

AIR FRANCE Lignes vers l'Algérie

Août-septembre 1933 : fusion de Farman, Air-Union, Air-Orient et C.I.D.N.A. dans Air France.

QUESTIONS COLONIALES Le développement de l'aviation en Algérie (*La Journée industrielle*, 25 avril 1935)

Il est constant dans les services publics et privés

Que l'Afrique française, de la Méditerranée au Alger, au Congo et jusqu'à Madagascar. soit la terre d'élection de l'aviation commerciale et touristique, on le sait. Du reste, il suffit de rappeler tant de raids et de vols présents à toutes les mémoires, depuis la mort du général Laperrine, le grand précurseur, qui tomba dans les sables tandis que ses compagnons franchissaient pour la première fois le Sahara, en passant par les records battus sur la base d'Oran-La Sénia, par les expériences de vol à voile à Biskra, par la croisière noire du général Vuillemin, par l'inspection du gouverneur général Carde à Djanet.

Mais c'est désormais sur l'état d'organisation des communications aériennes qu'il faut insister, tant militaires que civiles, commerciales et privées. L'Algérie et son arrière-pays désertique offrent en vérité un spectacle assez étonnant par la multiplication des œuvres, des liaisons, des installations, du matériel. Le Maroc et la Tunisie, à ses côtés, pour avoir un peu moins de possibilités actuelles, ne tarderont pas à la rejoindre dans cette espèce d'envol juvénile.

Qu'a-t-on fait en Algérie ? D'abord, l'œuvre des militaires, admirable effort de longue haleine : ils ont créé les bases, les terrains, les aérodromes, reconquis le Sahara de bout en bout, jalonné les pistes, balisé les itinéraires. On peut dire que l'aviation militaire a reconquis le désert. Et voici que les avions, qui disposent en Algérie de plus de trente terrains, dont cinq aérodromes aux installations complètes, peuvent se poser en paix, grâce à eux, jusqu'aux plus lointaines solitudes du Hoggar, du Tassili, à Fort-Flatters, à In-Guezzam, au bordj Polignac. Et voici qu'à la place du célèbre et primitif « Bidon 5 » s'élève le phare Vuillemin.

Effort de pénétration qui serait resté vain si, dans l'Algérie du Nord, l'aviation commerciale ne s'était pas développée sur un rythme aussi vif, si les liaisons entre cette France d'outre-mer et la France métropolitaine n'avaient pas été assurées régulièrement : franchir la Méditerranée, c'était, le grand pas. Depuis quinze ans, quelle lutte et finalement qu'elle réussite !

Ce qui est acquis

Rappelons en quelques mots cette histoire. C'est, pour commencer, l'Aéropostale qui réunit le Maroc à la France : Toulouse-Casablanca, Alicante-Oran, puis l'Air-Union qui joint Antibes à Tunis. La transversale africaine s'amorce : Casablanca-Oran, Alger-Biskra, Bône-Tunis. Mais des difficultés de tout ordre entraînent la suppression momentanée de ces amorces et la grande voie d'accès centrale, Marseille Alger, reste à créer. Les avions

de l'Aéropostale s'y emploient : absence de matériel adéquat, absence de base intermédiaire, manque de sécurité, d'où plusieurs années de tentatives sans résultats apparents. Les Baléares leur sont enfin accordées. Palma d'abord, puis Alcudia : la sécurité, la régularité augmentent. Enfin, voici la Compagnie Air France, voici le matériel voulu : les bi-moteurs Cams pour commencer, puis les quadrimoteurs Lioré-Olivier ensuite, et la ligne Marseille-Alger, via Majorque, est enfin ouverte au trafic régulier non seulement de la poste mais aussi des passagers, au 1^{er} juin 1934.

Les résultats obtenus par Air France sur la ligne Marseille Alger sont démonstratifs. Régularité de 94,8 % avec les statistiques suivantes pour les sept mois de 1934 où la ligne a été ouverte au public : 1.634 passagers, soit une moyenne mensuelle de 233. Pendant les trois premiers mois de 1935, en hiver, la moyenne reste de 200 environ. Quant à la poste, qui était de 13.800 kilos en 1933. elle passe à 18.600 en 1934 et les messageries de 13.844 à 15.806. Les résultats d'exploitation du premier trimestre de 1935 confirment ceux de l'an dernier.

Tout porte à croire qu'ils vont encore augmenter avec les améliorations récemment réalisées.

Marseille n'est plus la tête de ligne, mais seulement une escale. Depuis le 1^{er} avril courant, c'est la liaison directe Paris Alger qui est assurée chaque jour en 9 heures de vol et qui permet de relier, dans la même journée, Alger, capitale de l'Afrique française, à plusieurs capitales européennes : Londres, Bruxelles, Amsterdam, Rome et aussi Cannes et Barcelone. Bientôt, enfin, cet horaire lui-même sera très abrégé par la mise en service d'un nouvel hydravion à 3 moteurs de 750 CV, portant 20 passagers, qui fera le trajet maritime en 3 heures de vol.

L'initiative privée

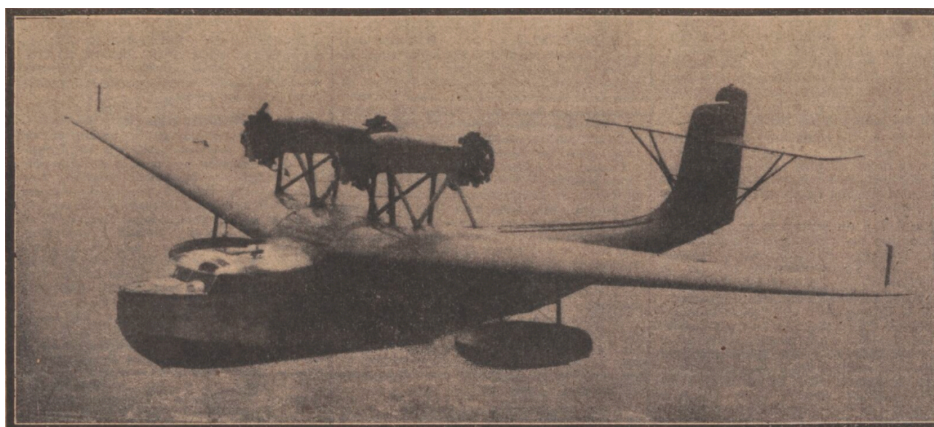
Voici la grande voie d'accès France-Algérie réalisée par la compagnie nationale. L'initiative privée suit le mouvement. La Compagnie générale transsaharienne a établi la grande voie de pénétration Oran-Cotonou. par Colomb-Béchar et le Niger. La ligne Alger-Congo commence à fonctionner régulièrement, son prolongement sur Madagascar n'en est déjà plus à la période des essais. Restent les liaisons d'est en ouest une société purement algérienne, la LANA (Lignes aériennes nord africaines), sans subvention, assure l'exploitation, dans des conditions excellentes, la ligne Alger-Oran, tandis que la Transsaharienne réunit chaque jour Bône à Tunis. C'est l'amorce de la grande transversale Casablanca-Tunis, dont la création ne saurait plus tarder, peut-être sous l'égide d'une compagnie Air Afrique... En attendant, on doit encore à l'entreprise des particuliers une société, Air Algérie*, qui n'a pas hésité à instaurer là-bas le système des avions-taxis.

Esprit d'initiative, jeunesse et entrain, ce sont les qualités modernes de ce peuple d'Algérie qui a du sang, du cœur et des muscles et qui offre à la vieille Métropole quelques bons exemples de jouvence. L'aviation était faite pour lui, il l'a bien montré. Et c'est sur ce point que doit porter l'attention du public métropolitain. Le développement de l'aviation de tourisme en Algérie est un des beaux spectacles de la force d'expansion et de vie du Français colonisateur. Ce peuple neuf, qui ne compte que 900.000 Européens sur un territoire plus grand que la France, sa fédération aéronautique groupe déjà 25 aéroclubs avec 6.500 cotisants qui totalisent 60.000 heures de vol. Certains de ces clubs ont déjà donné plus de 10.000 baptêmes de l'air et quelques-uns de leurs membres se sont signalés par des vols de grande envergure, comme le tour complet de l'Afrique par le Cap de Bonne-Espérance. De modestes villes, à peine grandes comme des sous-préfectures de France, ont des amateurs de l'avion qui vont prendre le thé en famille dans les oasis du désert... Elles ont aussi des avions sanitaires pour transporter les chirurgiens dans le Bled et les malades du bled dans les hôpitaux.

Voici quelques chiffres qui donnent une idée de l'activité des aéroclubs d'Algérie : ils disposent de 200 appareils privés ; en moins de quatre ans, ils ont formé près de 400 pilotes, installé 15 terrains avec ateliers de réparations et stations-service, 20 hangars, 6 club-houses. Rien qu'en 1933, on a breveté en Algérie 131 pilotes de tourisme, 7 pilotes de transports publics, 5 mécaniciens et 3 navigateurs, tandis, que la flotte aérienne s'accroissait de 76 appareils privés dont plusieurs bi-moteurs. Quel appoint à l'industrie métropolitaine ! En quelques années, c'est 12 millions de francs que les aéroclubs d'Algérie ont dépensé au profit des constructeurs français. Il faut bien songer, quand la discussion des rapports économiques de la Métropole et de son territoire d'outremer nous fait sans cesse répéter : la prospérité de l'industrie française est grandement liée au maintien du pouvoir d'achat des Algériens. Car ce qui est vrai de l'avion, l'est aussi de l'auto et du reste.

C'est l'intérêt bien compris de la Métropole d'avoir les yeux attentivement ouverts sur cette Alger qui, il y a cent ans-,encore, était un repaire de pirates barbaresques. qu'on a vue devenir la porte et la capitale de l'imperium français d'Afrique, et qui nous apparaît maintenant comme une espèce de plaque tournante dans le ciel de aviation africaine.

Gabriel AUDISIO.



LE RÉSEAU AÉRIEN D'AIR-FRANCE

Paris-Alger-Paris en 36 heures
(*Les Ailes*, 9 mai 1935)

Tel est, désormais le temps total d'un voyage, régulier qui comprend un séjour de 15 heures à Alger

Il y a encore dix ans, on eut considéré un pareil voyage, effectué en si peu de temps, comme un exploit sportif. Il est devenu le fait de chaque jour. Chaque jour, par le service régulier d'Air-France, vous pouvez partir de Paris le matin, dîner et coucher à Alger et être de retour chez vous, à Paris, le lendemain soir. Et cela sans danger, confortablement, avec le minimum de fatigue.

Au buffet de l'aéroport du Bourget, tous les matins, vers 7 h. 10, le haut-parleur, installé dans la salle d'attente, lance cette invitation à un beau voyage : « Allo, allo, les voyageurs pour Lyon, Marseille, Alger en avion. »

La Compagnie Air-France assure, en effet, depuis quelques semaines, la liaison aérienne quotidienne — sauf les lundis — Paris-Alger. Et, sur son aimable invitation nous nous sommes embarqués vendredi dernier, avec une demi-douzaine de confrères parisiens pour apprécier le nouveau service direct.

À bord du confortable Wibault, dans un ciel d'un bleu radieux, le paysage tant de fois décrit défilait rapidement sous nos ailes. La « toile d'araignée » du poste de T.S.F. de Sainte-Assise, Auxerre, le massif tourmenté du Morvan — générateur de remous quand on le survole trop bas — la Saône et ses débordements, autant de points de repère familiers rencontrés avant d'apercevoir Lyon, toujours embrumé, et ses gratte-ciels de Villeurbanne.

Lyon-Bron, 15 minutes d'arrêt, qui peuvent être agréablement mises à profit dans la confortable aérogare édiflée sur ce terrain, la seule digne de ce nom que nous possédions à ce jour.

Mais, tristesse ! nous avons laissé le beau temps à Paris et un fort vent du Sud a retardé notre vol vers Marseille. La pittoresque vallée du Rhône à tribord et les admirables cimes neigeuses des Alpes, à bâbord, ont pu, ainsi, être plus longtemps contemplées et personne ne s'en est plaint.

Un large virage au-dessus de l'étang de Berre désert à cette heure — celle de la bouillabaisse — et l'adroit pilote Chauvard nous pose à Marignane. Sur l'aire

d'embarquement, deux trimoteurs Junkers Ju-52 à grandes croix gammées, tout flambant neufs, dont les fanions bleu et jaune de la « Lufthansa » claquent au vent : sommes-nous bien en France ?

Quelques minutes après, un car nous amenait à l'hydroescale où nous avons pris place aussitôt à bord du quadrimoteur LeO-24 Ville-de-Bône, le n° 5 de la série livrée à Air-France.

Le temps d'apercevoir le Santos-Dumont perdu dans l'immense, hangar en porte-à-faux, en cours de construction, et dans une amusante descente, qui rappelle le water-chute de Lunar Park, l'appareil roulait avec son charriot sur; le slip et se mettait à flot dans une éblouissante gerbe d'eau.

La terre a bien vite disparu, à nos yeux et le voyage s'est poursuivi, sans heurt, entre un ciel nuageux et une mer moutonneuse.

Spectacle monotone, bien sûr, mais on est si bien installé, dans les fauteuils du Lioré, pour lire ou dormir, bercé par le ronronnement des quatre « moulins » tournant sagement au régime de croisière, que le temps passe très vite.

Et puis, il y a un barman à bord et il semble que la dégustation d'un authentique porto ou d'un whisky soda a une toute autre saveur à quelque mille mètres que sur le banal plancher des vaches.

Ce barman, d'une impassible correction de tenue et de manières, effectuait son deuxième voyage.

— Il y a seize ans, m'a-t-il dit, que j'attendais cette place. Breveté pilote en 1918, à la fin de la guerre, j'ai boulingué depuis sur les bateaux de diverses compagnies en me tenant au courant des progrès de l'Aviation marchande. J'ai abandonné la voie maritime pour la voie aérienne dès que l'emploi dont je rêvais fut créé. Maintenant, vous voyez un homme heureux.

Le barman, au surplus, a de quoi s'occuper. Il veille au confort des voyageurs, leur passe tour à tour la carte des consommations et celle du parcours où le pilote indique, d'heure en heure, le point où l'on se trouve.

Pour rattraper le léger retard résultant du vent contraire, nous avons fait la dinette à bord, par petits groupes. À cette occasion, les dossiers réglables des fauteuils, normalement installés face à la route, ont été basculés pour que les convives fussent placés les uns en face des autres. On peut souhaiter, pour les futurs aménagements, la pose de petites tablettes devant chaque siège, tablettes qui seraient les bienvenues pour lire, écrire, boire et manger.

En cours de route, une note laconique nous a été transmise du poste de pilotage :

« Nous marchons à 100 milles à l'heure. »

À sa lecture, le cœur de marin de Jean Chitry, enseigne de vaisseau de réserve, chef des bureaux de presse et de propagande d'Air-France, tressauta d'allégresse.

— Voyez, dit-il, maintenant on compte en milles, ce n'est plus de l'aviation terrestre.

Profitons de l'occasion pour remercier ici Jean Chitry — qui a été un mentor parfait — pour ses attentions de tous les instants pendant ce rapide voyage.

Terre... Les Baléares, Alcudia, enfin, où nous nous sommes magnifiquement posés sans un rebondissement. Dans la baie, est ancré un dépanneur de la Compagnie prêt à porter secours au large en cas de besoin.

Un canot automobile nous a amené le ravitaillement en essence et, un quart d'heure plus tard, nous reprenions notre vol.

Le trajet comporte la traversée d'une partie de l'île Majorque et, pendant une petite demi-heure, nous avons survolé d'immenses cultures possédant chacune une citerne alimentée par un moteur à vent. À droite, vers Palma, région montagneuse, le coup d'œil est splendide.

L'escale d'Alcudia, sensiblement à mi-chemin de Marseille-Alger, coupe agréablement le voyage au-dessus de la mer.

Pour se distraire, on se pose des « colles » : à quelle altitude sommes-nous ?

Les uns et les autres estimaient que nous étions à 300, 500, 800 et 1.000 mètres alors que le bon pilote Parayre nous annonçait que nous naviguions tranquillement à 150 mètres. Ce petit jeu nous a montré qu'une évaluation correcte, sans autre repère que les moutons qui couronnent la crête des vagues, est difficile.

Somme toute, le temps a passé très rapidement et, sans ennui, nous avons atteint la côte africaine, fonçant droit sur Alger-la-Blanche dont les bâtisses, encadrées de verdure et s'étagant à flanc de coteau, apparaissaient de minute en minute plus nettement à nos yeux.

Un court virage au-dessus du port et après avoir longé le boulevard du Front de mer, notre Lioré amerrissait dans un bassin un peu avant que les horloges locales marquent 17 heures.

Au débarcadère, nous avons eu la bonne surprise d'être reçus par nos sympathiques confrères de la presse algéroise, toute dévouée à l'idée aéronautique, MM. Andréo, de *L'Afrique du Nord illustrée* ; Faouen, de la *Dépêche algérienne* ; Laffargue, de *L'Écho d'Alger*, etc., par MM. de la Marlière, de Michaud, d'Air France, enfin, aimable attention, par M. Pourcher, directeur du S.N.Aé., et ses collaborateurs, MM. Rebut, Durney et Bonnefoux.

L'homme d'affaires, qui aurait emprunté avec nous la voie aérienne, avait encore grandement le temps de vaquer à ses occupations dans la soirée et, au besoin, de regagner le lendemain soir son bureau de Paris.

Quant à notre caravane, elle a pu effectuer en voiture, avant la nuit, une rapide visite de la grande et belle cité.

Le soir, à l'issue d'un banquet donné par Air France au confortable Hôtel Aletti, pour fêter Paris-Alger direct, M. de la Marlière nous a annoncé que ce service fonctionnait avec un rendement remarquable.

M. Pourcher prit également la parole pour féliciter tous les bons artisans algérois de la cause aérienne.

Que dire de notre retour, le lendemain, qui s'est effectué avec la même aisance confortable ? Nous devions décoller à 8 h. 30 mais le train qui amenait une partie du courrier a eu trente minutes de retard ; nous l'avons patiemment attendu et, néanmoins, les appareils ont respecté, l'horaire.

Cette fois, nous avons déjeuné à Alcudia où un gentil couple en voyage de noces a été déposé. Repas accéléré car le chef de base était près de nous, chronomètre en mains, pour éviter tout retard, qui équivaut à une amende du Ministère : 100 francs par cinq minutes.

Puis, Marseille, Lyon, Paris où Leburgue nous a déposés à 19 h. 20, sans fatigue, frais et dispos après avoir couvert pendant ces deux jours environ 3.000 kilomètres.

En vérité, quel autre mode de transport permet cela ?

En bref, l'impression dominante que nous rapportons de cet aller et retour est l'impeccable organisation, au sol et en vol, de la Compagnie Air France. La science et l'habileté des équipages ne sont plus à louer ; leur formidable labeur quotidien mérite un hommage que nous n'avons jamais trop souvent l'occasion de leur rendre.

Enfin, à Lyon, à Marseille, à Alcudia, à Alger, partout, le personnel, d'une tenue impeccable, exécute adroitement son travail et donne certainement aux voyageurs une haute idée de l'Aviation marchande française.

André FRACHET.

LES PAQUEBOTS DE L'AIR

Alger vu du plus grand des hydravions d'Air France
(*L'Écho d'Alger*, 31 mai 1936)

Air France avait invité, hier après-midi, un certain nombre de personnalités de la presse et du tourisme à faire un tour au-dessus d'Alger dans la dernière unité mise en service sur la ligne régulière Alger-Marseille, le trimoteur « Tunisie », du type Bréguet-Saïgon.

— Un trimoteur, disait quelqu'un, mais le quadri n'est-il pas plus sûr ?

— Il n'y en a que trois, mais c'est des gros, répondit un des invités. Vous avez le choix sur la ligne entre quatre chevaux arabes et trois percherons qui seraient tout de même plus rapides.

Et nous prenons place dans le Bréguet-Saïgon. Un véritable paquebot puisqu'il comprend trois compartiments : onze places à l'avant, six au milieu et une petite cabine particulière à deux places :

— Réservée aux voyages de noces, proclame un cicerone d'occasion.

Le chef pilote Jean Espitallier, qui laissera bientôt des regrets sur notre ligne qu'il va quitter pour la plus grande des lignes d'Air France, le prestigieux voyage de l'Atlantique Sud, où ses qualités seront plus rudement mises à l'épreuve.

Nous décollons face à la ville que le soleil déclinant coiffe de chapeaux blancs, le bas des immeubles étant déjà dans l'ombre. Un large virage au-dessus du port et sur les coteaux de Saint-Eugène les immeubles et les villas nous apparaissent violemment éclairés tandis qu'au second plan, la ville et le port s'estompent déjà dans l'ombre imminente.

Autant avouer que, jusque là, nous nous étions tous crus dans l'autobus. Si extraordinaire que cela puisse paraître, il suffit de monter en avion pour ne plus penser à cette éternelle sécurité que commencent toujours par nous opposer ceux qui sont toujours restés les pieds dans la boue.

Mais au-dessus de la Pointe-Pescade, Espitallier nous montra que son hydravion géant était tout de même très maniable et il amorça un virage à la corde. La technique est simple — comme les grandes choses — on fait passer les ailes de l'horizontale à la verticale. Comme ça ! (il s'agit du point d'exclamation).

J'avoue que j'eus peur. Peur ! Oui. Peur. Pas pour nous. Ni pour l'appareil. Mais à ce moment précis, le barman se présente à côté de moi avec un plateau chargé de cinq ou six cocktails et j'eus peur pour mon complet clair, mais pas pour autre chose.

Vaine frayeur, en vérité, puisque par un de ces miracles de l'aviation le liquide reste au fond des verres, même quand ils sont couchés. Cependant, on peut boire en avion : il suffit de pencher son verre dans un axe différent de celui de l'inclinaison de l'appareil. Je fus alors complètement rassuré.

Nous étions déjà sur les coteaux de Kouba où nous savourâmes cette fois un nouveau virage sur l'aile, un tour complet même, avant de reprendre le chemin de Maison-Blanche où le pilote se garda d'atterrir : un simple petit bonjour en passant.

Puis ce fut le retour en rase-mottes au-dessus de la mer moutonneuse en suivant pour ainsi dire la route moutonnaire.

Quelques minutes après, Espitallier nous posa à la passe de l'Agha sans une secousse sur les vagues : Un contact à l'horizontale dans un fauteuil.

Nous étions resté en l'air une vingtaine de minutes. Vingt minutes d'un plaisir moderne qui s'attache tous ceux qui y goûtent.

Jean PERNOUD.

Résultats et projets d'Air-France
EN CINQ ANS, LE TRAFIC, EXPRIME EN KILOMETRES-PASSAGERS, A AUGMENTE DE
125 %
(*Les Ailes*, 27 novembre 1938)

.....

L'AXE PARIS-ALGER

C'est, en premier lieu, sur la liaison directe entre Paris et l'Afrique du Nord que porteront les efforts de la compagnie.

Tout le système d'exploitation du réseau d'Air-France repose, en effet, sur un triangle dont le sommet est Paris, et la base, les escales d'Oran, d'Alger et de Tunis, avec un axe essentiel : la ligne à grand trafic Paris-Marseille. Ce principe a été vérifié par les faits et l'activité particulière des services sur Marignane a été triplée certains jours de cette saison.

Nos relations économiques avec l'Afrique du Nord sont suffisamment importantes pour que nous ayons, dans cette direction, des services fréquents. Paris, de toute évidence, doit être et sera relié directement à Alger, Tunis, Oran et Casablanca.

1940 : Section civile des Lignes aériennes métropolitaines (S.C.L.A.M.)(1940), successeur d'Air France.

L'attaque de l'hydravion d'Air-France

Le chef pilote Méresse
nous relate les péripéties du drame

Le gouvernement français adresse à Londres
une énergique protestation
(*L'Écho d'Alger*, 15 août 1942)

Hier, au lendemain de cette journée de lutte où il franchit avec deux moteurs sur quatre les quarante milles qui le séparaient d'Alger, le chef pilote Méresse nous a fait le récit de l'attaque.

C'est un homme jeune, mince, nerveux. Par son sang-froid et sa maîtrise, il a non seulement évité le pire, mais encore réussi à gagner l'hydrobase, but de sa traversée.

Avec la plus grande simplicité, Méresse nous raconte comment il réussit à ramener son appareil.

« C'est à peu de distance de la côte algéroise que mon hydravion, un F. AREJ « Mauritanie » fut attaqué hier matin. Il était environ midi trente ; l'appareil était à 20 minutes de l'hydrobase de l'Agha.

Les circonstances de l'attaque

» Je naviguais à 1.500 mètres d'altitude. Autour de nous, le ciel et la mer étaient dégagés quand, soudain, j'ai aperçu un groupe de quatre avions. Naturellement, je me suis écarté de ma route.

» Cependant nous avions toujours ce groupe d'avions très loin de nous, à limite de vue. Poursuivant ma route vers Alger, tout à coup vers 12 h. 35, le groupe est revenu sur nous, à basse altitude. Nous ayant repérés, ils sont montés à notre hauteur pour nous joindre de près.

» Pendant quelques minutes ils nous ont suivis et à un moment donné, ils sont venus par notre travers à tribord.

J'ai vu le chef de file effectuer un battement d'ailes auquel j'ai répondu. Car il ne s'agit là que d'un salut amical entre aviateurs qui se rencontrent.

» A ce moment précis, sans que rien ne puisse expliquer un tel geste, l'avion de tête, un « Hurricane » a foncé sur nous et aussitôt, il nous a tiré à bout portant une rafale de toutes ses mitrailleuses, plus d'une centaine de balles touchèrent la carlingue.

» Aussitôt. je manœuvrai en descente accentuée, face au vent, pour pouvoir me poser en cas d'urgence.

Je pressentais sans le savoir exactement quel devait être l'état de mon appareil après un tel assaut.

» J'étais alors à 200 mètres au-dessus des flots. Surpris par ma descente qu'ils durent prendre pour une chute, les chasseurs britanniques virèrent de cap.

L'arrivée à Alger

» Dès lors, je ne songeais qu'à utiliser au maximum les possibilités restreintes de mon appareil. Il fallait faire vite. Deux moteurs seulement sur quatre fonctionnaient et, malheureusement, dans ses flancs, mon appareil portait plusieurs victimes. L'intérieur de la cabine des passagers était largement maculé du sang des occupants atteints. J'entendais leurs gémissements et mes camarades ou les passagers valides se portaient mutuellement secours.

» J'aperçus bientôt Alger frappé à la méridienne par le soleil de midi.

La mer était assez houleuse et je craignais pour l'amerrissage avec les nombreux trous dont la carlingue était percée.

» Je parvins de justesse à gagner l'apponement. Les blessés furent immédiatement évacués et l'appareil était aussitôt après soulevé par la grue de l'hydrobase. Ma mission était terminée. »

L'AVION PARTI D'ALGER POUR DAKAR* S'EST ÉCRASÉ AU SOL ET A PRIS FEU (L'Écho d'Alger, 27 septembre 1942)

.....
L'appareil, le courrier Marseille-Dakar, via Alger-Casablanca, gros porteur Dewoitine 342, avait quitté Alger avec ses 25 occupants, à l'heure prévue, par temps assez couvert, mais nullement bouché. Son vol paraît normal pendant les premiers instants puisque ses radiogrammes n'annoncent rien de particulier. Il faut donc ici laisser la parole à l'un des témoins de la catastrophe, le maire d'Ameur-el-Aïn, de ce petit village auprès duquel l'avion va tomber, M. Charles Réalini.

Le récit du maire d'Ameur-el-Aïn

« J'observais, nous dit-il, à la jumelle, des chasseurs battant la campagne quand j'entendis le ronronnement régulier de l'avion. Je le cherchai à travers mes verres. Je le vis soudain déboucher d'un nuage presque au-dessus du village. Aussitôt, une explosion se fit entendre, une aile, la gauche, se détacha avec un moteur. Une traînée de fumée sortit de l'appareil. Durant quelques secondes, cinq peut-être, l'avion désarmé poursuivit sa marche en direction de la montagne laissant choir des pièces dans son sillage, puis, brusquement tomba comme une feuille morte. Et immédiatement le grand oiseau brisé se mit à flamber.

Il était 9 h. 55. Un groupe de villageois partit sans perdre un instant vers le lieu du drame. Mais il avait déjà été devancé par des indigènes de gourbis voisins et par des chasseurs qui avaient vu l'appareil s'écraser presque à leurs pieds. Malheureusement, tout secours était inutile : autour des décombres ne gisaient que des cadavres. C'est au lieu dit la « Carrière » d'Ameur-el-Aïn, à trois kilomètres environ de ce dernier bourg, à 72 kilomètres d'Alger, passé El-Affroun, que s'est produite une des plus grandes catastrophes de l'aviation française.

Quittant la route nationale Alger-Oran il faut, pour atteindre ce point, emprunter un chemin de montagne qui s'élève de la riche Mitidja vers les premiers contreforts de

l'Atlas. Rapidement le paysage devient âpre et très vite, aussi, apparaissent comme égrenés sur les premières pentes les premiers débris de l'appareil : longerons, une aile entière, un moteur et son hélice tordue, une roue du train d'atterrissage, et de menues pièces. Ainsi pendant 1.500 mètres, et le sentier grimpant toujours conduit au lieu où s'est terminée la tragique équipée : cadre sévère, croupes arides de terre jaune, ravins mouvementés et profonds portant ça et là de rares taches de verdure. La carlingue, centre des vestiges témoins du drame, achève de se consumer. Non loin une aile est sauvée de l'incendie. Dans un rayon de 50 mètres, les appareils de bord ou de radio parmi des fers tortus, des cadavres affreusement brisés, quelquefois à demi-carbonisés et dont les mains souvent intactes sont crispées comme en gestes d'horreur. Sur un tertre, un dolman et un képi de général à double rangée de feuilles de chêne ; les effets du général Noguès, qui avaient fait penser aux premiers arrivants que le résident général se trouvait parmi les victimes. Dispersés, de la correspondance, des bijoux, des billets de banque, des médicaments, qui partaient pour le Dahomey, de lamentables épaves, tel ce soulier d'enfant.

Les bagages projetés les premiers ont été en général assez préservés de l'incendie. Mais les corps des malheureux passagers sont pour la plupart méconnaissables. Aussi l'identification est-elle difficile.

.....

Liste des victimes ¹

Voici la liste des victimes de l'accident d'Ameur-el-Aïn :

Équipage : Chenu, pilote ; Jellade, radio ; Renier, mécanicien ; Haeflinger, barman.

Passagers : Arnoult et Casanova, pilotes de la ligne rejoignant Dakar ; M^{me} Bompard, M^{me} Cavallera et son fils, M^{me} Gaudin, M^{me} Ballard, M^{me} Gaston et sa fille, M^{me} Serignac et son enfant, sexe non déterminé, M^{me} Pau et son enfant, sexe non déterminé, M^{me} Serfati, M. Cremaille, M^{me} Barreau, femme du général commandant supérieur des troupes en A.-O.F., et son fils ; M. Fessy, M. Haffen, M. Georges, M. Beaufils.

Sur les lieux de la catastrophe, seuls ont pu être identifiés les corps des pilotes Chenu, Arnoult et Casanova.

L'ACCIDENT DE L'AVION ALGER-DAKAR (*L'Écho d'Alger*, 30 septembre 1942)

Consternation à Dakar

Dakar. — La nouvelle de la catastrophe aérienne de Blida, rapidement connue à Dakar, y a provoqué une émotion considérable. En effet, non seulement tout ce qui touche à la liaison aérienne avec la France, symbole tangible de l'Unité avec la patrie, revêt toujours à Dakar une résonance particulière, mais aussi toutes les victimes de l'effroyable accident étaient connues à Dakar où y avaient de proches attaches : M^{me} Barreau, femme du général d'armée, commandant en chef, qui jouissait à Dakar d'une unanime et déférente sympathie, leur fils âgé de 16 ans, élève au Lycée de Dakar, très aimé de tous ses camarades.

Puis, en grande majorité, parmi les autres victimes des femmes et des enfants de membres du personnel d'Air France, récemment affectés à Dakar. La Compagnie, dont tous les collaborateurs dakarois sont unis par des liens d'amitié, avaient profité de cet avion plus spacieux que les autres appareils qui faisaient ordinairement la ligne, pour

¹ Elle figure aussi dans un communiqué O.F.I. reproduit par *L'Écho annamite* du 28 septembre 1942.

procéder au regroupement des familles du personnel dakarois. La consternation est immense dans tout Dakar.

Les aviateurs disparus

Vichy. — Gaston Chenu, le pilote du Dewoitine qui a trouvé la mort dans la catastrophe d'Ameur-el-Aïn, était né en 1903. Ayant 8.690 heures de vol, il totalisait 1.600.000 kilomètres. Après avoir participé aux opérations militaires du Maroc en 1925 1926, 1927, il entra à l'Aéropostale. Il était chevalier de la Légion d'honneur, chevalier du mérite militaire espagnol et titulaire de la grande médaille d'argent de l'Aéro-Club de France en 1932.

Le radio Jellade, né en 1905, totalisait 7.464 heures de sol et 1 million 290 kilomètres et avait à son actif 34 traversées de l'Atlantique-Sud.

Le mécanicien Renier, né le 20 avril 1900, comptait 1.885 heures de vol et 415.000 kilomètres.

Le pilote Robert Arnoult était né le 9 septembre 1910. Il laisse deux enfants de 7 et 4 ans. Il avait 1.736 heures de vol à son actif et totalisait 361.875 kilomètres.

Pierre Casanova, né le 25 mars 1905, totalisait 8.556 heures de vol et 1.632.000 kilomètres et 12 traversées de l'Atlantique-Sud. Il était chevalier de la Légion d'honneur et titulaire de nombreuses décorations.

Les obsèques de M. Henri Rivière (*L'Écho d'Alger*, 15 août 1942)

Au cimetière de Saint-Eugène, le gouverneur général Y.-C. Châtel salue la dépouille de M. Rivière.
(Y.W. 25.136)

Hier après-midi, à 15 heures, ont eu lieu les obsèques de M. Henri Rivière, directeur des Galeries de France, tué au cours de l'attaque de l'hydravion d'Air-France par un chasseur britannique.

Une foule nombreuse et recueillie assistait à la levée du corps, au domicile mortuaire, rue d'Isly. Les employés du grand magasin que dirigeait M. Rivière, ses principaux collaborateurs et les nombreux amis que comptait le défunt dans tous les milieux de notre ville se pressaient autour de la dépouille mortuaire:

À Saint-Charles de l'Agha, M. le gouverneur général Y.-C. Châtel, qui était accompagné de son officier d'ordonnance, le capitaine Gaétan, des membres de ses cabinets civil et militaire et des directeurs du gouvernement général, assistait aux obsèques. On notait également la présence de M. Etori, secrétaire général du Gouvernement, de l'amiral Fenard, secrétaire général permanent en Afrique française, de M. Périllier, secrétaire général de la Préfecture, représentant le gouverneur Pagès ; de M. Maroger, directeur du cabinet du gouverneur général ; du général de Boissaut, directeur de l'Aéronautique civile ; du lieutenant de vaisseau Tanant, aide de camp du contre-amiral Barnouin et le représentant ; du colonel de Beaune, commandant l'Air Algérie par intérim ; MM. Blaignan, directeur général d'Air-France ; Volmerange, chef de l'agence d'Alger, et Meresse, chef pilote de l'hydravion Marseille-Alger ; de M. l'intendant Leclerc, premier adjoint au maire et le représentant ; de Sorensen, président du Progrès social français, etc.

Après le service funèbre à Saint-Charles de l'Agha, où Mgr Leynaud donna l'absoute, le corps fut transporté au cimetière de Saint-Eugène.

M. le gouverneur général Y.-C. Châtel prit la parole, ainsi que M. Périllier, secrétaire général à la préfecture.

Les obsèques de de M^{lle} Rey
(*L'Écho d'Alger*, 15 août 1942)

Hier après-midi, à la même heure, ont eu lieu les obsèques de M^{lle} Eveline Rey, morte à la suite de l'attaque de l'hydravion d'Air France par un avion anglais.

Le gouverneur général s'est fait représenter par M. Moissenet, attaché au cabinet du secrétaire général du Gouvernement. Le deuil était conduit par M. Rey, père de la victime. Une foule nombreuse assistait à ces émouvantes obsèques.

L'« Écho d'Alger » tient à s'associer à ce deuil qui atteint toute la ville d'Alger et présente ses condoléances émues aux familles des victimes.

L'état des blessés

Hier, dans la soirée, nous avons fait prendre des nouvelles des blessés, hospitalisés à la clinique Lavernhe.

L'état des trois blessés demeure toujours grave.

A la clinique des Orangers, où sont en traitement M. Eppert, barman de l'hydravion, et M. Mounis, on nous a donné tout apaisement sur l'état de ces deux blessés. Ils semblent être hors de danger.

Le gouvernement français proteste à Londres

Vichy. — L'hydravion d'Alger, mitraillé hier, par temps clair, excluant l'hypothèse d'une méprise, le gouvernement français a aussitôt fait transmettre au gouvernement anglais une protestation contre cet odieux attentat.

9 février 1945 : [Réseau des Lignes aériennes françaises](#) (suite du SCLAM).

1^{er} janvier 1946 : Air France.

ACCIDENTS & COUPS DURS
(*Les Ailes*, 16 février 1946, p. 7)

- UN DEWOITINE trimoteur, type 338, du service Marseille-Alger a dû atterrir fortuitement sur l'aérodrome Palma-de-Majorque aux Baléares, par suite d'ennuis de moteurs. La semaine dernière, on avait déjà signalé l'atterrissage d'un avion français à Minorque.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Lettre expédiée de Paris le 28 janvier 1946 et destinée à Vatomandry.
Retenue par la poste espagnole à la suite de l'atterrissage forcé du Dewoitine aux Baléares, elle n'arrive qu'en octobre 1946. Entre-temps, les destinataires ont déménagé à Voloina.
Marianne d'Edmond Dulac.

TRANSPORT PAR AIR
(*La Dépêche algérienne*, 3 avril 1946)

C'est un Algérois de naissance qui a le plaisir de nous apprendre à la direction d'Air France, le plan d'amélioration immédiat du trafic par air. Ce plan prévoit pour le 1^{er} mai la création d'une liaison quotidienne directe Paris-Alger à l'aide d'appareils type « Languedoc SO 161 », Ces appareils du modèle « Lionel-de-Marmier », contiennent 32 places. Cette ligne sera doublée entre Marseille et Alger d'un service quotidien par « Dewoitine 338 » pouvant transporter 16 passagers.

La réalisation effective de ce plan reste, bien entendu, ajoute notre interlocuteur, subordonnée à la livraison des appareils, mais ceux-ci étant entièrement français, fabriqués dans les usines françaises, nous pouvons, croyons-nous, être optimistes.

D'autres améliorations sont prévues pour cet été. Seront-elles réalisables ? Air France espère bientôt pouvoir nous en donner la certitude.

CHRONIQUE D'AIR FRANCE
ALGER-PARIS en 3 heures 20
(*Les Ailes*, 18 mai 1946)

L'aller et le retour furent accomplis en moins de 8 heures.

Cette performance a été réalisée au cours d'un voyage préliminaire à l'ouverture du service quotidien prévu pour fin mai.

LE jour même de la fête de la Victoire, le 12 mai, un avion d'Air-France, un Bloch-161 « Languedoc », reliait d'un seul coup d'aile Paris à Alger.

Il emportait 31 passagers dont M. Desbruères, directeur général de la compagnie, qui avait tenu à marquer par sa présence ce jour faste. L'appareil qui emportait, en outre une tonne de bagages et de fret, comptait à son bord comme premier pilote Félix Dufour, un vétéran, comme second pilote Antoine, et comme radio Agnus, trois noms familiers à nos souvenirs et qui représentent ensemble 34.000 heures de vol. Avec eux, l'ingénieur Loyer, le mécanicien Lespart et un steward.

Les vingt-deux tonnes et demie de la machine roulèrent moins de 600 mètres avant de quitter le sol, ce 12 mai, à 9 h. 46. Malgré un fort vent debout, les 1.510 km. du voyage ne durèrent que quatre heures vingt minutes, car à 14 h. 05, l'avion se posait en terre d'Afrique.

Il quitta Alger à 15 h. 20 pour le retour, emmenant 33 passagers et 1.500 kg. de charge marchande à 18 h. 30, il survolait les Champs-Élysées et atterrissait peu après.

Le retour s'était accompli à 410 km. de moyenne horaire.

Dans cet aller et retour, au régime économique (50% de la puissance) le « Languedoc » a ainsi donné, sur trois mille kilomètres, une moyenne de 370 km.-h.

Dès la fin du mois, lorsqu'un second Bloch-« Languedoc » aura achevé ses 200 heures d'épreuve, le service Paris-Alger deviendra quotidien. L'avion de ce service régulier quittera l'aérodrome du Bourget, chaque jour, à 9 h. 30 pour arriver à Alger à 13 h. 50.

Il repartira de cette ville, après une heure d'escale, à 14 h. 50, pour revenir à Paris vers 19 h. 30.

CHRONIQUE D'AIR-FRANCE

PARIS-ALGER fonctionne
(*Les Ailes*, 8 juin 1946, p. 4)

Chaque jour, désormais, le service est assuré, directement, dans les deux sens, par un quadrimoteur « Languedoc-161 »

AIR-FRANCE ayant terminé la mise au point du quadrimoteur «Languedoc » 161, construit par la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est, la compagnie française a pu commencer, le 28 mai, l'exploitation régulière de la ligne Paris-Alger et vice-versa. Cette mise en exploitation a été précédée de seize voyages d'essais sur la ligne ; entrepris depuis le 12 mai, ils ont donné entière satisfaction. La vitesse commerciale, ainsi que nous l'avons déjà signalé, a nettement dépassé les chiffres que l'on escomptait ; ceux-ci étaient de 350 km.-h. ; en fait, la moyenne réalisée, au cours de ces douze voyages d'essais, se situe autour de 370 km.-h.

C'est incontestablement un résultat intéressant qui permet de fixer entre 4 h. 10 et 4 h. 30 la durée totale du voyage Paris-Alger ou Alger-Paris.

En conséquence, la ligne régulière a été ouverte le 28 mai ; depuis, elle est exploitée régulièrement dans les conditions suivantes : le départ a lieu chaque matin du Bourget à 8 h. 30 avec arrivée à Alger à 12 h. 40. Dans le sens contraire, l'appareil quitte Alger à 14 h. 30 pour se poser au Bourget à 19 heures.

Le prix du voyage simple, dans chaque sens, est fixé à 7.850 fr. Un repas est servi à bord, avec comme boisson, un quart de bouteille de champagne.

L'appareil emmène 33 passagers, plus un équipage composé de cinq personnes : deux pilotes, un radio, une hôtesse et un steward, ces deux derniers chargés de veiller au confort des passagers.

Air-France ne nous a pas indiqué le nombre de « Languedoc-161 » dont elle disposait. Mais au fur et à mesure des livraisons, elle se propose de mettre l'appareil en service sur de nouvelles lignes. Sauf imprévu, le service Paris-Oran-Casablanca sera assuré, à partir du 10 juin, et trois fois par semaine, avec des « Languedoc ».

Vers le 1^{er} juillet, le même appareil fera, deux fois par jour, la liaison Paris-Marseille, pour laquelle il remplacera le Junkers-« Ju-52 » utilisé jusque-là.

Ce sont également des « Languedoc » qui, le mois prochain, permettront d'assurer la ligne directe Paris-Stockholm ; actuellement, cette ligne passe par Malmoë et elle est desservie par des D.C.-3. Le parcours s'en trouvera écourté et le voyage sera plus rapide.

Air-France pense également exploiter, à partir du mois prochain, un service hebdomadaire Paris-Madagascar-Île Maurice en confiant ce service au même « Languedoc».

Peu à peu, la flotte d'Air-France se modernise : Bloch-« Languedoc-161 », Douglas D.C.-3 et D.C.-4 constituent un matériel qui répond à ses besoins immédiats et lui permet de faire face, honorablement, à la concurrence des compagnies étrangères.

- MARSEILLE-ALGER continue à être exploitée, indépendamment de la ligne directe Paris-Alger, cinq fois par semaine, par des trimoteurs Dewoitine D-338. Départ de Marseille les lundi, mardi, mercredi, vendredi et samedi. Départ d'Alger les lundi, mardi, jeudi, vendredi et dimanche.

On peut également emprunter la ligne bi-hebdomadaire Paris-Toulouse-Alger, avec départ de Paris et de Toulouse les jeudi et dimanche, et départ d'Alger les mercredi et samedi.

PARIS-LÉOPOLDVILLE
(*Les Ailes*, 20 juillet 1946)

Air France a organisé un service aérien régulier Paris-Léopoldville avec escale à Alger, Kano et Lagos. Cette ligne ouverte à tous les voyageurs assure des correspondances vers Douala, Abidjan et Fort-Lamy.

Sur le réseau d'Air France
(*Les Ailes*, 30 août 1947, p. 4)

PARIS-ALGER

Un dixième service fonctionne chaque semaine, depuis le 19 août, sur la ligne Paris-Alger. Le nouveau départ a lieu tous les mardis après-midi.

Deux voyages quotidiens sont ainsi effectués par les avions d'Air-France, sur cette ligne, les mardi, vendredi et dimanche.

PARIS-ORAN

Sur la ligne Paris-Oran, il y a, depuis le 21 août, deux départs par semaine :
Départ de Paris, les mardi et jeudi ; départ d'Oran, les mercredi et vendredi.

TOULOUSE-ORAN

Depuis le 21 août, Air France exploite une ligne Toulouse-Oran avec des « Languedoc »-161.

Le départ de Toulouse a lieu chaque vendredi à 8 h., d'Oran le jeudi à 13 h. 40.

L'avion moins cher que le bateau...

Marseille-Alger : 8.850 fr. contre 10.400 fr.
(*Les Ailes*, 31 janvier 1948)

NOTRE confrère « Le Journal d'Alger », auquel nous sommes heureux de rendre hommage pour la place qu'il accorde à l'Aviation, a rendu compte d'une conférence de presse tenue récemment à Alger par les dirigeants d'Air France et au cours de laquelle des chiffres intéressants furent révélés.

Il fut notamment insisté sur ce point que, contrairement à une opinion encore trop répandue, le transport par avion n'était pas coûteux, moins coûteux que celui des autres modes de locomotion ferroviaires ou maritimes. Ainsi, sur le trajet Alger-Bône, par exemple, le prix du billet avion est de 3.100 francs alors que celui d'un billet de chemin de fer, en première classe, est de 3.634 fr.

Pour venir d'Algérie dans la métropole, un passage en première classe, sur le paquebot « Ville d'Oran » coûte 10.400 fr. alors que la traversée aérienne d'Alger à Marseille coûte 8.850 fr. Et le gain de temps réalisé constitue, d'autre part, une économie sérieuse pour les hommes d'affaires.

D'ailleurs, l'avion est de plus en plus utilisé pour les liaisons Algérie-Métropole et vice-versa et les chiffres du trafic sont, à cet égard, assez édifiants. Du 1^{er} au 19 janvier 1947 — l'an dernier — Air-France enregistre, à Alger, 675 passagers. Cette année, pour la même période, on en compte 1.361. Le progrès est donc considérable. Il est à noter, en outre, que parmi les passagers nord-africains qui empruntèrent les avions des

services réguliers en 1947, vingt-cinq pour cent d'entre eux montaient pour la première fois en avion et prenaient ainsi, à l'occasion d'un voyage, leur baptême de l'air.

L'Aviation de transport gagne donc des adeptes et cette constatation est réconfortante.

L'AVIATION MARCHANDE

LE BILAN DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FRANÇAIS COMPAGNIE NATIONALE, COMPAGNIES PRIVÉES (*Les Ailes*, 28 avril 1951)

En 1950, elles transportèrent plus de 1.200.000 passagers et plus de 64.000 tonnes de fret et de poste

.....
En ce qui concerne Air France, on peut signaler que c'est le réseau d'Europe qui donne lieu au plus fort trafic de passagers (300.926), tandis que ce sont les lignes France-Afrique du Nord qui permettent d'enregistrer le plus fort trafic de fret (8.683 tonnes 700).

L'AVIATION MARCHANDE

L'EXTENSION DU TRANSPORT AÉRIEN

EN TROIS MOIS, AIR FRANCE PEUT TRANSPORTER 150.000 PASSAGERS SUR LA
MÉDITERRANÉE...

...et de juin à septembre, plus de 18.000 sur l'Atlantique-Nord !
(*Les Ailes*, 12 juillet 1952, p. 10)

.....
Le programme d'exploitation d'Air-France, sur l'Atlantique-Nord, correspond ainsi à la possibilité de transporter plus de 18.000 passagers d'une rive à l'autre de l'océan, pendant la période comprise entre le 1^{er} juin et le 30 septembre.

Par-dessus la Méditerranée, un effort du même genre, tout aussi important, a été accompli par notre compagnie nationale qui, durant les mois de juillet, août, septembre, sera en mesure d'assurer le transport entre la Métropole et l'Afrique du Nord ou vice-versa, de plus de 150.000 passagers dont 33.000 environ en 2^e classe, à tarif réduit.

Durant ces trois mois, le service Marseille-Alger est porté à trente-deux départs par semaine au lieu de seize en période normale, soit près de cinq services par jour sur cette seule ligne. Sur Toulouse-Alger, le service qui, normalement, est de deux aller et retour pas semaine, a été porté à neuf. Sur Bordeaux-Casablanca, il y a neuf services par semaine au lieu de cinq.

En même temps que la fréquence a été considérablement accrue, de nouvelles liaisons directes sont assurées. Par exemple, deux fois par semaine fonctionnera un service direct Paris-Constantine, via Marseille, assuré par D.C.-4 en 5 h. 20 de vol.

Marseille, d'une part, Toulouse de l'autre sont également reliées par service direct avec Constantine, Marseille deux fois par semaine, Toulouse une fois.

Rabat aussi est directement reliée à Paris par la ligne bi-hebdomadaire Paris-Bordeaux-Rabat-Casablanca.

COORDINATION AÉRIENNE EN MÉDITERRANÉE

(*L'Information financière, économique et politique*, 21 mai 1953)

Une nouvelle ligne Air France :
France-Algérie-Rhodésie-Madagascar
(*Alger Républicain*, dimanche et lundi 6-7 décembre 1953)

La liaison qu'Air France vient d'ouvrir est réalisée grâce à une modification d'itinéraire de la ligne France-Madagascar.

Un dimanche sur deux, les « Constellation » de la Compagnie nationale peuvent ainsi desservir les escales de : Paris-Alger-Kano (Nigeria) Brazzaville-Livingstone (en Rhodésie du Nord) Tananarive-Ile de la Réunion-Ile Maurice.

Les autres services France-Madagascar (des lundi, mercredi et vendredi) continuent à être exploités comme par le passé via Le Caire et Nairobi.

Le départ du nouveau service a lieu à 12 h. 45 à l'aéroport d'Orly.

L'avion atterrit à Alger à 15 h. 40 et arrive le lendemain à 6 h. 55 à Brazzaville, et à 13 h. 45 locales à Livingstone, après avoir couvert en 21 heures de vol les 8.000 km qui séparent les deux villes. Afin de permettre les conditions de tarifs les plus avantageuses, l'appareil est aménagé en version « touriste ». Cependant, en raison de la longueur du parcours total de la ligne, des repas chauds sont servis à bord, ainsi que des collations, petits déjeuners et rafraîchissements.

De nombreuses escales avec excursions sont prévues.

Cette nouvelle route aérienne présente de nombreux avantages.

Elle établit des liaisons directes notamment entre l'Algérie, l'Afrique Equatoriale et Madagascar, et elle ouvre aux passagers venant de France et d'Europe une région comme celle des Rhodésies.

D'ores et déjà, il est prévu que la liaison deviendra hebdomadaire à partir du printemps 1954.

Communiqué d'Air France
(*Alger Républicain*, 27 décembre 1953)

Alger. — La compagnie nationale Air France informe messieurs les passagers que ses courriers reprendront normalement à la fin de la grève des services publics du contrôle de la navigation aérienne.

En attendant cette reprise, il est prévu pour aujourd'hui un service spécial Alger-Marseille : convocation 9 00 ; décollage : 10 h 30.

D'autre part, la compagnie Tunis-Air assurera un service Alger-Tunis : convocation, 11 h 00 ; décollage, 12 h 00.

Se renseigner à la station départs, rue Lelluch, tél. 316-12.

D'autre part, les services suivants seront assurés par Air France :

Au départ d'Orly : Paris-Casablanca. 14 h ; Paris-Alger. 16 h 30 ; Paris-Nice-Tunis, 12 h.

Si un nombre suffisant de passagers se manifeste, d'autres services pourront être assurés.

À partir du mardi 29, à zéro heure, les horaires normaux reprendront.

POINT DE VUE SUR UNE CONTROVERSE

LA COORDINATION ET LES USAGERS

(*Les Ailes*, 8 octobre 1955)

UNE personnalité bien connue de l'Aviation marchande, M. Masson-Regnault, qui, comme on sait, préside aux destinées de la société algérienne « Gyrafrique-Nord » et accomplit, de ce fait, de fréquents voyages entre Paris et Alger, s'associe aux syndicats des personnels d'Air France pour déplorer l'absence de toute coordination entre les diverses compagnies exploitant les mêmes lignes vers l'Afrique.

.....

STANDARDISATION DU MATÉRIEL D'AIR FRANCE

(*Les Ailes*, 28 janvier 1956)

.....

Dans le cadre des récents accords de l'Aviation marchande, Air France a cédé deux Lockheed « Constellation » à la Compagnie privée C.G.T.A.-Air Algérie qui vient de les mettre en ligne sur l'Afrique du Nord. L'apparition de ces machines, luxueuses et rapides, va nettement désavantager les Bréguet « Deux-Ponts » en service sur les mêmes parcours, ce qui va entraîner Air France à se défaire de ses douze Bréguet.

.....

LA VIE DES LIGNES

LES « CARAVELLE » SUR LE RESEAU D'AIR-FRANCE

(*Les Ailes*, 12 mars 1960)

Le 25 février, les « Caravelle » ont été mises en service sur deux nouvelles lignes que la compagnie exploite en Méditerranée : Paris-Bône et Paris-Oran.

Sur Paris-Bône, le trajet dure 2 h. 25 au lieu de 3 h. 40 en « Constellation ». Il y aura trois liaisons hebdomadaires à partir du 28 mars.

Sur Paris-Oran, le trajet dure 2 h. 35 contre 4 heures en « Constellation ». Il y aura quatre liaisons hebdomadaires à partir du 28 mars.

Sur Paris-Alger, les fréquences passeront de sept à quatorze services par semaine dans la seconde moitié du mois de mars.

MIRACLE DE « CARAVELLE »
EN DEUX HEURES, DE LA NEIGE AU CHAUD SOLEIL D'ORANIE
(*Les Ailes*, 2 avril 1960)

Oran, mars 1960.

Après Alger et Bône, Oran, capitale de l'Ouest algérien, se trouve désormais en liaison par « Caravelle » avec la Métropole, grâce à deux services qu'Air France et Air Algérie ont inaugurés à quelques jours d'intervalle.

Les deux grandes compagnies aériennes françaises ont voulu marquer ces importants événements aéronautiques et commerciaux en conviant leurs invités à goûter le charme du voyage sur la « Caravelle ».

C'est ainsi que le 1^{er} mars, une « Caravelle » d'Air-France décollait de La Sénia en direction d'Orly, emportant dans sa vaste carlingue, vers Paris, M. Brotttes, préfet d'Oran, et soixante-quinze passagers d'Oranie, directeurs d'agences de voyages ou journalistes de la presse écrite et parlée.

Quelques jours plus tard, Air Algérie, qui inaugurerait en même temps les nouveaux et luxueux locaux de son agence oranaise, offrait une splendide randonnée à d'heureux privilégiés, eux aussi agents de voyages et journalistes.

.....

J. CARLAN.

LA VIE DES LIGNES

LES SERVICES DE POINTE À AIR FRANCE

(Les Ailes, 25 juin 1960)

Pour faire face au trafic de pointe des mois d'été, Air-France a étudié de nouveaux horaires et augmenté ses fréquences.

.....

À partir du 27 juin, Vichy sera reliée, comme chaque année, à Oran, Alger et Bône. Clermont-Ferrand sera directement reliée à Oran et Alger à partir du 18 juillet.

À partir du 27 juin également, on note des augmentations de fréquences sur l'Algérie : Paris-Oran sera quotidien, Lyon-Alger huit fois par semaine, Toulouse-Alger quotidien, Strasbourg-Nice-Alger bi-hebdomadaire, Nice-Ajaccio trois services par semaine, Paris-Bône quatre services par semaine.

.....

AVIATION CIVILE

AIR ALGÉRIE

Air France et l'Algérie, nouveaux actionnaires de la compagnie

(Les Ailes, 9 février 1962)

(Les Échos, 7 janvier 1990)

Air France, qui prévoit de réduire ses activités de 40 % environ sur l'Algérie à partir du 1^{er} avril, a indiqué avoir perdu environ 600 FF par passager en 1990, année au cours de laquelle elle a transporté quelque 500.000 personnes sur le marché algérien.

[Vers un règlement des contentieux financiers]
par P.A.
(La Tribune de l'Expansion, 26 juillet 1990)

[...] Concernant **Air France** dont les créances impayées s'élèvent à plus de 400 millions de francs, Ghazi Hidouci a assuré hier « qu'un nouveau calendrier de paiement a été adapté et qu'il fonctionne depuis une semaine ». [...]

Vers 1995 : Détournement d'un Airbus à partir d'Alger. Le but était de s'écraser sur Paris. Appareil dérouté sur Marignane. Interruption des vols d'Air France.

Reprise des vols d'Air France en juin 2003 mais la Compagnie est plus chère que son homologue algérienne.
