 de la SABENA, compartiment fumeurs au premier plan



SABENA SABENA



1937 1937

horaires et tarifs DU 5 AVRIL AU 2 OCTOBRE horaires et tarifs DU 5 AVRIL AU 2 OCTOBRE

SABENA

SABENA



DU 28-3 AU 1-10-1938

**HORAIRES
ET TARIFS**



TRANSPORTS AERIENS BELGES -- BELGISCHE LUCHTLIJNEN

SABENA

16, rue de Namur et 32, boulevard Adolphe Max, BRUXELLES.
16, Namenstraat en 32, Adolff Max laan, BRUSSEL.



La SABENA 1935-1955



▲ ▼ En 1954, Mr et Mme De Munck, arrivant du Congo Belge avec leur Piper PA 22-135 Tripacer OO-CEM, sont accueillis à Maison-Blanche par Rémi Saint-André, vice-président de l'Aéro-club d'Algérie





▲ ▼ À Adrar en 1961, Fairchild C-119G Packet du 15^{ème} Wing de la Force aérienne belge





En 1958, Annie Cordy en H-34 au cours d'une tournée en Algérie

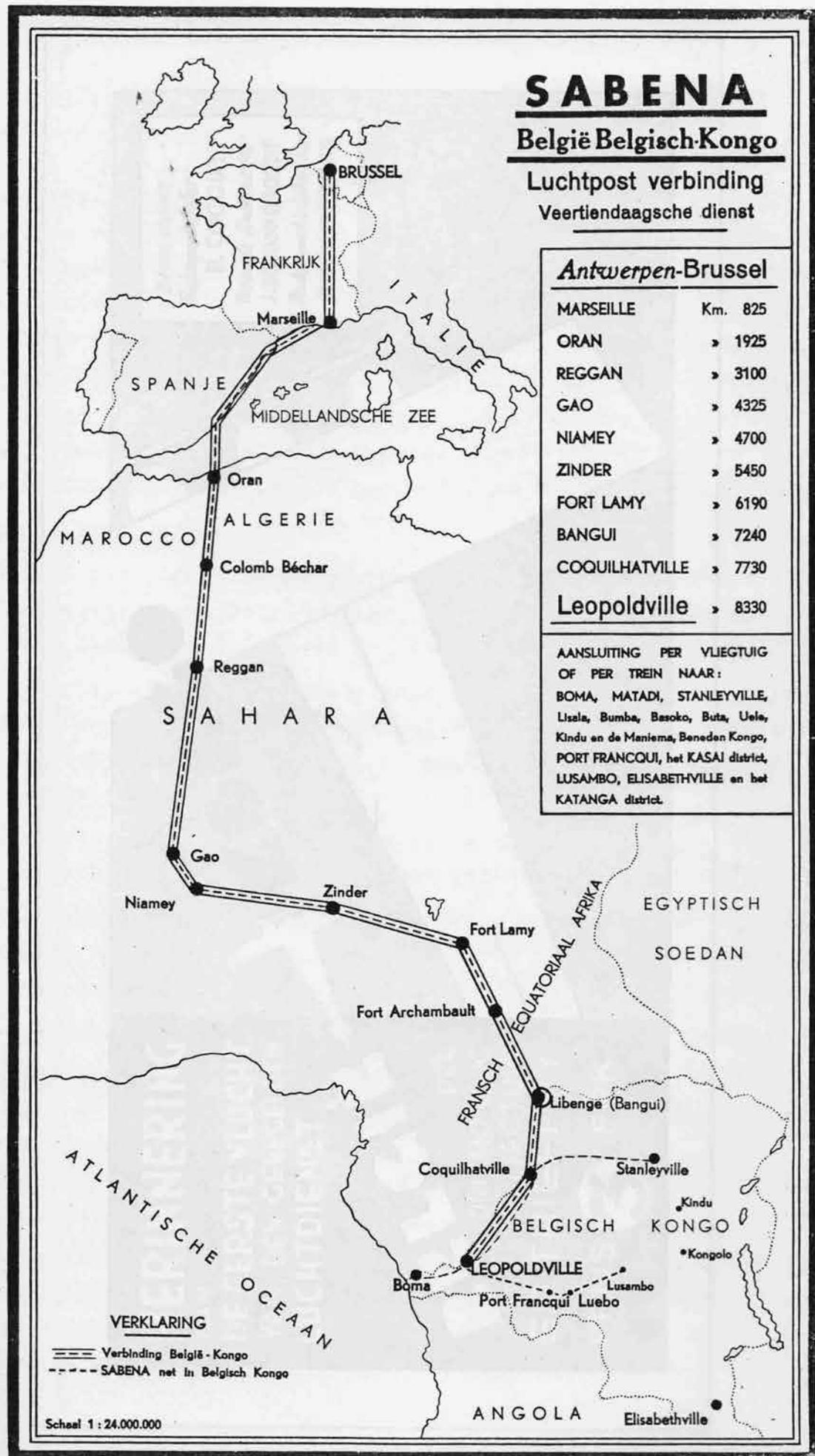


▲ *Piper Pa 23 Apache OO-CHF de passage à Orléansville en 1959*

▼ *À Reggan en 1959, Fairchild C-119G Packet du 15^{ème} Wing de la Force aérienne belge*



Aérophilatélie





23 février 1935



23 février 1935





23 février 1935, Léopoldville-Oran



23 février 1935



28 février 1935

Retour en arrière - Le 20 décembre 1934 - Kenneth Waller et Teddy Franchomme - De Havilland Comet G-ACSR «Reine-Astrid» - Raid Rubin

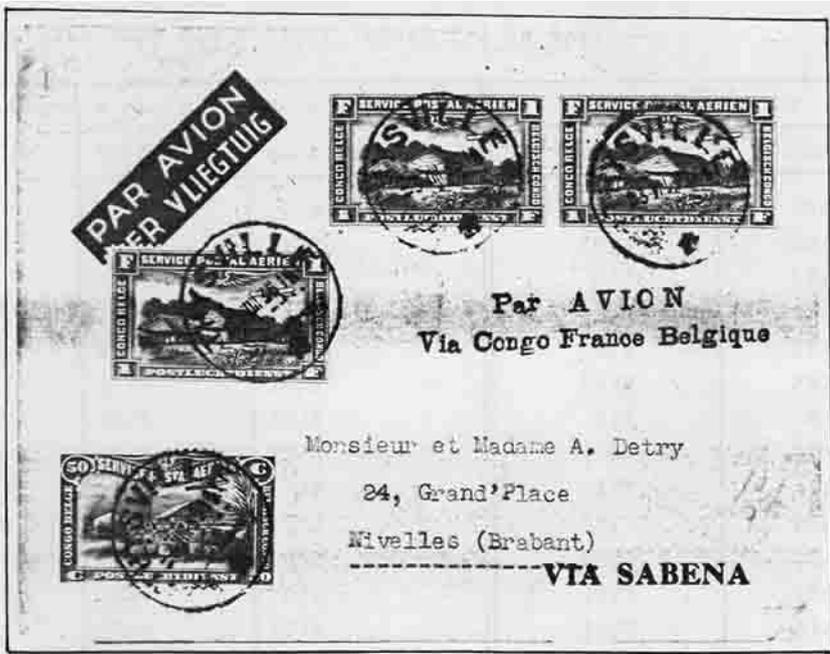


31 mars 1935, de Stanleyville à Bruxelles



13 mai 1935, de Adrar à Bruxelles





3 août 1935, de Thysville à Bruxelles



8 mars 1935



9 mars 1935, Belgique-Dahomey par SABENA, Air Afrique et CGT

Du 6 octobre au 1^{er} novembre 1935, Louis-Jean Mahieu, D'Hoore et Arnold de Looz-Corswarem rejoignent Coquihateville avec le De Havilland DH 89 Dragon Rapide OO-JFN et effectuent des relevés topographiques

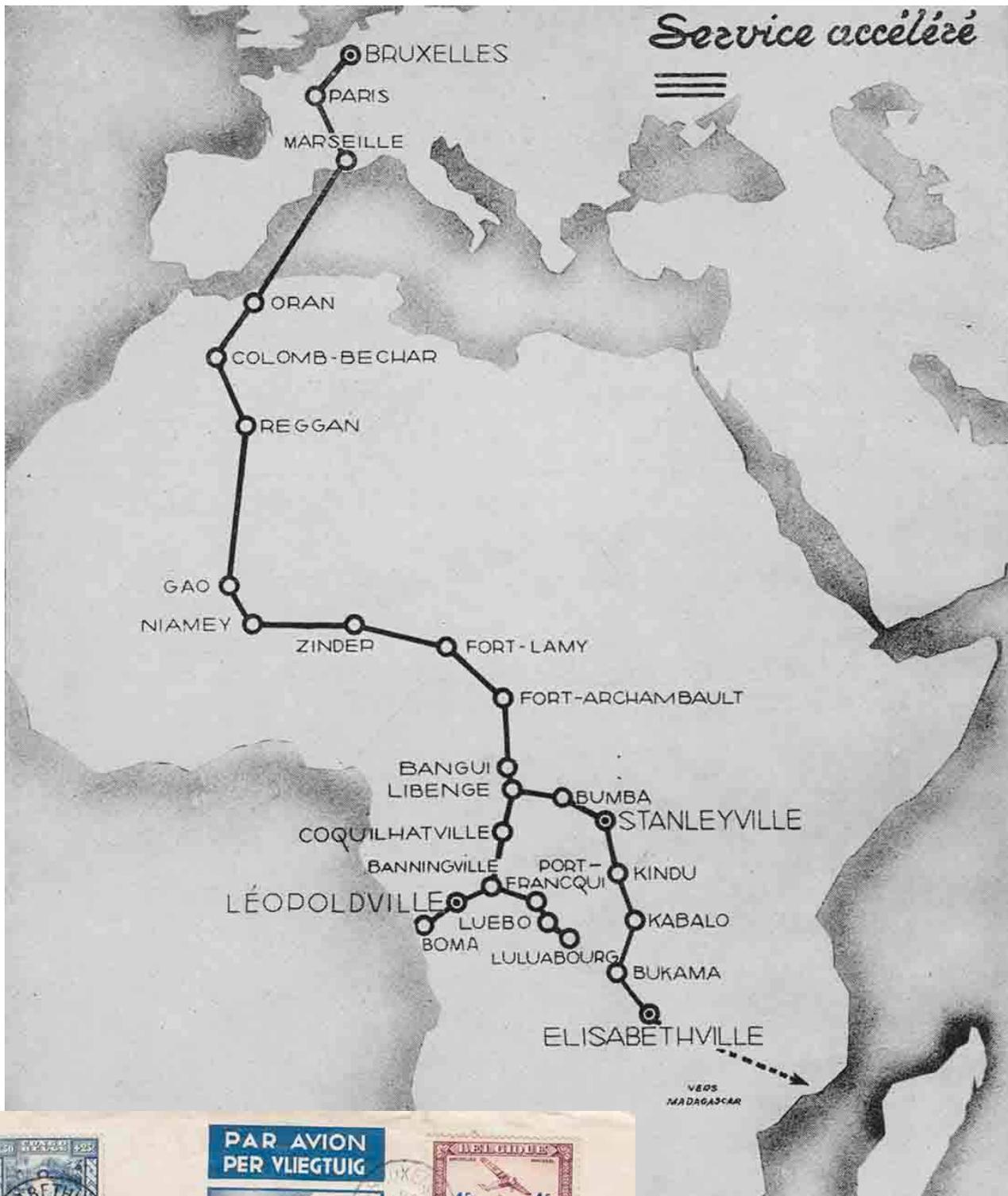


23 novembre 1935, Élisabethville-Bruxelles



21 octobre 1936, Madagascar-Europe par Air Afrique et SABENA





24 octobre 1936, service accéléré

24 octobre 1936



26 janvier 1937 - Avion accidenté à Valmy



26 octobre 1937. Jeanty était prévu de partir avec le Père Bradfer et Dehart en vol groupé de trois avions. Les cartes philatéliques avec les trois noms étaient déjà imprimées. À la suite d'un contre temps, Deux avions partent ensemble et Jeanty part seul plus tard.





20 novembre 1938 - 100^{ème} liaison aérienne





20 novembre 1938 - 100^{ème} liaison aérienne





▲ 2 septembre 1944, réouverture des relations postales

▼ 14 février 1946, premier courrier aérien Belgique-Congo au départ de Marseille





▲ 24 février 1946, La durée de vol est ramenée à 25 heures



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 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 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)

