

Mémoires d'Albert Chaillot

Du Breguet 14 à la Caravelle



Recueillies par Henri Chaillot
Mises en pages et illustrées par Pierre Jarrige

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGÉRIE

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

Société Anonyme au Capital de 100 millions de Francs

Siège Social : 182, Boulevard Haussmann, PARIS

TELEPHONE : INTERNE : 20-71
: 22-42

BASE D'EXPLOITATION & REPARATION

à TOULOUSE ROUTE DE REVEL

TELEPH. 7-81

TOULOUSE LE 9 JANVIER 1933 .

IAL/S-1270
NO-12/AD

Monsieur A. CHAILLOT

17, Rue de St Quentin

PARIS

PERSONNEL MECANICIEN

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 17 Décembre nous vous informons que nous sommes disposés à vous engager à l'essai comme mécanicien à nos ateliers au taux d'affûtage de 2 frs 75 .

Si vous nous donnez toute satisfaction nous pourrions par la suite vous affecter à une de nos escales et votre salaire serait alors de :

Fixe		450 frs
Primes en Espagne (variables)		825 frs
Primes au Maroc	6"	850 frs

Si ces conditions vous conviennent vous pourrez vous présenter à notre aérodrôme de Toulouse-Montaudran dès que possible .

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations empressées .

Pr P.G. LATÉCOÈRE
Le Chef d'Exploitation ,

LD

Lignes aériennes Latécoère - Toulouse

En janvier 1923, je quitte l'Aviation Militaire avec le grade de sergent-mécanicien après quatre ans de service dont deux ans effectués au 37^{ème} Régiment d'Aviation au Maroc et deux ans au 34^{ème} Régiment d'Aviation au Bourget. Avant mon départ définitif, j'ai bénéficié d'un congé libérable de trois mois pendant lesquels j'ai travaillé aux ateliers Panhard-Levassor et Delaunay-Belleville.

Après avoir fait la demande, je suis embauché par lettre par le directeur des Lignes Latécoère, Didier Daurat, auquel je me présente le 11 janvier 1923 aux ateliers de Toulouse-Montaudran. Quoiqu'il me reçoive assez aimablement, je comprends assez vite qu'il doit être du genre plutôt sévère. Le sous-directeur est un polytechnicien Julien Pranville, le chef d'atelier est Charette. Le travail consiste à l'entretien, à la réparation et au dépannage des avions de la ligne Toulouse-Casablanca par l'Espagne. La flotte comprend environ une trentaine de Breguet 14 à moteurs Renault de 300 ch. Poids en charge environ deux tonnes, vitesse 150 kmh. Ce type d'avion de guerre, utilisé ici à des fins commerciales, est fabriqué à côté de nos ateliers par l'usine Latécoère.

Quoique nous dépendions du même patron Pierre-Georges Latécoère, nos lignes sont indépendantes de l'usine. Celle-ci fabriquait pendant la guerre des avions Salmson et Breguet 14.

Les hangars où nous travaillons sont en bois et le sol en terre battue: en cet hiver pluvieux et froid de 1923, il y a de la boue partout. Les ateliers comprennent: un atelier d'entretien, un atelier moteurs et un atelier de montage avion.

Nous sommes une vingtaine de mécaniciens dont je cite quelques noms : Arsène Bonnord, Aimé Efruit, Touchard, André Villet, Albert Le Floch, Cassagne, Amédée Jayet, Hatot, Courèche, Dejean, Edmond Clavier, Vincent Riera, Jean Traclet, etc. Nous travaillons six jours par semaine, en principe neuf heures, mais nous faisons de nombreuses heures supplémentaires souvent de nuit et à tour de rôle le dimanche car la ligne est quotidienne. Ces heures supplémentaires compensent une paye modeste : 2,20 F de l'heure plus une prime de 90 F par mois qui peut être supprimée ou simplement réduite suite à sanction.

La ligne Toulouse-Casablanca comprend un certain nombre d'escales : Barcelone, Alicante, Malaga, Tanger, Rabat et Casablanca. A cette époque de l'année (en hiver), le trajet s'effectue en deux jours. Chaque matin un avion part de Toulouse, chaque soir un avion y arrive, en principe car les pannes en cours de trajet sont nombreuses. L'escale de nuit à l'aller comme au retour est Alicante. Les pilotes sont : Charles Poulin, Louis Delrieu, Henri Rozès, Adrien Bedrignan, Raoul Vareille, René Payan, Gaston Vedel, Raymond Parant, Claude Gonin, Max Knipping, Achille Enderlin, Victor Hamm, Paul Vachet, Robert Collet, Léon Givon, Georges Drouin, Roger Maugert, Maurice Ribardièrre, Louis Gros et bien d'autres car, si beaucoup arrivent, beaucoup repartent également. Didier Daurat est sévère pour nous tous et les pilotes n'échappent pas à la règle: les appareils endommagés à l'atterrissage, les erreurs de vol et surtout les demi-tours en vol même avec circonstances atténuantes (mauvais temps) ne sont guère pardonnés et les renvois ou les démissions ne sont pas rares. Les mécaniciens eux aussi sont souvent sanctionnés : primes enlevées, déplacements, renvois. Quelques jours après mon arrivée, grève de 72 heures du personnel au sol pour protester contre le renvoi injuste d'un camarade. Le pilote Max Knipping vient me chercher à mon hôtel avec mon camarade Arsène Bonnord pour aller discuter avec Didier Daurat qui veut nous faire reprendre le travail. Au cours de l'entrevue, nous refusons absolument de cesser notre mouvement ce qui irrite vivement Didier Daurat. Je dois dire que par la suite il ne nous en tiendra pas rigueur. Puis la grève s'arrête et le travail reprend. Quelques jours après, je vais dépanner un avion qui vient de décoller pour Barcelone et qui s'est posé dans un terrain labouré à quelques kilomètres de Toulouse suite à une fuite d'eau. Il y a une tempête de vent et de pluie, l'avion est embourbé jusqu'à l'essieu et il faut le laisser là. Il sera démonté et ramené à l'atelier quelques jours après. En février, je suis envoyé sur le terrain de Carcassonne dépanner un hydravion amphibie Lioré-et-Olivier bimoteurs Hispano posé lui aussi en panne de radiateur. Le radiateur que j'ai amené en rechange n'est pas du même type et j'essaie de réparer celui qui est monté. Les nids d'abeilles présentent un large trou béant et j'essaie de colmater avec de l'étaupe enduite d'émaillite. Après remontage et essai moteurs paraissant concluant, l'hydravion, piloté par Charles Poulin, décolle pour retourner à Toulouse où il arrive *in extremis*.

Le 7 mars 1923, j'ai le bras gauche cassé par une hélice. Ayant installé un démarreur à air comprimé, le pilote à qui j'explique le fonctionnement fait une mauvaise manœuvre et le moteur ne part pas. Je m'approche du moteur qui démarre à ce moment là et l'hélice arrache ma casquette et me frappe au bras gauche. J'en fus quitte pour six semaines d'hôpital et de convalescence et dans l'impossibilité de prendre part au premier vol d'étude partant le 3 mai 1923 sur Casablanca-Dakar pour lequel j'étais désigné. A cette époque et encore longtemps après les moteurs étaient lancés à la main et l'on commençait des essais avec des démarreurs.

Le 10 mai 1923, je fais comme mécanicien à bord un vol d'essai avec Didier Daurat comme pilote sur un Breguet dont j'ai changé le moteur pendant la nuit précédente. Egaleme nt en mai, une tentative est faite d'ouvrir une ligne aérienne reliant Barcelone à Palma-de-Majorque, puis Alger. L'appareil prévu est un trimoteurs Caudron à moteurs Hispano avec pour pilote Achille Enderlin, pour radio Juan Munar (espagnol) et pour mécano Noël Gauthier. A cause d'avaries moteurs au départ de Barcelone, ce vol échoue. Pierre-Georges Latécoère qui était passager en conçut une colère restée célèbre. D'autres tentatives faites auparavant avec des hydravions Lioré eurent le même sort et cette ligne fut abandonnée.

Lignes aériennes Latécoère – Perpignan

Le 11 juillet 1923, je suis affecté à l'escale de Perpignan qui vient d'être créée, point de jonction entre Toulouse, Marseille et Barcelone. Départ de Toulouse en Breguet 14 *Limousine* reguet piloté par Charles Poulin. A l'époque, les avions Breguet ont deux places en tandem, le pilote à l'avant, le passager à l'arrière, protégés chacun par un petit pare-brise. Pour assurer un peu de confort, certains Breguet ont été équipés en limousine. La place arrière a été munie d'un couvercle rabattant en plastique ce qui isole le passager du vent et des intempéries. Pour ce départ à Perpignan, l'avion a été lourdement chargé de matériel et d'outillage divers et nous faisons un décollage en catastrophe sur ce petit terrain un peu court de Montaudran et nous n'arrivons que très difficilement à prendre de l'altitude, rasant les arbres de la pépinière à l'extrémité du terrain. De plus, le chien que Charles Poulin emmène se trouve placé avec moi enfermé dans cette place arrière. Effrayé par le bruit du moteur au départ, il bondit sur moi. Charles Poulin conservera longtemps avec moi le souvenir de ce décollage. A Perpignan, aérodrome de Llabanère, plusieurs avions passent chaque jour; c'est la plaque tournante. Nous sommes trois mécaniciens, Touchard, Marcel Brau et moi-même commandés par un chef-mécanicien, d'abord Bougerolle remplacé plus tard par Lucien Montaubin. Le travail ne manque pas, de bonne heure le matin jusque tard le soir. Les heures ne comptent pas pour nous. Nous devons faire face aux pannes nombreuses et nous disposons d'un et même deux avions de rechange pour remplacer les défailants. De plus la tramontane y est fréquente (vent violent) et à cause d'elle le même jour trois avions y furent accidentés: trains d'atterrissage cassés, bouts d'ailes avariés et furent dans l'impossibilité de repartir. Il fallut les réparer. Les victimes de ces accidents furent l'avion venant de Toulouse, celui remontant de Barcelone et celui du commandant Joseph Vuillemin. Après réparation, nous essayions en vol les avions, pilotés par Charles Poulin quelquefois trois ou quatre fois par semaine. Nous étions passagers chacun à notre tour et j'ai fait pour ma part quantité de vols. Le terrain est à quelques kilomètres de Perpignan et pour nous déplacer nous achetons des motos. J'ai d'abord une Peugeot, puis une Terrot.

Le 23 septembre 1923, Charles Poulin m'emmène en avion dépanner un Breguet, piloté par Raoul Vareille, qui surpris par le brouillard s'est posé au milieu des vignes à Marseillan près de Sète. Je suis obligé de démonter cet appareil pour le transporter en morceaux dans un champ voisin à une centaine de mètres. Charles Poulin étant reparti, je vais voir le maire de Marseillan qui me prête les trois employés municipaux pour m'aider. Le démontage est rapide. Les ailes sont séparées du fuselage et celui-ci est remorqué jusque dans le champ après avoir établi avec des planches et des madriers un pont sur un fossé profond bordant le champ. Puis c'est le tour des ailes. Je procède au remontage dans le champ labouré aidé par mes ouvriers, il y a un public nombreux du fait de la saison des vendanges. Je procède ensuite au réglage des ailes dont il avait fallu desserrer les haubans. Pour ce travail de réglage, le paveur me prête son niveau. Enfin tout est prêt. Le fermier propriétaire du champ est venu herser celui-ci très long (300 mètres environ) sur une bonne largeur afin que l'on obtienne une surface plane pour le décollage. Je fais un point fixe pour vérifier le fonc-



Breguet 14 construit à Montaudran, devant l'usine. Les Lignes aériennes Latécoère en utiliseront plus de 150 (Georges Vieville)

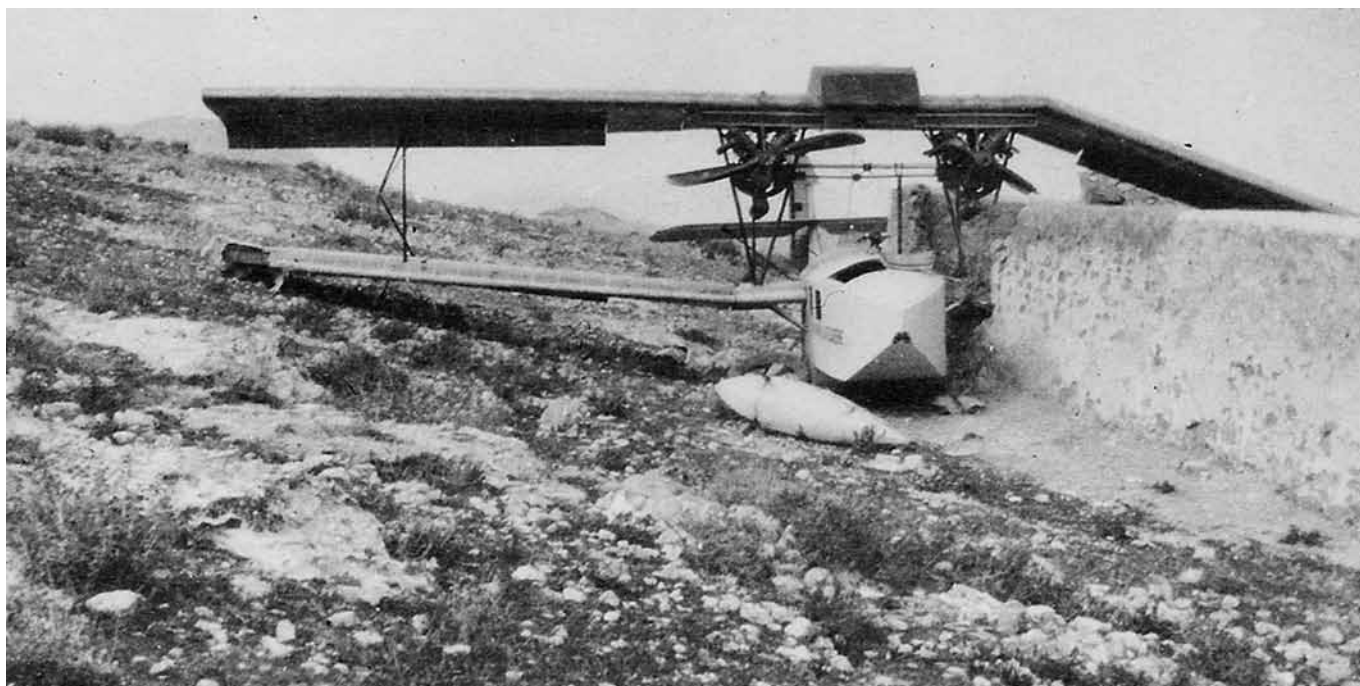
tionnement du moteur puis je téléphone à Charles Poulin qui vient me rechercher. Nous faisons un décollage impeccable, l'avion est bien réglé et bientôt nous sommes de retour à Perpignan. Suite à ce dépannage, je suis félicité par Didier Daurat, chose inespérée et je reçois une prime de 25 francs.

Fin décembre 1923, je vais dépanner un autre avion posé sur la plage de Valréas par Adrien Bedrignan. J'examine le moteur et m'aperçois qu'un culbuteur d'échappement est cassé. Quant à l'avion lui-même, posé à la limite des flots, les dégâts sont irréparables sur place : Le train d'atterrissage est brisé et une extrémité d'aile a les longerons cassés. Après instructions je le démonte et le fais transporter sur une grande remorque en gare de Béziers pour Toulouse. Trois jours de travail au bord de mer dans le froid et la pluie, aidé par un marin-pêcheur chez lequel je loge et je mange à proximité de la plage dans une baraque en bois.

Lignes aériennes Latécoère – Alicante

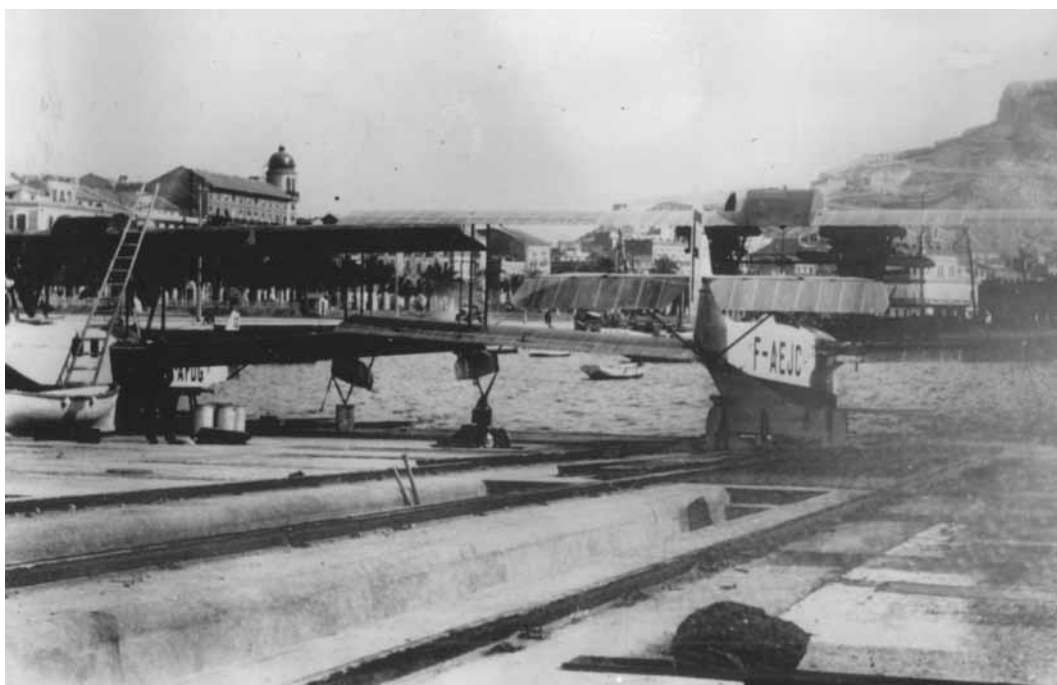
Le 1^{er} avril 1924, je suis affecté à l'escale d'Alicante à la ligne hydravions qui joint cette ville à Oran. Voyage de Perpignan à Barcelone avec le pilote Louis Delrieu dans une tempête de neige qui nous oblige à faire demi-tour sur le Perthuis et à passer par la côte au ras des flots jusqu'à Barcelone. A cette escale, je dois rester là et céder la place à un passager. Après un séjour de 48 heures pendant lequel je fais connaissance de Jean Traclet et visite la ville, je repars pour Alicante par chemin de fer. J'arrive le lendemain soir après avoir couché à Valence pour prendre la correspondance. A Alicante, nous sommes installés sur un quai du port au milieu des bateaux. Un slip muni de rails nous permet de remonter au sec, à l'aide de chariots, nos hydravions à chaque arrivée. Ce sont des Lioré et Olivier H-13 munis de deux moteurs Hispano de 180 ch. Biplans à coque de bois plate avec un redan ailes en bois entoilées. Leur poids est de 2,5 tonnes et leur vitesse de 125 kmh. Le chef d'escale est Louis Pauillac qui est également le patron de la base avions d'Alicante située sur le terrain de San-Vicente à quelques kilomètres de la ville. A la base hydravions, notre chef-mécanicien est d'abord Guénard, puis Bardry et enfin Pinchaut. Mes camarades mécaniciens sont Billet, Jacquinet et les deux radios sont Veyran et Allary. A la base avions, le chef-mécanicien est Louis Bernières, les mécaniciens sont Carbonnell, Bertrand, More, Jouty, Léopold Sirvin. La ligne Alicante-Oran est quotidienne dans chaque sens. Les pannes de moteurs sont fréquentes et la radio du bord souvent inopérante. Un bateau-dépanneur baptisé *Aviateur-Rodier* commandé d'abord par Roquefort puis par Sélègue, le radio Henri Le Dallic et un équipage de deux mécaniciens et deux marins est amarré au quai près de nous. Il sort souvent en mer pour aller récupérer les équipages obligés d'amerrir à la suite d'avarie moteurs. Il faut trois heures de vol pour aller à Oran qui est à trois-cents kilomètres. Les pilotes sont Georges Catin, François Bourgat, Victor Gay, Paul Morvan, Jean Mingat, etc. Les radios : Juan Munar, Georges Lacoste, François Urvoy, Scotto, Jean Le Duff, etc. A bord, en plus du pilote et du radio, il y a au début un mécanicien. Ce sont Joseph Salvadou, Vincent Riera, Jean Carrey, Joseph Schwaler, Edmond Roux, etc. Ils seront supprimés par la suite, leur poids et celui de leur caisse à outils équivalant à la charge commerciale.

Le 26 avril 1924. Je fais comme navigant un voyage avec le pilote Georges Catin. Le lendemain en plein milieu du retour, une fuite d'eau importante nous oblige à amerrir. Aidé du mécanicien Vincent Riera je remplace le joint défaillant en en découpant un autre dans du carton. Ensuite, je me hisse sur le plan supérieur afin de remplir d'eau le radiateur avec un récipient que Vincent Riera me fait passer après l'avoir rempli d'eau de mer. Nous avons bien de l'eau douce (une dizaine de litres à bord) mais nous nous la réservons au cas où nous ne pourrions décoller. Après la remise en route, la mer étant de plus en plus mauvaise, Georges Catin hésite à décoller. Le radio François Urvoy a signalé par radio notre position estimée et nous avons lâché vers Oran et Alicante les pigeons que nous avons à bord et qui doivent se substituer à une radio souvent défaillante. Enfin, nous faisons une tentative de décollage qui s'effectue assez bien dans cette mer houleuse non sans être fortement secoués. Quelques minutes après être en l'air, l'attache d'un mât du même moteur gauche se rompt et je dois monter l'amarrer avec du fil de fer pour l'empêcher d'être projeté dans la queue et les gouvernes. Par la suite, nous réduisons ce moteur dont les vibrations après cette avarie deviennent dangereuses. Après une heure et demie de vol, nous nous posons à Alicante à l'abri de la jetée du port car la mer est très forte maintenant. Après hissage de l'appareil au sol, nous constatons la rupture de deux boulons d'attache du mât avant inférieur reliant l'aile gauche à la coque. L'amerrissage en pleine

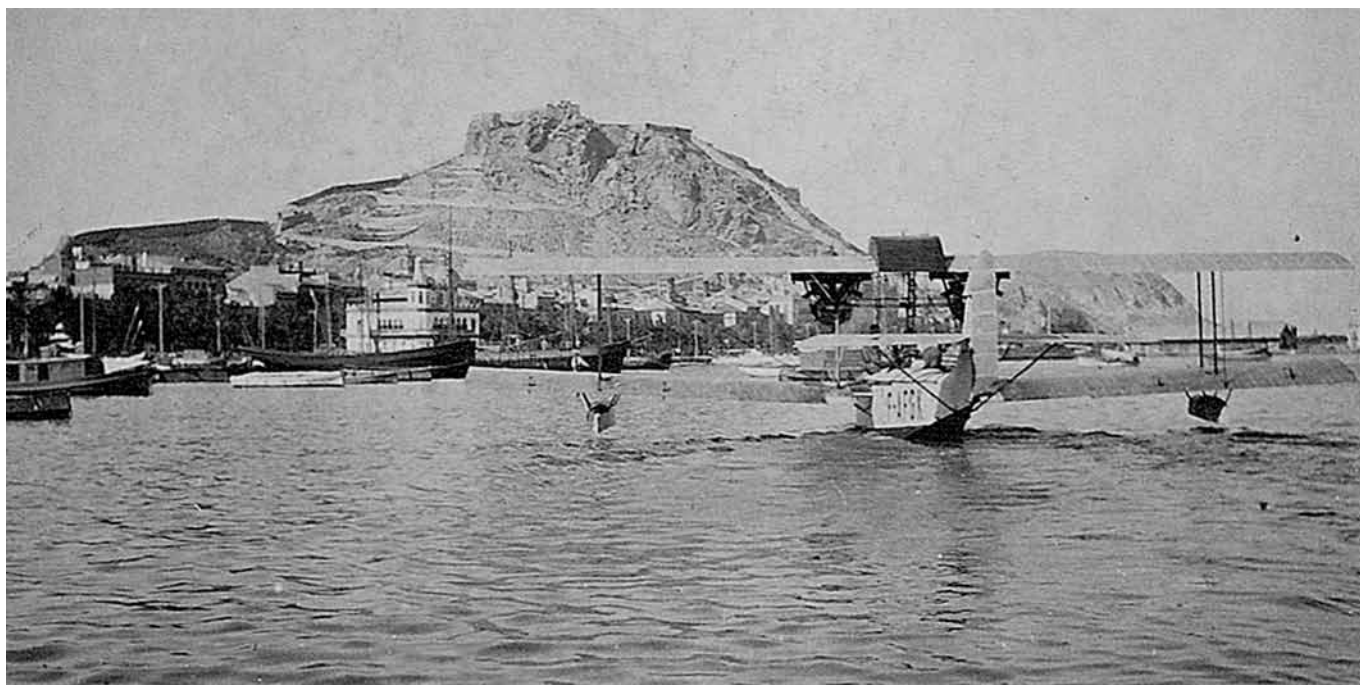


▲ *LeO H-13 accidenté près d'Alicante* (Paul Vachet)

LeO H-13 ans le port d'Alicante (SHD)



▼ *LeO H-13 à Alicante* (Paul Vachet)



mer et surtout le décollage très durs en mer houleuse sont la cause de la rupture du mât de bâti moteur en vol et de ses boulons d'attache d'aile. En juin 1924, mon portefeuille est volé dans la poche de ma veste suspendue sous une tente qui nous sert de vestiaire près du slip. Je perds ainsi tout mon argent, passeport, permis de conduire, certificat de travail, etc.

Un mois après, je pars en congé en France par avion jusqu'à Toulouse et le train ensuite. A Toulouse, je suis interrogé par Didier Daurat sur les conditions de l'escale hydravions d'Alicante : travail, conditions de vie. Avec lui les compliments sont rares et je m'aperçois qu'il est fort bien informé sur tout. Avant de repartir pour Alicante, il m'envoie pour quelques jours rejoindre une équipe occupée à Portet-sur-Garonne près de Toulouse, au montage d'un hydravion LeO H-13 construit aux usines Latécoère. Puis je repars vers Alicante par avion. Un quart d'heure après le décollage de Barcelone, le pilote André Dubourdiou, me signale une grosse fuite d'essence qui provient du réservoir supérieur et qui coule sur la cloison pare-feu devant lui. Nous nous posons à Barcelone. Nous travaillons toute la nuit pour changer le réservoir, car il faut désaccoupler les ailes supérieures du support central (la cabane). Nous repartons le lendemain matin sur Alicante. Nous disposons maintenant sur le port d'un petit hangar métallique couvert en toile devant lequel une grue actionnée manuellement a été installée. Elle nous sert à remonter au sol nos hydravions sur lesquels nous pourrions travailler à l'abri maintenant. Nous ne gênons plus les pêcheurs qui se servaient en commun avec nous du slip lorsqu'ils voulaient remonter leurs bateaux au sec et inversement nous et nos appareils. Lorsque nous ne pouvions le faire, il nous fallait travailler sur l'hydravion mouillé dans le port sur une bouée et les travaux sur les moteurs n'étaient pas des plus agréables surtout lorsqu'il y avait de la houle. Les visiteurs venaient nous voir dans le hangar maintenant et perturbaient nos opérations. Avec le chef-mécanicien Pinchaut, nous installons une corde tendue du hangar jusqu'au bout du quai pour tenir éloignés les curieux.

Un après-midi, l'idée nous vient de doubler cette corde par un léger fil de fer qui est relié à une magnéto. Nous attendons que les curieux mettent la main sur la corde et à ce moment en activant la magnéto, j'envoie du courant dans le fil doublant la corde. Bientôt un de ces curieux se fâche et avertit la police qui vient arrêter Pinchaut et le pilote François Bourgat qui se régalaient du spectacle et les met en prison. Il fallut l'intervention du consul de France pour les faire relâcher. Cet incident malencontreux n'améliora pas notre réputation (déjà pas très bonne), les Allemands ayant été bien reçus ici pendant la Grande Guerre.

Nous assistons un jour à l'arrivée du roi Alphonse XIII avec toute son escorte. L'Espagne, à l'époque, était dirigée par le dictateur Primo de Rivera détesté de beaucoup d'espagnols. Pour nous, la vie est assez agréable, car le change nous est favorable. Après avoir vécu en hôtel, nous avons, le groupe des célibataires, trouvé une pension de famille qui nous nourrit et nous loge très bien. Souvent nous allons pique-niquer sur l'île de Tabarca à quelques kilomètres. En ville, les bars sont nombreux où l'on peut consommer de l'anisette douce et se régaler de crevettes, petits calamars, escargots, etc. avant d'aller dîner.

En octobre 1924, je vais dépanner en Breguet piloté par Louis Pauillac un hydravion posé sur le lac de Los Alcazares près de Carthagène. Nous nous posons sur la base militaire au bord du lac où l'hydravion a été amené à quai. Je trouve rapidement la panne sur le moteur gauche. C'est une soupape d'admission dont la partie supérieure est cassée. La réparation ne pouvant être faite sur place, je bloque après bricolage la soupape en position fermée ce qui réduit le moteur à sept cylindres. Puis avec le pilote François Bourgat nous faisons un décollage impeccable sur le lac et moins d'une heure après nous sommes à Alicante.

Quelques temps après, je retourne pour un autre dépannage d'hydravion posé en panne sur le lac. Je fais un essai de mise en route et m'aperçois que les masselottes du flotteur du carburateur du moteur droit sont tombées au fond de la cuve par suite de la rupture de leur axe. Le dépannage est rapide et nous retournons avec le second pilote Georges Catin à Alicante. J'y retournerai encore une autre fois pour aller remplacer une magnéto sur un autre appareil. Je ferai aussi quelques voyages en mécanicien-navigant sur la ligne comme remplaçant ce qui me permet de retrouver à Oran quelques vieux camarades. Je vais aussi avec le bateau-dépanneur à la recherche d'un appareil posé pas très loin de la côte et nous le ramenons en remorque.

Au mois de mai 1925, je pars en congé en France. A Alicante, le pilote est Jean Mermoz, engagé depuis peu. Il m'amène à Barcelone où je repart avec Henri Erable, c'est son premier voyage. Nous nous posons à Toulouse par nuit noire, avec des feux de secours. Nous aurions dû nous arrêter à Perpignan, mais Henri Erable tout nouvellement engagé, n'avait pas compté avec le vent violent défavorable. Il trouvera la mort un an et demi après au Sahara, avec le pilote Léopold Gourp et le mécanicien Lorenzo Pintado.

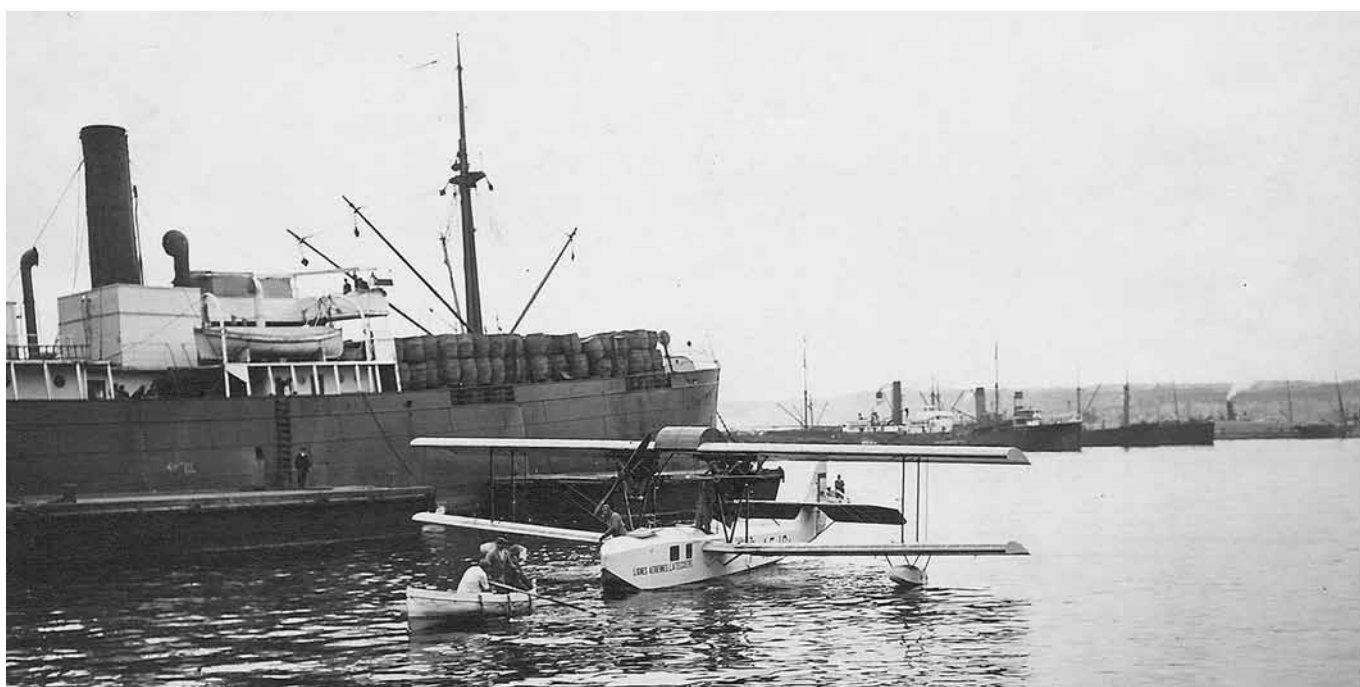


▲ Dans le port d'Oran (Paul Vachet)

Dépannage d'un LeO H-133 par la vedette Aviateur Rodier - Le LeO H-133 est la version monomoteur du LeO H-13 (Joseph de Joux)



▼ Dans le port d'Oran (Paul Vachet)



Breguet – Villacoublay

En juin 1925, je suis de nouveau à Toulouse de retour de congé et je suis reçu par Didier Daurat auquel je signale que le change en Espagne est devenu très défavorable pour nous et nous permet tout juste de vivre modestement. Il faut dire que j'ai été au départ d'Alicante délégué par mes camarades pour essayer d'obtenir un relèvement de nos salaires. Mais Didier Daurat refuse tout net et je lui donne ma démission.

Pendant mon congé, pressentant ce qui allait arriver, j'avais prospecté les compagnies d'aviation et je savais où aller. Je remonte à Paris et je suis embauché chez Breguet à Villacoublay où sont construits des Breguet 19. Quelques jours après, pour un meilleur salaire, je vais travailler chez Lorraine-Dietrich à Argenteuil. Je suis affecté au montage des moteurs en W de 450 ch. Il y a de grosses commandes pour l'armée française et aussi pour la Russie. Au cours d'une grève partielle, Jacques Doriot qui est communiste à l'époque, vient haranguer les ouvriers devant l'usine.

En février 1926, sur les conseils d'un camarade je retourne à Villacoublay chez Breguet en vue d'un déplacement en Pologne. Je suis affecté à l'atelier spécial où sont modifiés les avions de série en avions de raid car ceux-ci sont très à la mode à cette période. Mon patron est l'ingénieur de Marolles. Nous modifions d'abord un Breguet 19 pour le sergent Maurice Rossi (il deviendra colonel) pour un record de vitesse sur Paris-Lisbonne et d'autres voyages. Puis, transformation ensuite d'un autre Breguet 19 pour le colonel Pierre Weiss (il fut mon capitaine en 1921 au Bourget et deviendra par la suite général) pour le circuit des pays Baltes. Pour cet avion, nous faisons équipe de jour et de nuit à la cadence de 12 heures. Mon collègue Pérou dirige une équipe et moi l'autre. Je fais la connaissance des pilotes réceptionnaires de Breguet. Entre autres, Dieudonné Costes qui traversera l'Atlantique plus tard, Desjobert, puis Edmond Abraham que j'ai retrouvé dernièrement à Nice dans une réunion d'anciens navigants.

Sur le terrain de Villacoublay de nombreux constructeurs d'avions viennent faire des essais en vol de prototypes et possèdent des installations sur le terrain: hangars et baraquements. Ce sont Caudron, Farman, Potez, Schneider, Latécoère, Dyle et Bacalan, Voisin, Bloch, Spad Herbemont, de Pischoff, etc. Morane possède son terrain et ses ateliers tout à côté.

Toute la journée, quel que soit le temps, on vole à Villacoublay et parmi ces prototypes qu'on essaie il y a quelquefois des accidents mortels.

Enfin, j'accomplis un stage dans l'atelier de montage du Breguet 19 à tous les stades de sa construction en vue d'un long déplacement en Pologne qui a acheté une flotte de ces avions pour son armée. Mais, à cause d'évènements politiques dans ce pays, mon départ est plusieurs fois mis en cause.

Lignes aériennes Latécoère – Oran

En septembre 1926, j'apprends le démarrage chez Latécoère des lignes en Amérique du sud. Un voyage d'études avait été effectué en janvier 1925 avec les pilotes Joseph Roig, Paul Vachet, Victor Hamm et les mécaniciens Noël Gauthier, Paul Estival et Chevalier. Un camarade remonté à Paris, Amédée Jayet, maintenant chef d'atelier à Toulouse, me dit que Didier Daurat recherche des mécaniciens pour l'Amérique et m'affirme que je serais le bienvenu si cela m'intéresse. Je donne ma démission chez Breguet et je repars à Toulouse après avoir reçu une lettre d'engagement. Il y a quinze mois que j'en suis parti !

Huit jours après mon arrivée, on m'expédie à Oran où la ligne hydravions avec Alicante fonctionne toujours. Je vais avec un autre camarade Roger Pitot prendre le bateau à Port-Vendres et nous arrivons le lendemain à la base hydravions. Je retrouve des anciens camarades tels que Edmond Clavier (chef-mécanicien), Jean Traclat, Vincent Riera, Charles Castex, Joseph Achille, etc. et je suis affecté avec eux. Il y a aussi au départ d'Oran une ligne jusqu'à Casablanca exploitée par des Breguet 14 et des bimoteurs Laté 15 à moteurs Lorraine 275 ch sur le terrain de La Sénia. Le chef-mécano est Molenat un vieux copain d'escadrille au Maroc avec comme mécanos André Massol, Fernand Royère, Marcel Turlan, etc. Notre patron commun

6066

*Les places de retour doivent être retenues avec
même 8 jours à l'avance pour être garanties*

Lignes Aériennes Latécoère

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES
Société Anonyme au Capital de Cinq Millions de Francs

LINES AÉRAS LATÉCOÈRE
LATÉCOÈRE AÉRIAL LINES
182, BOULEVARD HAUSSMANN
PARIS

Billet de Passage N°..... } 140
Billete Pasaje N°..... }
Passage Ticket N°..... }

Dé livré par } Oran
Expédido por }
Delivered by }

Valable pour le }
(Date en toute lettre) }
Valable por el }
(La fecha escrita en letras) }
Valid for the }
(Date in full letters) } *quatre jours et*

Nom du titulaire }
Nombre del pasajero }
Name of the Titular } *M. Durafour*

Adresse du titulaire }
Direccion del pasajero }
Address of the Titular } *17 av. Sully, Rocherou, Alg.*

Voyage aérien de }
à }
Viaje aéreo de }
A }
Aerial journey from }
to } *Oran - Casa et Atlas*

PRIX DU BILLET..... }
PRECIO DEL BILLET..... } *660,00*
PRICE OF THE TICKET..... }


Bagages..... }
Equipajes..... } *10^e bagages gratuits*
Luggage..... }

Taxe supplémentaire..... }
Tarifa suplementaria..... }
Supplementary Tax..... }

Impôts et Timbres..... } *0.30*
Impuestos y timbres..... }
Tax and Stamps..... }

TOTAL..... } *660.30*

Paul Vachet



Voyage Oran-Casablanca de Louis Durafour, le 24 juillet 1924, avec le pilote Paul Vachet et le Breguet 14 F-AFF (Pierre Durafour)



aux deux lignes hydravions et avions est Charles Poulin, mon ancien patron à Perpignan. Nous sommes installés tout au fond du port d'Oran où nous avons hangar et atelier. On y fait l'entretien des hydravions volant entre Oran et Alicante et on répare les moteurs (révision générale) ainsi que les cellules. Il y a donc quelques menuisiers avec nous dont Canovas qui viendra avec moi par la suite à Alger. Au cours d'un vol d'essai avec Charles Poulin, les câbles de gauchissement mal montés s'échappent de leurs poulies et par conséquent il n'y a plus de commande d'ailerons. Charles Poulin effectue des virages à plat avec prudence et nous amerrissons dans l'avant-port. Une autre fois, je fais en passer le vol d'essai d'embauche du jeune et nouveau pilote Louis Larmor qui se tuera à Alger quelques mois après. Les départs dans le port d'Oran sont très délicats, car on ne peut décoller en ligne droite vue la disposition des jetées. De plus, il faut tenir compte du vent et aussi des bateaux qui circulent constamment. Les hydravions sont toujours les mêmes, LeO H 13 bimoteurs Hispano 180 ch puis un autre Lioré monomoteur Renault 300 ch. Les pannes ont diminué car l'entretien s'est amélioré et il y a eu aussi des modifications d'ailerons.

Début 1927, je vais avec un autre mécano à l'aéroport de La Sénia pour remonter un petit appareil anglais (un Sopwith) à moteur rotatif Clerget acheté par l'aéro-club de la ville. J'en fais le vol d'essai avec Charles Poulin.

Quelques jours après, un avion Laté 15 piloté par André Depecker, qui partait d'Oran pour Casablanca, capote aussitôt après le décollage sur le lac de Misseghein en faisant du rase-flots. La sebkra est peu profonde et fait suite presque immédiatement au terrain. Pilote et passager s'en tirent sans mal. Je fais partie de l'équipe de dépannage afin de récupérer les deux moteurs, l'avion lui-même est bon pour la ferraille.

Lignes aériennes Latécoère - Alger

En mars 1927, je suis affecté à Alger comme chef-mécanicien car la ligne par hydravions Marseille-Alger va s'ouvrir. Charles Poulin quitte la direction de la base d'Oran pour prendre celle d'Alger. Je rejoins ma nouvelle affectation par le train, accompagné du menuisier Canovas.

A Alger, l'hydrobase est située dans l'arrière port de l'Agha. Il y a deux grands hangars et, devant, une grande plate-forme d'environ 2000 m². Au bord du quai, une grue pour remonter les hydravions, puis un large slip pouvant servir à cette même opération, mais nous ne l'utilisons qu'en cas de panne de la grue. Celle-ci a une capacité de 12 tonnes. Nous disposons de gros chariots sur lesquels la grue dépose les hydravions que nous rentrons ensuite dans les hangars à l'aide d'un cabestan et de poupées de renvoi. Le Service de la navigation aérienne (SNAé) qui dépend du ministère de l'Air est le propriétaire de la base. Elle comporte des installations telles que météo et radio ainsi qu'un petit atelier de mécanique et de menuiserie que nous pouvons utiliser en attendant notre propre installation. Je reçois, en attendant mieux, deux mécaniciens en renfort et nous allons pouvoir nous équiper car nous disposons, attendant aux hangars, d'un grand local qui va devenir notre atelier. Nous disposons bientôt d'établis, petite forge, perceuse, meule, etc. Puis d'un magasin pour les pièces détachées moteurs et avions, d'une quincaillerie et d'une droguerie, mais cela n'a pas été sans mal.

Nous allons avoir sur la ligne Marseille-Alger des hydravions Laté 21, des monoplans en bois à ailes entoilées avec des petits plans en bois de chaque côté de la coque. Ces plans, appelés nageoires, assurent la stabilité sur l'eau et remplissent le rôle de flotteurs utilisés sur d'autres appareils en général. Ces Laté 21 sont munis de deux moteurs en tandem Jupiter de 420 ch chacun. La vitesse de croisière est de 160 km/h.

Début avril 1927, premier vol Marseille-Alger par Achille Enderlin. L'appareil dut se poser en mer à court d'essence à environ 100 km de l'arrivée et il fallut aller le dépanner par bateau. Nous avions dans le port un bateau-dépanneur, le *Colonel-Casse* ancien chasseur de sous-marins pendant la guerre 14-18. Le second vol quelques jours après n'eut pas de chance non plus, le pilote Henri Goalard, avec le mécanicien Emile Béral et le radio François Urvoy, fut obligé d'amerrir dans l'avant-port par mer grosse de nord-est et il endommagea la coque qui se plia légèrement à hauteur du poste de pilotage. Après réparation par les menuisiers, je confectionnais une pièce de renfort en tube en forme de croix de Saint-André (X) qui fut fixée à la partie

Latécoère 15 en service sur Oran-Casablanca (Juliette Costa)



Vols de Jean Mermoz avec le Prince Murat, de Casablanca à Oran et retour (Musée de l'Air)

Liste des Vols.

Date	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Notes
	Type	Immatriation		Heures	Minutes	
6 Décembre	B.		Casa - Agadir	15	20	
"	B.		Agadir - Tuley	2	15	
"	"		Tuley - Agadir	3	45	
9 "	"		Agadir - Tuley	1	20	
13 "	"		Tuley - Agadir	4	50	
"	"		Agadir - Casa	3	40	
15 "	Toutif.		Casa - Fez - Oran	5	40	Passagers: Prince Murat
17 "	"		Oran - Fez - Casa	6	25	
17 "	B.		Tuley - Agadir	5	20	
18 "	"		Agadir - Tuley	5	20	Recherche de Goussier? (Bulle) tous ce fait - 15. L'année de volle - Agadir - Agadir - Agadir après avoir voulu à 14 heures de
24 Décembre	B.		Tuley - Agadir	6	20	
24 "	B.		Casa - Agadir	3	40	
22 "	B.		Agadir - Tuley	3	45	
			<i>à Reporter</i>	146	20	

▼ Breguet 14 Limousine à Hussein-Dey (Maurice Cretot)



supérieure de la coque entre les couples avant et arrière destinée à renforcer la réparation en menuiserie.

Au décollage du vol d'essai piloté par Charles Poulin, un panneau en contreplaqué du fond de coque s'arrache partiellement et il faut amerrir dans l'avant-port. L'amerrissage est dur et la coque est à nouveau endommagée près de la réparation précédente et, sous le choc, le renfort en tube s'est plié. Arrêt de l'appareil pendant une dizaine de jours pour une révision plus importante de la coque. On s'aperçoit que le clouage et le rivetage des panneaux du fond de coque de cet appareil tout neuf sortant de fabrication avaient été très mal montés. Après un vol d'essai pour confirmer la réparation, l'appareil fut remis en ligne.

Début mai 1927, un autre hydravion prototype, le SPCA *Météore*, est mis en essai sur la ligne. Biplan en bois à coque et ballonnets, trimoteur Hispano de 180 ch. Mais il manque de puissance. Au départ d'Alger, le 2 mai, c'est le drame. Après plusieurs tentatives de décollage, un ballonnet s'engage et c'est le capotage. Le pilote Louis Larmor est tué, le radio Vincent Riera grièvement blessé. Seul le radio Pierre Ducaud s'en tire indemne.

Pendant quelques mois, la ligne Marseille-Alger va fonctionner assez irrégulièrement à raison d'un ou deux allers et retours par semaine. Les moteurs Jupiter fonctionnaient assez bien, mais nous avons des ennuis d'allumage dus à l'humidité au moment de la mise en route. Il fallait certains jours démonter les magnétos le soir et les introduire dans une boîte chauffante munie d'ampoules à filaments de carbone pour les remonter séchées le lendemain matin. Les hélices en bois à quadripales avaient leurs bords d'attaques rongés par la pluie avant que le constructeur ne se décide à les blinder avec des plaques métalliques en cuivre. Les raccords de tuyauteries d'essence étaient des durites en caoutchouc qui s'effritaient et dont les particules bouchaient les gicleurs des carburateurs. Les vibrations étaient aussi la cause de rupture de tuyauteries. Les bougies d'allumage causaient aussi des problèmes. Les moteurs étaient graissés à l'huile de ricin qui calaminait cylindres et pistons.

Vers octobre 1927, un appareil piloté par Achille Enderlin, mécanicien Edmond Roux, arrive à Alger avec les attaches du longeron avant du bord d'attaque du plan fixe cassées ainsi que plusieurs nervures. Il fallut travailler pendant 48 heures de jour et de nuit et j'ai refait, en tôle d'acier, de nouvelles ferrures que je fis souder et confectionner, avec des tubes d'acier plus épais, d'autres nervures. Il fallut également remplacer par des vis plus longues celles qui fixaient la crémaillère sur l'étambot, partie principale de l'attache de l'empennage. Achille Enderlin qui était le pilote réceptionnaire de Latécoère, venu faire ce voyage, était déçu car cet incident dû à une mauvaise construction n'était pas le premier et en laissait présager d'autres si des modifications n'étaient pas faites en usine. Ses craintes étaient justifiées car il devait se tuer quelques semaines plus tard, le 21 décembre 1927 à Marignane, en essayant un hydravion Laté 23 par suite de la rupture en vol d'une attache d'aileron. Avec lui, René Mercier copilote, Antoine Mattei radio et quelques autres. Suite à cet accident, la ligne Marseille-Alger fut arrêtée provisoirement. Charles Poulin fut chargé par Didier Daurat d'aller à Saint-Laurent-de-la-Salanque où se trouvait l'atelier de montage des hydravions Latécoère, réceptionner sur l'étang de Leucate les nouveaux appareils modifiés appelés maintenant Laté 32 au lieu de Laté 21 ou 23.

Entre-temps, je suis sollicité par une nouvelle compagnie pour y entrer comme mécanicien navigant mais je refuse. Son itinéraire était Marseille-Beyrouth en hydravion. Pendant cette inaction de quelques semaines, je vais remplacer provisoirement Ribière malade, le chef-mécanicien de notre bateau dépanneur amarré dans le port près de l'Amirauté. Il s'agit de la révision complète des moteurs : remplacement des coussinets de bielles, pistons, cylindres. C'est de la grosse mécanique et je suis aidé par le second mécanicien Dimitri Starvis (Grec). Quand Ribière revient, je retourne à l'Agha et j'en profite pour aller à l'Air Liquide prendre des cours de soudure. Lorsque je suis assez compétent, j'achète, après autorisation, un poste de soudure autogène. Je m'en servirai pour les réparations avions et même bateaux (soudure, brasure et découpages).



▲ *L'hydrobase de l'Agha avec la grue Derrick à gauche (Maurice Cronier)*

Le navire dépanneur Colonel-Casse dans la rade de l'Amirauté (Marius Mandavialle)



▼ *Laté 21 - Le radio François Urvoy est couché sur la coque (Jean Dabry)*



Compagnie générale aéro-postale – Alger

Vers la fin de 1927, Pierre-Georges Latécoère vend l'ensemble de ses lignes à Marcel Boilloux-Lafont, un industriel français qui a de gros intérêts en Amérique du Sud. Nous devenons la Compagnie générale aéro-postale (CGA), autrement dit, L'Aéro-postale.

En 1928, la ligne Marseille-Alger reprend avec les nouveaux Laté 32 équipés maintenant de deux moteurs Hispano-Suiza de 500 ch ou de Farman de 500 ch également. Après une réparation, j'accompagnais pour le vol d'essai Charles Poulin. Après le décollage, au moment où j'ouvrais la trappe située à la partie supérieure de la coque donnant accès aux moteurs, je manquais d'extrême justesse de recevoir sur la tête les débris métalliques et l'huile chaude provenant de la salade de bielles qui se produisait juste à ce moment au moteur arrière. C'était un moteur Farman et par la suite ce type fut abandonné.

Puis en plus des Laté 32, nous sommes dotés d'hydravions CAMS, biplans en bois à ailes entoilées avec ballonnets, équipés d'Hispano 500 ch *Jupiter*. Hydravions plus modernes, plus maniables et décollant plus vite (vitesse de croisière de 160 km/h). La ligne transporte du courrier, du fret postal et commence à prendre des passagers. J'ai maintenant cinq ou six mécaniciens, deux menuisiers, un magasinier, un chauffeur et six ou sept manoeuvres. En plus du travail sur avion (entretien et réparation), il y a aussi les voitures de service et ils prêtent, si besoin est, la main aux mécaniciens du bateau-dépanneur. Le patron de celui-ci est le capitaine Pierre Griffé et le radio de bord qui fait la veille pour les hydravions est Pierre Viré dont on parlera par la suite pour sa compétence et son entrain pour l'aviation. Il deviendra radio-navigant par la suite, mais sera tué en novembre 1949 dans un accident d'avion. Le chef-mécanicien du bateau est Ribière qui est secondé par Dimitri Stravis.

A l'aller et au retour, les hydravions doivent se poser aux îles Baléares à Palma-de-Majorque pour ravitaillement en carburant. Le 15 novembre 1928, en amerrissant, l'un d'eux accroche le toit d'une maison et c'est la chute. Le radio Fernand Girard est tué, le pilote Simon et le mécanicien Fernand Royère s'en tirent assez bien.

Notre entretien et nos réparations sont maintenant contrôlés par le Bureau Veritas dont le représentant à Alger est l'ingénieur René Prévost auquel j'ai constamment à faire. Mais nous nous entendons bien tous deux et devenons des amis. Je bénéficie quelques fois de ses conseils. En tant que chef-mécanicien, Didier Daurat me fait allouer une prime de 15 francs lorsque que chaque hydravion parti d'Alger arrive sans encombre à Marignane et dans les délais. Le radio Pierre Viré touche 10 francs.

Le 22 mai 1929, au décollage dans le port d'Alger, un CAMS heurte une épave et capote Le mécanicien André Dupont et le radio Canal sont tués ainsi que les deux passagers, seul le pilote Max Ringel est indemne. Etant en vacances en France, je suis rappelé par télégramme et depuis Marseille, je fais le voyage aérien avec Maurice Hurel qui est l'ingénieur et le pilote de la maison CAMS et qui vient pour l'enquête. A la suite de cet accident qui a fait beaucoup de bruit, Didier Daurat, depuis Toulouse où il assume la direction générale de la Compagnie, vient en inspection sur la ligne et descend à Alger. Il en profite pour me questionner sur le travail et je le trouve assez détendu. Le matin de son retour à Marseille après une journée passée ici, la météo est mauvaise et la mer est forte. Charles Poulin décide d'annuler le voyage mais Didier Daurat veut absolument partir. Cela paraît presque insensé et l'équipage est inquiet. Le pilote est Max Ringel (celui de l'accident précédent). Enfin l'hydravion est mis à l'eau et remorqué dans l'avant-port où il est lâché moteurs en marche. Par moment il disparaît presque dans les creux... et c'est le décollage par fort vent d'est (assez acrobatique!). Didier Daurat a gagné, mais c'était vraiment dangereux.

En cette même année 1929, je passe à Alger les épreuves pratique et théorique de mécanicien-navigant.

Nouveau coup dur le 9 février 1930 : un appareil disparaît en mer par très mauvais temps près de cap Béar (Pyrénées-Orientales) avec le pilote Robert Reynal, le mécanicien Traverse et le radio Languille.

Puis au printemps de cette année 1930, c'est le Centenaire de l'Algérie. Fêtes nombreuses et venue du président de la République Gaston Doumergue. L'escadre de Méditerranée, retour d'un grand voyage, s'arrête en rade pour plusieurs jours. La ville est envahie de personnalités. A la base, nous transformons deux Laté 32 bi-moteurs Jupiter 420 ch en remplaçant les bâtis-moteurs pour adapter des moteurs Hispano-Suiza

*15 novembre 1928 - Accident
à Palma-de-Majorque (Alain
Cornu)*



*22 mai 1929 - Accident dans
le port d'Alger (Maurice Cre-
tot)*



*Pierre Viré et Jean Mermoz
en CAMS 53 dans le port
d'Alger (Henri Bernet)*



de 500 ch. Cela implique le démontage total des appareils, ailes et nageoires. C'est un gros travail et une équipe venue de Toulouse nous y aide ainsi que deux ouvrières pour refaire l'entoilage des ailes. Il y a là Puech, Robinet, Montert, André Brun qui deviendra commandant de bord et un chaudronnier. Nos menuisiers ont dû construire quatre grandes pyramides en charpentes de bois pour la manoeuvre des ailes (dépose et repose). Les travaux vont durer plus de six semaines.

La ligne est devenue quotidienne. Nous disposons d'une dizaine d'hydravions : Laté 32 à moteurs Hispano et CAMS 53 et 56 à moteurs Hispano et Jupiter. En 1929, nous avons eu avec les moteurs Hispano de sérieuses difficultés dues aux segments des pistons qui cassaient, provoquant ainsi de gros démontages et changements de pièces. Mais depuis, avec les modifications apportées tout est rentré dans l'ordre. Par contre, les réservoirs d'essence en aluminium soudé des CAMS nous donnent des soucis. Il se produit des fissures et il faut les réparer assez souvent. Après lessivage intérieur très poussé et soigneusement contrôlé, il faut faire des soudures au chalumeau, travail très délicat que je fais exécuter en ville par un spécialiste. Nous avons la visite d'un inspecteur, Pierre Jarrier, qui vient s'intéresser à nos problèmes moteurs que je lui explique. Un autre inspecteur était venu quelque temps avant mais pour faire plutôt une visite touristique ! De temps à autre, le colonel Joseph Vuillemin (futur général), actuel commandant de l'Aviation Militaire en Algérie, vient à la base faire une visite d'amitié à Charles Poulin. Les pilotes de la Ligne sont à cette époque: Léon Givon, Henri Leclair, Jean Espitalier, Marceau Méresse, Roger Féru, Edmond Larbonne, Théodore Klein, Edmond Joliot, Jean Pascaud, André Parayre, etc. Presque tous ont disparu (sauf deux ou trois) en accidents aériens dans la dizaine d'années qui a suivi.

Le 24 février 1931, encore un coup dur. Un Laté 32 qui a amerri près du cap Béar, est secouru par un bateau mais seul le pilote est sauvé, le radio Brossard est enlevé par une lame.

En juin 1931, je vais en congés en France et j'en profite pour faire un petit stage à l'usine Hispano-Suiza à Colombes pour m'informer sur les modifications apportées aux moteurs qui équipent nos hydravions. Je suis reçu par Louis Massuger, ingénieur qui s'occupe, aidé par toute une équipe de mécaniciens en déplacement, des moteurs montés sur avions ou hydravions. Il me confie à un jeune attaché qui me fait visiter la fabrication et le montage. J'y vois beaucoup de choses intéressantes, par exemple la fabrication de soupapes par forgeage à partir d'un bloc d'acier cylindrique. L'équilibrage des vilebrequins, la nitruration à l'intérieur des cylindres (traitement durcissant par l'azote), le calibrage et le contrôle du débit des gicleurs de carburateurs et bien d'autres opérations intéressantes. Puis je repars à Alger. Il faut dire que, de la Compagnie, je ne reçois aucune indication sur le nouveau matériel et les modifications apportées sur les appareils ou sur les moteurs. Alors, j'écris aux constructeurs pour obtenir des notices descriptives ou d'entretien, ainsi que pour les accessoires (pompes à essence, carburateurs, magnétos, etc.)

En cette même année 1931, Charles Poulin qui est toujours le patron de la ligne à Alger s'occupe parallèlement à celle-ci des premiers vols de reconnaissance sur Alger-Gao pour le compte de la Compagnie Transafricaine qui deviendra, vers 1933, la Compagnie Air Afrique.

Lorsque je dispose d'un peu de temps libre, Charles Poulin m'emmène à Maison-Blanche pour essayer les avions dont il dispose pour la future ligne ou, bien sûr, les petits avions de l'Aéro-club. C'est ainsi que j'ai volé à bord d'appareils très différents : Farman 190, Farman 300, Hanriot 32, Caudron 109, Moth Morane, Laté 25, Laté 26, Breguet 19, Laté 28, Potez 36, Caudron *Luciole*, Potez 25, Bloch 120, etc. Il faut dire que Charles Poulin est un mordru de l'aviation et c'est un pilote très sûr et très adroit. A l'Agha, nous faisons également beaucoup de vols d'essais sur nos hydravions après réparation soit sur appareils, soit sur moteurs.

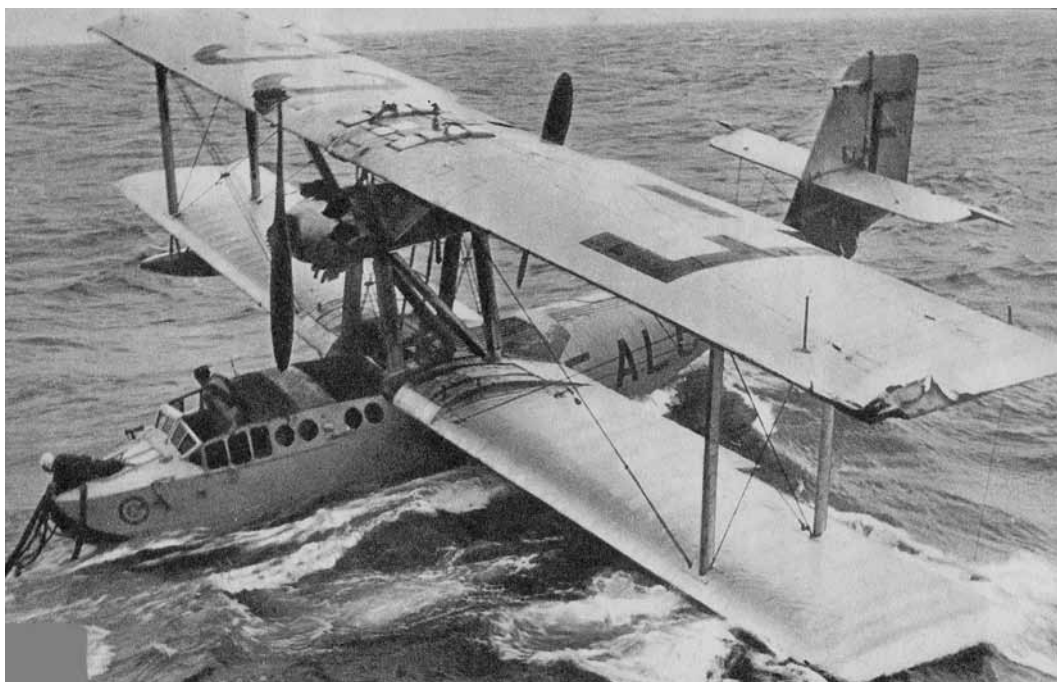
Le 9 décembre 1931, un hydravion parti d'Alger par mauvais temps ne correspond plus par radio après une heure de vol. Aussitôt les recherches sont déclenchées par hydravion et par le bateau-dépanneur, jamais on ne le retrouvera. L'équipage était composé du pilote Jean Champsaur et du radio René Bourguignon. Le corps de Jean Champsaur sera retrouvé le 18 janvier sur une plage à 30 kilomètres à l'ouest de Philippeville. Une partie du courrier sera également retrouvée.

En février 1932, Jean Mermoz, qui a traversé en 1930 l'Atlantique sud avec Jean Dabry et Léopold Gimié, vient s'entraîner sur hydravion sur Marseille-Alger en vue de la traversée de l'atlantique de Dakar à Natal. Au cours du vol, il amerrit entre Alger et les îles Baléares. Je participe aux recherches sur un hydravion piloté par Charles Poulin et Edmond Larbonne, Pierre Viré étant le radio. Pendant cinq heures, nous survo-



▲ *LeO H-24 sur son berceau à l'Agha (Benoît Manès)*

Le CAMS de Mermoz recueilli par le Timgad le 21 février 1932 (Le Petit Journal)



▼ *Laté 32 sur son berceau à l'Agha (Benoît Manès)*



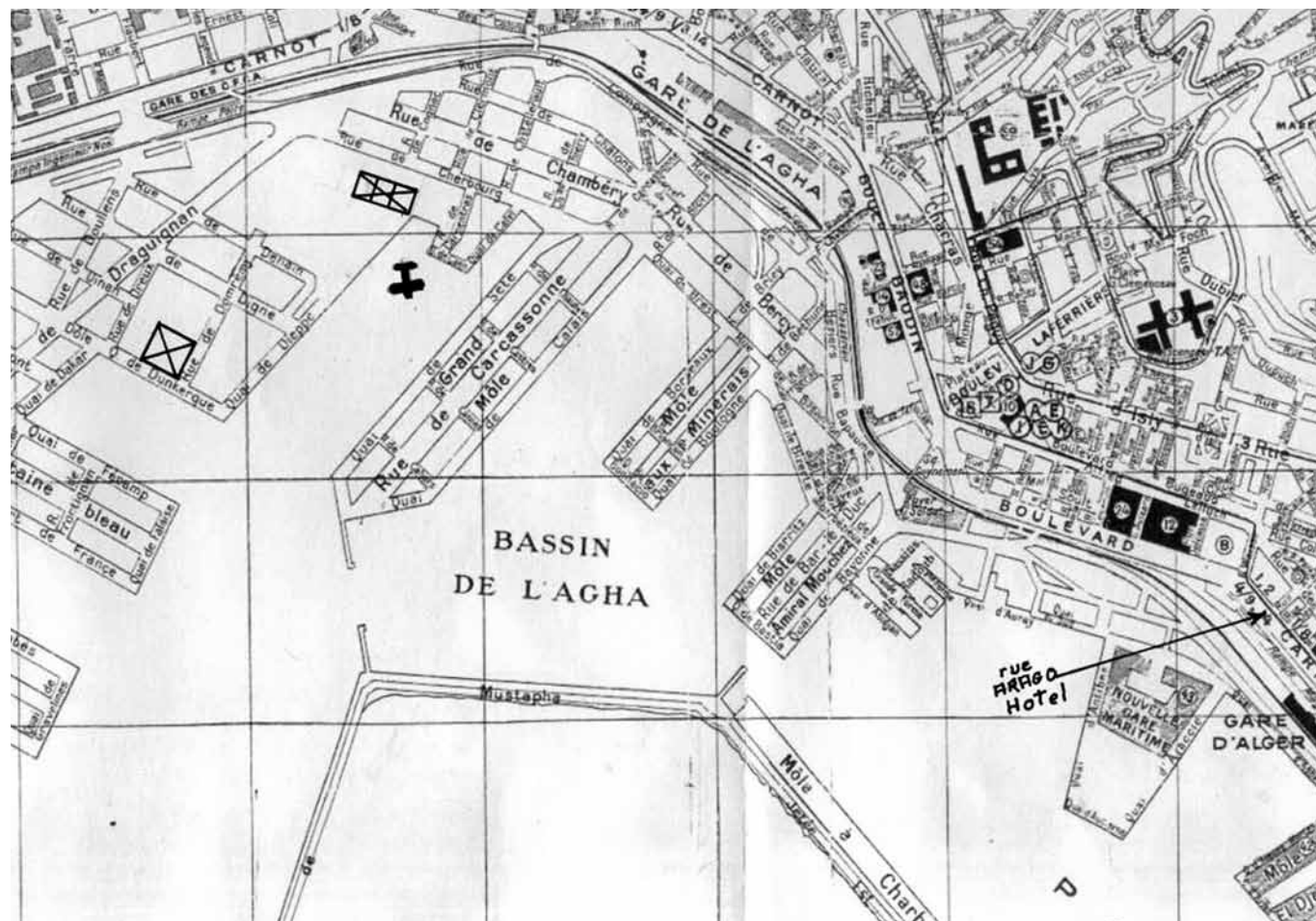
lons les environs de l'endroit présumé de la disparition mais sans résultat. Jean Mermoz et son radio seront recueillis par un paquebot le soir même.

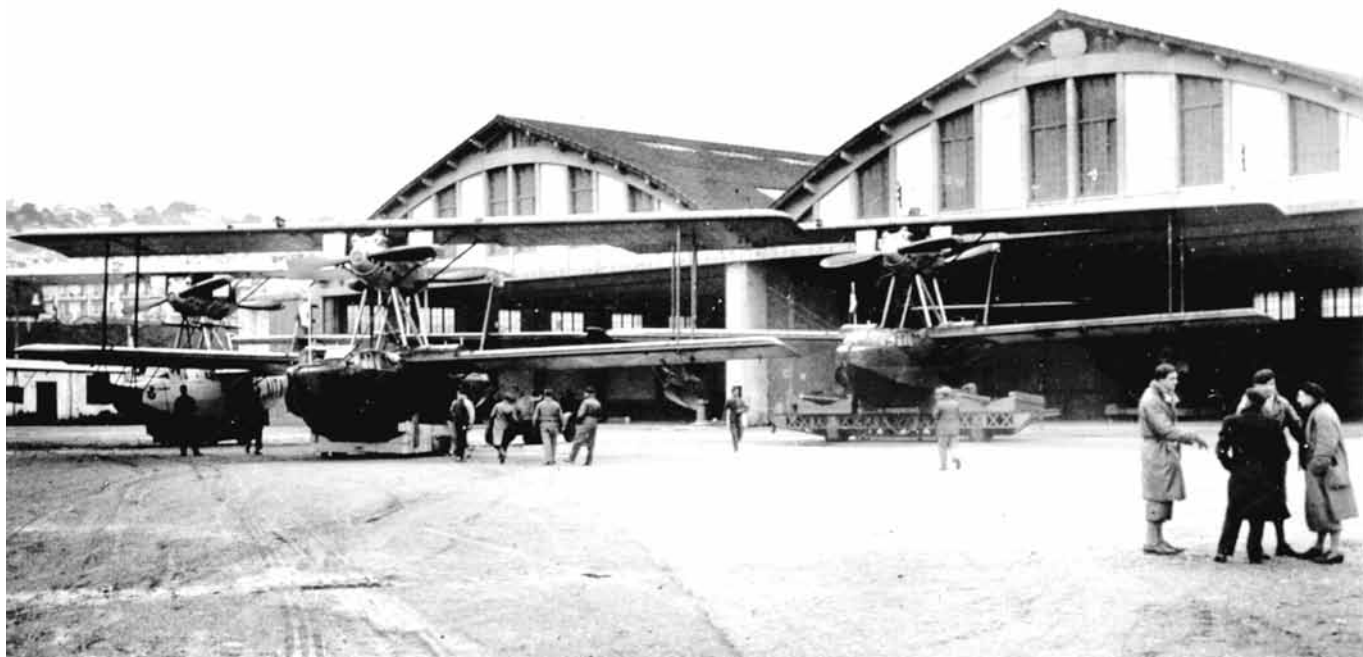
Antoine de Saint-Exupéry, peu après, vient également s'entraîner sur hydravion. En général, les départs d'Alger ont lieu très tôt le matin. Lorsqu'il arrive à la base, Saint-Exupéry s'assied au bord du quai puis commence à écrire sur de grands feuillets sans s'occuper de ce qui se passe autour de lui. Lorsque l'appareil est prêt au départ, les moteurs ayant été essayés au point fixe, il faut aller avertir Saint-Exupéry qui s'aperçoit qu'il doit aller consulter la météo, ce qu'il oublie de faire en arrivant, puis il prend place à bord, mais souvent il s'aperçoit qu'il lui manque son serre-tête ou ses gants ou quelque autre chose. Pendant les quelques vols qu'il a effectués ici, la scène est à peu près toujours la même et Charles Poulin qui aime les départs à l'heure finit par s'impatienter, mais vainement.

En mars 1932, le directeur de la ligne à Marseille, Richard de Frescheville, vient à Alger pour me reprocher de remplacer trop de pièces sur les moteurs : cylindres, pistons, segments, entraînement de pompes à essence et autres accessoires défectueux; en somme de faire preuve de trop de zèle ! Charles Poulin prend ma défense et Richard de Frescheville s'en retourne l'air convaincu par mes explications. Cependant, quelques jours après, je suis convoqué auprès de la haute direction à Toulouse. Mais j'ai pris mes précautions et j'emporte quelques pièces à conviction et photos à l'appui.

A Toulouse, Didier Daurat me reçoit mais à l'air surpris de ma venue. Il y a explications et le lendemain Didier Daurat, assez aimable, me dit de continuer à travailler comme par le passé. Puisque je suis à Toulouse, il m'invite à passer quelques jours dans les ateliers afin de voir les nouveaux matériels. Je rencontre Jean Mermoz qui lui aussi est très étonné de me voir ici et me renseigne sur la valeur du personnage qui est à l'origine de ce voyage à Toulouse. Je repars bientôt sur Alger reprendre ma place. A Marseille, j'embarque sur un Laté 32 piloté par Jean Espitalier avec Marcel Reine comme second pilote (pour entraînement) mais bientôt celui-ci me cède sa place pour aller dormir dans la cabine à l'avant.

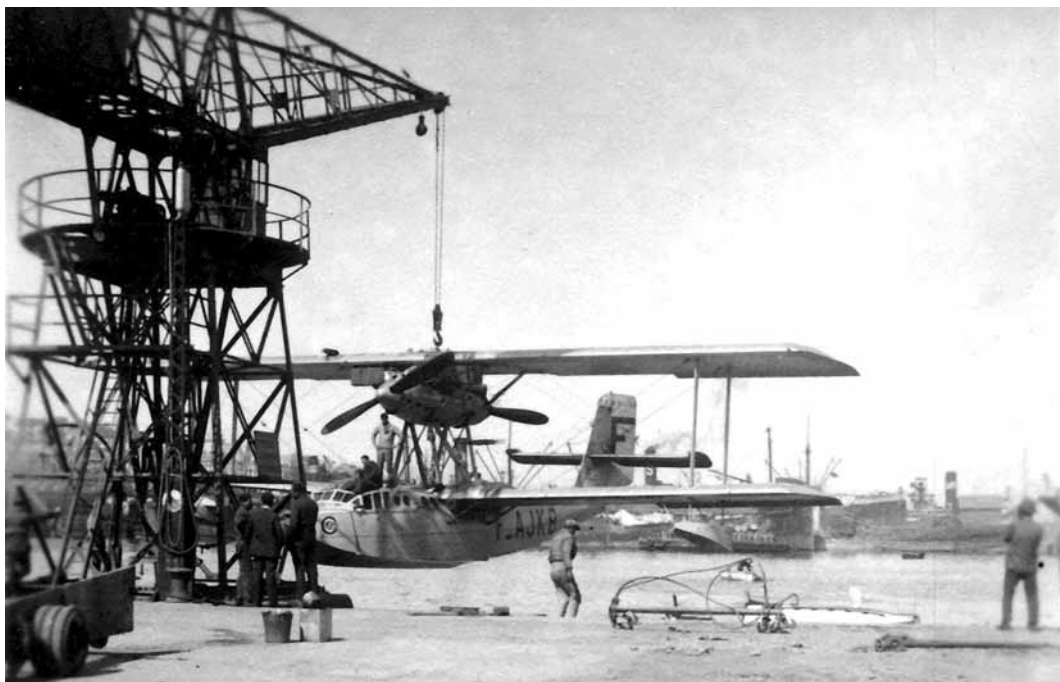
En juin 1932, je passe le brevet de navigateur élémentaire. Jean Dabry, qui pilote sur Marseille-Alger, m'a amicalement prêté les documents nécessaires à mon instruction.





▲ Les CAMS à l'hydrobase de l'Agha (Pierre Laffargue)

Mise à l'eau d'un CAMS à l'hydrobase de l'Agha (Bertrand Savary)



Air France - Alger

Dans le courant de 1932, c'est la liquidation de l'Aéropostale. Notre patron Marcel Bouilloux-Lafont, banquier et brasseur d'affaires mal entouré et mal conseillé, est déclaré en faillite, victime d'ennemis acharnés à sa perte. Raoul Dautry personnage éminent, fut nommé liquidateur. Une lettre de remerciements pour notre bonne collaboration fut adressée à chacun d'entre nous par Marcel Bouilloux-Lafont qui y expliquait sa défaite et ses regrets. Didier Daurat aussi dut partir et son adjoint Edouard Serre, ingénieur, le remplaça à la direction des lignes France-Amérique et Marseille-Alger. Dès lors, il était de mauvais ton de parler de son attachement envers Didier Daurat car malgré sa sévérité, il était respecté sinon aimé par beaucoup.

Dans le courant de l'année, nous avons en essai sur la ligne deux prototypes : un LeO H-24 avec deux moteurs Hispano en tandem de 500 ch et un Latham équipé pareillement mais qui ne donneront pas tous deux entièrement satisfaction et ne feront que quelques traversées.

Fin 1932, je suis de nouveau rappelé à Toulouse et remplacé à Alger comme chef-mécanicien par Marcel Brau, un vieux camarade venu de France. Je me doute de ce qui m'attend. Je suis reçu par Edouard Serre qui me dit avoir reçu de la direction de Marseille de graves griefs contre moi, mais qu'il se donne quelques jours pour éclaircir cette affaire. Une semaine plus tard, il me convoque et tout est changé : Tout va bien pour moi. Sans m'en dire plus, il s'excuse de ne pouvoir me renvoyer à Alger où j'ai été remplacé, mais il m'offre de rester à Toulouse pour y prendre la tête d'une équipe pour la transformation des avions Laté 28 en longs courriers. J'aurai la même solde et la même appellation que les quatre autres chefs d'atelier : Béral (avions), Chanteau (moteurs), Blanc (électricité-radio), Puech (mécanique générale). Il me laisse prévoir une évolution de la Compagnie plus tard. Je me mets à l'ouvrage. Il s'agit de remplacer les moteurs Renault 500 ch des Laté 28 et de leurs bâtis-moteurs pour des Hispano 500 ch. Renforcement de la pointe arrière du fuselage, modification du cockpit et installation d'un réservoir supplémentaire.

En mars, j'accompagne sur un de ces avions transformés, le pilote André Dubourdiou pour un essai de vitesse sur base. Puis en juin, je vais effectuer avec le pilote Fernand Parisot un autre essai de Laté 28 transformé sur Toulouse-Casablanca et retour. Nous faisons plusieurs escales et j'ai le plaisir de revoir Casablanca que j'ai quittée en 1920 et qui a considérablement changé. Retour le lendemain avec quelques passagers. Au-dessus de l'Espagne dans une zone de fortes turbulences nous sommes très fortement secoués. Assis dans le fauteuil du co-pilote, je vais voir dans la cabine ce qui se passe. Une passagère est tombée à plat ventre et s'accroche désespérément aux jambes du radio Frédéric Marret. La batterie du poste radio catapultée a défoncé le plancher de la cabine. J'aide Frédéric Marret à mettre un peu d'ordre et rassurer les passagers. Enfin le temps se calme et nous arrivons à Toulouse. Autre essai peu après avec le pilote Lionel de Marmier.

En août 1933, c'est la fusion, des cinq grandes compagnies aériennes : Aéropostale, Air Union, Farman, l'Internationale de Navigation Aérienne et la Compagnie Air Orient en une seule : Air France. Air Orient détient la majorité, soutenue par les banques importantes. Le partage des postes de commande à tous les niveaux va être difficile. Edouard Serre me fait demander par Claude Gonin (son adjoint que je connais depuis 1923) si je veux profiter du bouleversement actuel pour reprendre mes fonctions à Alger, mon successeur à ce poste, Marcel Brau, préférant quitter la Compagnie. J'accepte avec joie car on ne sait ce qui nous attend ici, gens de la maîtrise. Me voici à nouveau à la base de l'Agha. Charles Poulin, lui a quitté déjà la Compagnie pour devenir directeur et chef-pilote d'Air Afrique. Paul Morvan, ancien pilote, l'a remplacé comme patron de la base. Maintenant nous dépendons du Réseau méditerranéen d'Air France qui comprend la ligne Marseille-Alger de l'ex-Aéropostale, Marseille-Tunis de l'ex Air-Union et de Marseille-Beyrouth de l'ex-Air Orient. Le réseau est placé à Marseille sous la direction de Biroard, ancien d'Air Orient. Les équipages et les appareils sont mélangés sur ces trois lignes. Nos Laté 32 sont mis au rencard. Nous n'avons plus que les CAMS 53 et 55 mélangés à ceux des autres anciennes compagnies. Bientôt, Paul Morvan est appelé à Marseille et devient adjoint de Biroard à la direction. Il est remplacé à Alger par de Micheaux.

En décembre 1933, un Dewoitine 333 *Emeraude* venant de Paris se pose à Maison-Blanche. C'est la première escale d'un voyage vers Saïgon en vue d'étudier une liaison régulière sur ce trajet. Cette liaison est faite par hydravions de Marseille à Beyrouth puis par avions jusqu'à Saïgon. A bord il y a Maurice Noguès, directeur de l'exploitation d'Air France. Il est accompagné de Maurice Balazuc, directeur du matériel, du

Cams 53 à L'Agha (François Pharabod)



LeO-242 à L'Agha



Mécaniciens devant un CAMS. Benoît Manès, 3ème en partant de la gauche, sera commandant de bord Boeing 727 (Benoît Manès)



pilote André Launay, du mécanicien Camille Crampel et du radio Ferdinand Queyrel. Maurice Noguès vient à la base et demande à me connaître et me demande une équipe pour effectuer une petite réparation sur le Dewoitine. Ils repartent le lendemain matin en direction de l'est. En janvier 1934 au retour alors que tout s'est bien passé jusque là, ils décollent de Lyon pour Paris, mais pris dans la tempête, ils emboutissent une colline dans le Morvan, à Corbigny, et sont tous tués.

Au début de cette année 1934, nous sommes dotés d'hydravions LeO H-242, monoplans à coque métallique (duralumin) et ailes bois en contreplaqué, munis de quatre moteurs Gnome et Rhône de 350 ch montés au-dessus de l'aile sur des bâtis moteurs métallique à chevalets en deux tandems. Les hélices sont métalliques à réglage possible au sol. Nous avons là un excellent matériel et les pannes deviennent rares.

C'est à cette époque que j'achète ma première voiture (une Amilcar d'occasion). J'ai demandé et obtenu puisque j'ai mon brevet de mécanicien-navigant de pouvoir effectuer de temps à autre un voyage aller-retour en cette qualité sur Marseille.

En juin 1935, je vais en France pour les obsèques de mon père et j'y retourne en congé peu après en été.

Début 1936, deux nouveaux hydravions font leur apparition. Ce sont des Breguet *Saigon*, gros biplans à coque métallique (inox et duralumin) et à ballonnets. Ils sont équipés de trois moteurs hispano de 860 ch. Les hélices métalliques sont à changement de pas (petit pas au décollage, grand pas en régime de croisière). J'ai l'occasion de faire quelques vols d'essais. Peu après, les CAMS 53 et 56 sont retirés de la ligne.

En mai 1936, un LeO H-242 venant de Marseille se pose en panne en mer. Je participe aux recherches aériennes, mais l'appareil est retrouvé par un paquebot et seul un passager se noie pendant le transbordement.

Le 29 février 1936, je me marie à la mairie d'Alger avec Hélène.

Début 1936, j'ai acheté avec deux camarades, Jean Meunier et Louis Aquet, un avion de tourisme, le Caudron 232 F-AJXG, à l'Aéro-club d'Alger. Cet appareil est un petit biplan à deux places en tandem muni d'un moteur Renault de 95 ch. Il a été accidenté et il y a quelques réparations à faire, mais le prix est vraiment modeste. Nous le remettons en état puis prenons des leçons de pilotage. Nous passons bientôt le brevet de 1^{er} degré de pilote de tourisme et peu après celui du second degré qui permet de faire des voyages.

En juin 1936, nous allons avec Hélène en congé en France. C'est le début de la guerre d'Espagne et au retour alors que nous ravitaillons en essence à Alcudia (île de Majorque) un avion espagnol vient nous survoler mettant tout le monde en émoi. Une barque nous ramène à notre appareil et nous redécollons pour Alger au plus vite. Nos hydravions qui transportent maintenant des passagers et du fret n'ont pas encore l'autonomie suffisante en carburant et doivent toujours ravitailler aux îles Baléares. Après Palma-de-Majorque, c'est maintenant à Alcudia et bientôt, en 1937, à Fornells sur l'île de Minorque.

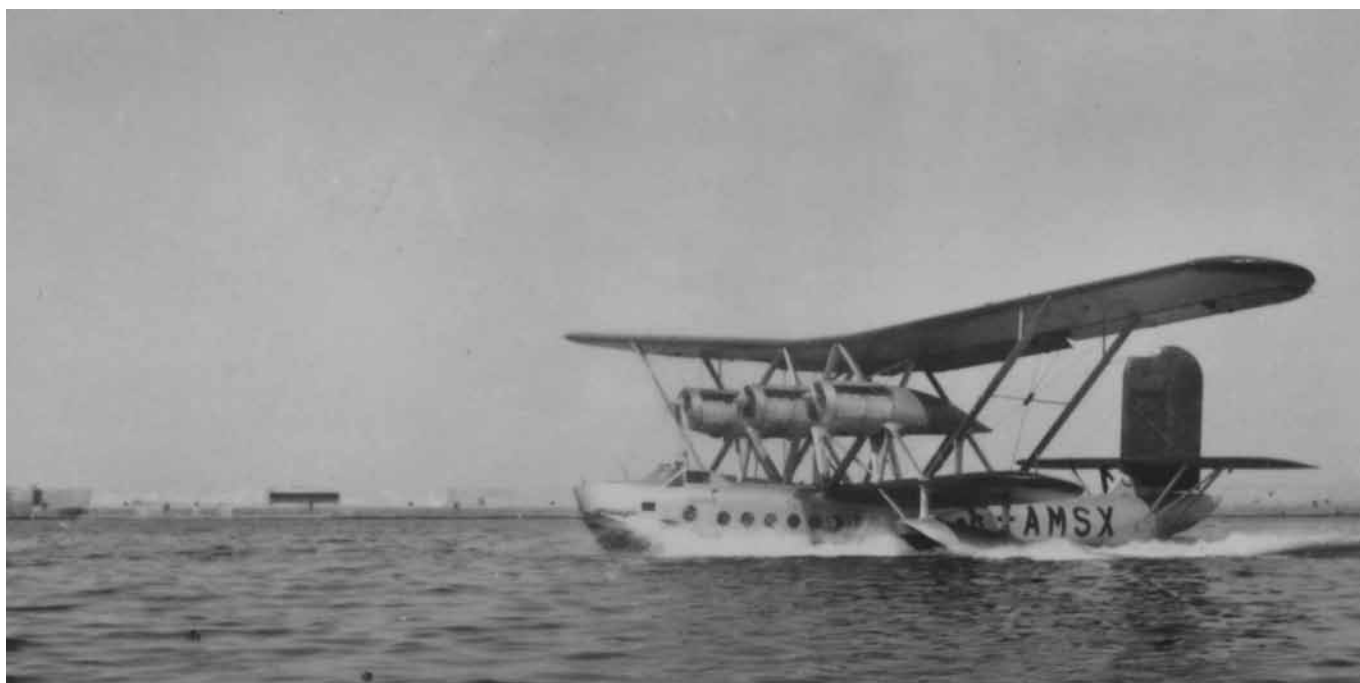
Maintenant la ligne est bien au point et fonctionne quotidiennement. Malheureusement, en février 1938 un hydravion décollant de Marignane par une brume assez forte, dévie et percute la jetée du port. Le pilote Pierre Burello, le mécanicien Stradic et le radio Etienne Maury radio et presque tous les passagers sont tués.

Charles Poulin est le directeur et le chef-pilote d'Air Afrique depuis 1933. Le directeur général à Paris est le commandant Jean Dagnaux. La ligne va maintenant jusqu'à Madagascar par Brazzaville et Elisabethville. Elle est assurée au début par des trimoteurs Bloch 120 et maintenant avec des Lockheed 14. Charles Poulin, avec qui je suis resté en excellent terme, passe quelques fois me voir à l'Agha et lorsque j'en ai le temps je vais parler avec lui à Maison-Blanche.

En 1938, nous vendons notre Caudron 232 à un jeune pilote amateur (à cause d'une mauvaise entente entre nous) et je vais voler sur les avions de l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche ou chez Jacques Duchêne-Marullaz sur le terrain d'Hussein-Dey.

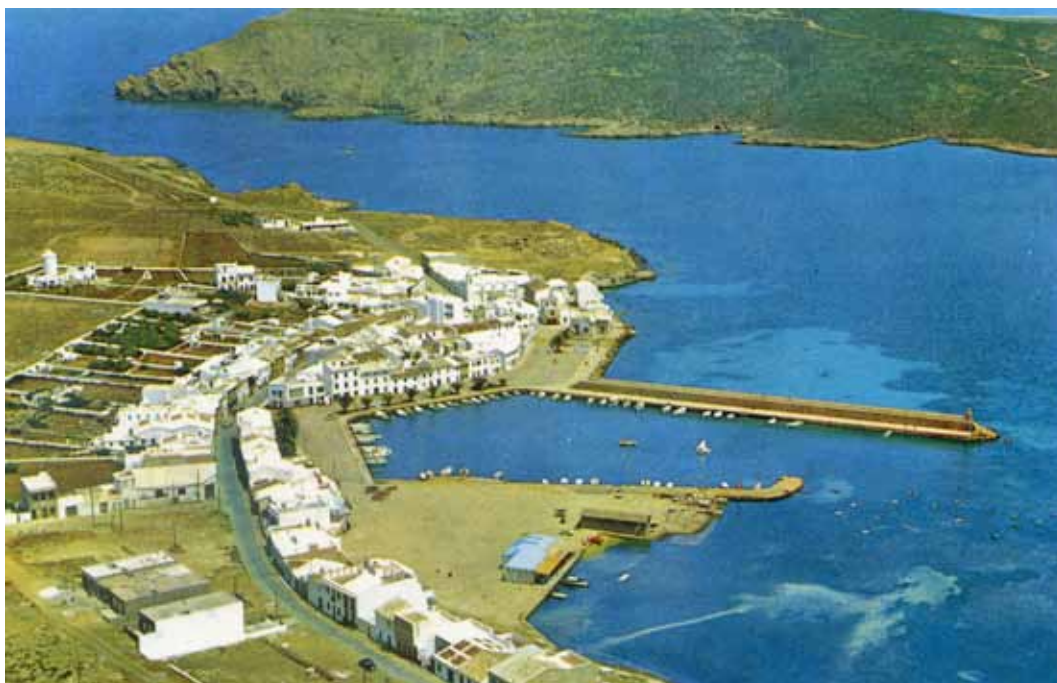
Le 22 août 1938, c'est la naissance de mon premier fils Robert. Peu de temps auparavant, j'ai vendu ma voiture Amilcar, peu adaptée pour sortir avec un bébé, avec l'espoir d'en acheter bientôt une autre plus confortable; mais il me faudra attendre pour cela bien plus longtemps que je ne le pensais.

En juillet 1939, nous partons tous trois en congé en France, en LeO H-242 jusqu'à Marseille, puis en Wibault jusqu'à Paris. Au bout d'un mois c'est le retour mais aussi les menaces de guerre. Les avions d'Air France sont remplis à bloc et nous devons de Paris regagner Marseille par train. Là, à Marignane, après deux jours d'attente nous prenons le bateau *Ville-d'Alger* pour traverser la Méditerranée.



▲ *Breguet 530 Saïgon*
dans le port d'Alger (Pierre
Laffargue)

*Fornells et sa lagune, dans
l'île de Minorque*



▼ *Le Caudron 232* (Pierre
Durafour)



Guerre - 1939-1942

Quelques jours après, c'est la déclaration de guerre. Je suis mobilisé sur place à l'intérieur de la Compagnie, je suis affecté spécial.

Certaines lignes d'Air France continuent à fonctionner. La ligne Marseille-Alger est maintenue en service et transporte beaucoup d'officiels et de militaires. Au début de 1940, nous sommes dotés de plusieurs gros hydravions LeO H-246, monoplans à coque métallique et ailes en bois et contreplaqué munies de ballonnets qui transportent 27 passagers, 540 kg de fret et 409 kg de poste. Ils sont équipés de quatre moteurs Hispano-Suiza avec hélices métalliques à pas réglage en vol. Les moteurs ont des turbo-compresseurs, ce qui permet des décollages plus rapides et des vols à plus haute altitude.

En juin 1940, c'est la débâcle et la France est coupée en deux zones. Néanmoins la ligne Marseille-Alger continue de même que certaines lignes sur l'Afrique au départ de Marseille.

En 1941, les Lioré H-242, qui sont maintenant démodés, nous sont expédiés de Marseille pour un dernier vol et nous les stockons sur un plan d'eau de l'extension du port vers Hussein-Dey, amarrés sur des corps morts. Bientôt nous recevons l'ordre de les détruire. Après leur démolition, avec le produit de la vente à la ferraille et avec l'accord du chef de Centre, je renouvelle notre outillage de l'atelier : Clés de toutes sortes, forets, tarauds, filières, alésoirs fixes et réglables, etc.

Je fais quelques traversées sur Marseille de temps à autre comme mécanicien-navigant et je constate que là-bas le ravitaillement alimentaire devient difficile. A Alger, nous vivons sous ce rapport encore assez bien.

Personnellement je fais tout mon possible pour expédier à mes collègues de Marignane, plusieurs fois par semaine, des colis de viande et de pain, même de vin. Au petit jour, bien avant l'heure de départ, aidé par un manoeuvre, je dépose les colis sous les planchers, dans le fond de la coque. Il faut se cacher car les douaniers sont intraitables, ce qui peut paraître surprenant (il est interdit de ravitailler la France).

En juin 1941, je vais dépanner à Tunis sur le lac, un hydravion en panne (remplacement d'une culasse et de six cylindres d'un moteur et de ses accessoires).

En mars 1942, nous apprenons la mort d'Edouard Serre, devenu directeur du matériel de la Compagnie, suite à une maladie.

Le 26 juin 1942 c'est la naissance de mon deuxième fils Pierre.

En juillet de cette même année, un de nos hydravions, piloté par Marceau Méresse, est attaqué en vol à une heure d'Alger et mitraillé par des avions anglais. Un moteur stoppé, un autre au ralenti, il parvient à venir tout juste se poser dans le port, la coque trouée par les balles. Remorqué à toute allure, nous arrivons à le maintenir accroché à la grue, mais ne pouvons le hisser à terre. Nous extrayons cinq ou six passagers morts et plusieurs autres blessés dont un ou deux mourront par la suite. C'est un drame. Il fallut envisager les réparations car il y avait non seulement la coque et les ailes transpercées, mais un moteur à remplacer et deux autres à réparer, atteints eux aussi par les balles. Je décidais de hisser la machine pour la mettre sur un chariot au sol, malgré l'avis contraire du directeur d'Air France à Alger, Abel Verdurand ingénieur. Ce dernier me tint pour responsable puisque je m'entêtais, s'il arrivait un accident au cours du hissage. La grue était en effet limitée à une levée de 12 tonnes et l'hydravion en pesait seize en état de vol. Mais je pensais qu'en vidangeant le restant de carburant, puis le moteur à changer, tout l'armement (fauteuils de cabine, etc.) on devait arriver à 12 tonnes. Il fallut, avant toute chose, transformer un des chariots dont nous disposions pour de plus petits appareils à l'aide de charpentes en bois. Ce fut le travail de nos menuisiers, dirigés par Canovas et nous confectionnâmes de grosses ferrures pour lier l'ensemble. Pierre Larcher, ingénieur, vint de Marseille pour jeter un coup d'oeil sur les travaux et me fit envoyer en renfort de Marignane deux mécaniciens et deux chaudronniers. Après un mois de travail, nous faisons le vol d'essai et l'avion reprit la ligne. En septembre 1942, un nouvel avion Dewoitine 342 vient faire depuis Marseille jusqu'à Casablanca un vol d'essai. Il se pose à Maison-Blanche pour y prendre des passagers dont le général Charles Noguès qui est le commandant militaire en Afrique du Nord, mais empêché au dernier moment, ce dernier ne partira pas. Le 27 septembre peu après le décollage, l'avion explose en vol et il n'y aura aucun rescapé. l'enquête conclura à une bombe déposée à bord.



▲ 1940 - Inauguration de l'avenue Jean Dagnaux à Maison-Blanche avec les équipages d'Air France et d'Air Afrique (Georges Descamps)

LeO H-246 (Musée Air France - Aquarelle de Paul Lengellé)



▼ LeO H-246 à l'hydrobase de l'Agha (ECPAD)



Guerre - 1942-1945

En novembre 1942, c'est le débarquement américain à Alger. Quelques heures de bataille avec l'armée française et puis c'est l'entente. Le général Henri Giraud vient et on voit maintenant défilé dans les rues soldats américains et anglais qui fraternisent avec la population. Mais c'est aussi le début des bombardements aériens allemands et italiens sur la ville, le port et la rade où des dizaines de bateaux de guerre et de transport amènent troupes en renfort et du matériel. Il y a des alertes constantes, surtout la nuit, et nous devons gagner les abris dans les caves. Un chapelet de bombes tombe à proximité de notre appartement qui subit quelques dégâts.

L'hydravion qui devait partir le matin du 8 novembre sur Marseille est resté bloqué à la base de l'Agha. Pendant le débarquement, il a subi des dégâts après avoir été mitraillé et nous effectuons les réparations.

La ligne est arrêtée puisque les allemands occupent maintenant tout le territoire français. A Maison-Blanche, il existait une escale Air France pour les avions qui assuraient depuis Marseille des liaisons avec l'Afrique. Le terrain de Maison-Blanche est également envahi par de nombreux avions militaires et quelques-uns civils qui ont fui la zone libre avant que les allemands ne l'envahissent.

Air Afrique, avec Charles Poulin, continue ses vols vers l'Afrique et Madagascar et bientôt va fusionner avec Air France de ce côté-ci de la Méditerranée. Dans ces conditions, le personnel de l'hydrobase de l'Agha (technique et administratif) rejoint Maison-Blanche. Je reste seul sur la base avec un magasinier pour stocker, dans un local en ville, le matériel des hydravions et puis m'occuper, avec un mécanicien, de l'entretien de notre appareil.

A Noël 1942, c'est l'assassinat, au Palais d'été du gouverneur, de l'amiral François Darlan dont le meurtrier sera fusillé 48 heures après.

Le 13 janvier 1943, un avion Lockheed, parti de Maison-Blanche pour Gao, s'écrase au Sahara à Aguel'Hoc. Le pilote Marc Cariou, le radio Léopold Gimié et le mécanicien Jean Lefèvre sont tués. Le soir même, Charles Poulin vient me chercher pour aller annoncer à Madame Lefèvre la mort de son mari (situation pénible).

Nous convoyons en vol avec son équipage notre hydravion LeO H-246 et allons le poser à une centaine de kilomètres au sud d'Alger sur le barrage Ghrib, grand plan d'eau où nous l'amarrons au milieu sur un corps mort. Pendant deux mois, j'irai chaque semaine, aidé d'un mécanicien, faire tourner les moteurs et faire quelque entretien coque et ailes. Puis, en mars 1943, convoyé par son équipage, nous l'envoyons amerrir dans le port d'Arzew près d'Oran où il y a deux escadrilles d'hydravions bombardiers Laté 298 à floteurs de l'Aéronautique Navale.

Avec un mécanicien et un marin, je pars pour m'occuper de notre hydravion qui va effectuer des liaisons Arzew-Gibraltar. Le but est d'aller y recueillir les Français, fuyant les Allemands, qui ont traversé les Pyrénées et l'Espagne pour rejoindre l'Afrique du Nord. Deux équipages d'hydravions sont restés bloqués à Alger dont les pilotes Jean Dabry et Jean Pascaud et ils viendront à tour de rôle assurer le trafic sur Gibraltar de mars à novembre 1943. Quant à moi et mes deux compagnons, nous sommes hébergés par l'Aéronautique Navale. Nous prenons nos repas avec les officiers-mariniers dont nous devenons de bons camarades. Nous couchons au début sur des châlits dans un grand hangar et quoi que ce soit assez dur, tout ira bien s'il n'y avait pas autant de punaises et de moustiques.

Arzew a été choisi pour sa proximité relative avec Gibraltar et puis aussi parce que nous pouvons disposer d'une grue de trente tonnes pour mettre notre hydravion à terre ce qui facilite l'entretien. En effet, les vols se succèdent et nous avons beaucoup à faire. J'ai amené d'Alger tout ce que j'ai pu comme matériel de rechange moteurs et cellule et tout l'outillage. Les journées sont longues et nous n'arrêtons guère. Je finis par obtenir un local en ville, sorte de petit appartement où nous pouvons nous loger.

Chaque trois mois (à peu près), je vais en congé à Alger pour quelques jours et j'en profite pour ramener du matériel. Depuis la coupure avec la France en novembre 1942, notre directeur pour Air France est Schneider. En novembre 1943, il me convoque à Alger et me donne des instructions en vue de quitter Arzew et d'aller avec l'hydravion rejoindre la base aéronavale d'Ajaccio (Aspretto). Le trafic sur Gibraltar est devenu main-

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1942			Report.....				
3 novembre	Leo 246	FAREL	Courrier M th Alger	8.40			
7 "	Bloch 120	FAOTD	Alger - Bône - Tunis	2.18			
9 "	"	"	Tunis - Sidiida	0.15			
12 "	"	"	Sidiida - Biskra	1.50			
16 "	"	"	Biskra - Koussou	1.10			
			Biskra	1.00			
18 "	"	"	Biskra - Boufarik	1.40			
20 "	"	FAOHE	M. Blanche - Boufarik	0.15			
30 "	"	FAOTD	Boufarik - Blida	0.10			
			M. Blanche - Boufarik	3.50			Transport de parachutistes américains en Tunisie
4 Décembre	D 338	FARTC	Boufarik - M. Blanche	0.10			
5 "	"	"	N. Man. Casa	H. H 8			
10 "	"	FARiH	Casa - Man. Alger	H. H 9			
26 "	"	FAQBP	Alger - Man. Casa	H. 55			
			Δ reporter.....	30. H 9			

▲ Vols effectués par le pilote Jean Dabry (Jean-François Labrousse)

▼ Vols effectués par le pilote Roger Dupuy (Henri Dupuy)

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8.108.48	245.36	10.15	1.511.920
31-3-43	Lab 18	F-ARTP	Casa - Agadir	1.44			430
1-4-43	"	"	Agadir - Toudouf	1.04			360
"	"	"	Toudouf - Otar	3.35			1035
"	"	"	Otar - Dakhla	3.00			870
3-4-43	"	"	Dakhla - P ⁺ - Thénia	2.40			795
"	"	"	P ⁺ - Thénia - Fougat	2.30			910
"	"	"	Fougat - Toudouf	1.35			785
"	"	"	Toudouf - Agadir	1.15			360
4-4-43	"	"	Agadir - Casa	1.30			430
"	"	"	Casa - Oran	2.30			715
"	"	"	Oran - Alger	1.40			380
21-4-43	"	"	Alger - Oran	1.35			360
"	"	"	Oran - Casa	2.01			715
			Δ reporter.....	8.135.48	245.36	10.15	1.519.945

tenant inutile. Cette base disposant elle aussi d'une grue de trente tonnes, nous pourrions y mettre à terre et stocker notre hydravion pour une visite générale. Nous décollons d'Arzew le 27 novembre 1943 et allons amerrir près d'Alger au petit port de Cap-Matifou où nous sommes équipés d'un poste de radio émettant un signal permettant aux avions alliés de nous reconnaître. Il faut dire que la Tunisie a été libérée depuis peu, que la Corse vient tout juste de l'être et que les avions italiens et allemands continuent à patrouiller dans ce secteur. Repartis le même jour d'Alger, nous nous posons à la nuit tombante à Ajaccio-Aspretto. A Cap-Matifou, nous avons embarqué en renfort en vue de nos travaux, un chaudronnier et un électricien radio. Puis nous hissons à terre notre hydravion qui, installé sur un chariot, est conduit dans un hangar de la base. Là, les travaux vont commencer. Avec le mécanicien, je m'occupe des réparations sur les moteurs : Echange de quelques groupes de cylindres et pistons et vérification générale. Je fais exécuter par le chaudronnier les travaux sur les capotages et la coque. Le radio révise de son côté et j'embauche sur place un artisan peintre qui va camoufler l'appareil en le peignant complètement en gris de guerre. Nous sommes logés en ville chez un habitant (deux chambres) et nous prenons nos repas dans un restaurant (nouilles et petits pois matin et soir, très peu de viande et de pain). Enfin nos travaux sont terminés et notre hydravion convenablement stocké, nous rejoignons Alger. J'y arrive le 21 janvier 1944 après sept semaines passées à Ajaccio. Par suite d'un effort, je me suis fait une hernie et je vais bientôt m'en faire opérer. Après six semaines d'immobilisation, je me remets à la disposition des ateliers de Maison-Blanche. Au début, je m'occupe de l'équipe de mécaniciens chargée des arrivées et des départs. Par la suite, avec mon collègue Bertaut, nous dirigeons l'atelier de petit entretien des avions de la transversale Alger-Tunis-Oran et des lignes sur le Sahara.

A la libération partielle de la France, suite au débarquement en Normandie du 6 juin 1944, puis en Provence du 15 août, le trafic a repris maintenant avec Marseille d'abord. En mars 1944, je vais en dépannage par avion à Philippeville où un Lioré H-246 s'est posé avec un moteur stoppé. J'emmène avec moi deux mécaniciens et du matériel. L'hydravion est ancré dans l'avant-port. Avec une petite grue pliante (extrêmement légère) que j'ai amenée, nous déposons le moteur en panne et l'amenons au sol dans un hangar du port pour le réparer. Après trois jours de travail, nous le remontons et après avoir assisté au décollage de l'hydravion nous rejoignons Alger sur un avion *Goéland*.

En juillet, je retourne à Ajaccio pour remplacer pendant quinze jours le chef-mécanicien de l'escale de Campo-del-Oro. Bientôt Lionel de Marmier, pilote et directeur du secteur de Damas, vient à Alger avec son personnel navigant. Charles Poulin, qui est directeur à Alger, va le remplacer à Damas, lui aussi avec une partie de son personnel navigant. Il faut dire que le personnel navigant de ces deux secteurs est militaire et que Charles Poulin et de Lionel de Marmier ont tous deux le grade de colonel. Nous nous apercevons vite que nous ne sommes pas sympathiques à ces gens qui arrivent de Damas et qui sont fiers d'appartenir au FFL (Forces françaises libres). Nous sommes jugés comme des Pétainistes donc suspects d'être anti-gaullistes et il faudra quelque temps pour que l'accord se fasse. Pourtant, nous ne sommes pas restés inactifs ici. Malgré la coupure avec la métropole, nous avons, avec de faibles moyens, continué à faire voler nos avions sur quelques lignes d'Afrique. Nous avons ainsi contribué à entraîner du personnel navigant et maintenu en état de bon fonctionnement toute une flotte d'avions qui a son entière utilité maintenant. On oublie aussi qu'après le débarquement américain de novembre 1942, plusieurs classes ont été remobilisées pour aller combattre en Tunisie, en Italie, en France et en Allemagne.

Nouveau coup dur fin 1944 : Le 30 décembre, Lionel de Marmier part faire un voyage sur Marseille par très mauvais temps. L'avion disparaît en mer peu après le décollage.

En janvier 1945, je vais à Tunis à la base hydravion pour dépanner un Léo H-246. Je dépose le moteur qui est en panne et au sol, sous une petite tente de toile, je remplace le système compresseur avarié. Après avoir remonté le moteur sur l'hydravion, je retourne à Alger par avion. J'en profite pour ramener quelques kilos de savon et des bouteilles d'huile. Depuis la coupure avec la France, ici en Afrique du Nord, c'est la pénurie pour beaucoup de choses comme par exemple l'alimentation et le textile et il y a de sérieuses restrictions.

En février 1945, je pars en congé en France seul voir ma mère que je n'ai pas revue depuis juillet 1939. Au Bourget, nous nous posons sur le terrain qui est constellé de trous de bombes, sur l'unique piste remise en état. Les hangars sont en ruine. Je rejoins Alger après une quinzaine de jours.

Le 8 mai 1945, c'est la signature de l'Armistice.

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	428.23		5.20	0 ^h .48 nuit + 2 ^h .09
11.2.44	D-339	FAQBI	Oran Alger	1.25			
12.2.44	Lockheed	FEFAB	Alger Tunis	2.15			
	"	"	Tunis Ajaccio	2.40			
14.2.44	"	"	Maccio Oristano	1.01			
	"	"	Oristano Tunis	0.51			
	"	"	Tunis Bône	1.00			
	"	"	Bône Alger	1.42			
16.2.44	Satk. 18	FARTE	Alger Oran	1.30			
	"	"	Oran Cala	2.30			
	"	"	Cala Agadir	1.30			
17.2.44	"	"	Agadir Gindouf	1.10			
	"	"	Gindouf atax	3.30			
	"	"	atax Dakar	2.52			
			A reporter.....	452.19		5.20	

▲ Vols effectués par le pilote Jean Dabry (Jean-François Labrousse)

▼ Vols effectués par le pilote Jean Sladek (Jean-François Labrousse)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....				
28.4.1944	Lidestar	FE-BAC	DAMAS - Le CAIRE	2:10			
29.4.	"	"	Le CAIRE - El ADEM	2:40			
"	"	"	El ADEM - N. AREH	2:00			
"	"	"	N. AREH - TRIPOLI	2:10			
"	"	"	TRIPOLI - TUNIS	2:00			
"	"	"	TUNIS - ALGER	2:00			
				12.240.42	- c'Est	64.10 #	en avril 1944.
2.5.1944	Lockheed	FE-BAC	ALGER - TUNIS	2:00			
"	"	"	Castel Benito - El ADEM	3:15			
"	"	"	TUNIS - C. BENITO	1:40			
"	"	"	El ADEM - Le CAIRE	2:05			
3.5.1944	"	"	Le CAIRE - DAMAS	1:50	12.251.32		
9.5.	"	"	DAMAS - HIBBAN	2:05			
"	"	"	HIBBAN - TEHERAN	2:25			
			A reporter.....	12.256.02 #			

Air France - Alger

Nous recevons de France douze avions Junkers 52 trimoteurs BMW (de conception allemande) et je suis chargé de la direction de l'atelier où l'on doit en faire l'entretien et les réparations. Ils sont affectés aux lignes de la transversale Tunis-Alger-Casablanca puis celles du Sahara et Dakar.

Le 18 juillet 1945, c'est la naissance d'Henri mon troisième fils.

Le 17 août, je pars en congé en France avec Robert et Pierre pendant une quinzaine de jours. Aller et retour en Junker 52, voyage très inconfortable sur des banquettes en bois. Nos places ne sont pas assurées et il y a possibilités de débarquement soit à Marseille soit à Lyon, j'arrive à éviter ces désagréments grâce à la complicité du personnel naviguant et du personnel du trafic.

En 1946, le travail continue sur les Junkers 52. Ce sont de bons appareils assez facile à entretenir, mais les pièces de rechange font défaut surtout pour les moteurs. Nous en récupérons sur des moteurs allemands du même type provenant d'avions abattus en Tunisie.

En juillet, congé en France avec toute la famille : Alger-Marseille en avion, puis Marseille-Paris par le train et retour à Marseille par le train et à Alger en avion. Voyage difficile et fatiguant avec ces transports alternés.

Dans le second semestre 1946, je reçois en supplément des Junkers 52.

Les Bloch 161 *Languedoc*, quadrimoteurs équipés de Gnome et Rhône K14, puis de Pratt et Withney, sont des avions bien conçus, mais leur fabrication laisse à désirer et ils nous donnent bien du souci. J'ai un personnel divers, mécaniciens engagés sur place ou envoyés du Bourget et plus ou moins au courant de la mécanique aéronautique. Je suis secondé par un mécanicien de valeur, Victor Bornarel, que j'ai toutes les peines du monde à faire nommer chef d'équipe. Puis il se forme un petit noyau de quatre ou cinq mécaniciens qui entraînent les autres et, peu après, l'atelier marche très bien. Mon supérieur, Daspect, est le chef de tous les ateliers, il me fait entièrement confiance. Je fais des semaines de soixante heures et plus.

Le 30 mai 1947, un Junkers 52 du SGACC, piloté par Georges Pascaud, parti d'Alger pour le Tchad s'écrase au décollage d'Aoulef, les trois occupants périssent. Le lendemain, j'accompagne Daspect en avion, ainsi qu'un ingénieur du Service de navigation aérienne (SNAé), sur les lieux de l'accident pour enquête. Nous nous égarons par suite d'un vent de sable et à bout d'essence nous retrouvons in extrémis Aoulef. L'enquête conclut à un décollage sous un angle trop prononcé provoquant une perte de vitesse. Nous avons amené d'Alger des cercueils avec boîtes en zinc et, faute de personnel, j'ai la triste corvée d'effectuer la soudure de ces boites. Aidé d'un jeune militaire et d'un manoeuvre, je termine en pleine nuit. Je rejoins ensuite le poste dans la palmeraie, puis je mange et surtout je bois, la température est très forte. Au début du jour, nous décollons et allons faire de l'essence à El-Goléa où une troupe militaire nous rend les honneurs.

En juillet 1947, je vais faire un stage de maintenance au Bourget (ateliers) sur les avions *Languedoc*.

Maintenant le trafic sur toutes les lignes devient de plus en plus important : Relations à partir de Paris avec l'Amérique et l'Amérique du Sud, l'Afrique et puis l'Asie et bien sûr presque toute l'Europe.

Air France utilise plusieurs types d'avions qui ont survécu à la guerre et des nouveaux tels que le *Languedoc*. Elle utilise en plus des DC-3 provenant des stocks américains et des Junkers 52.



▲ *Junkers 52 devant les ateliers d'Air France à Maison-Blanche (Robert Biancotti)*

Bloch 161 Languedoc à Maison-Blanche (Yves Donius)



▼ *DC-3 au départ de Biskra pour Alger (Jean-Pierre Fhal)*



Air France – Orly

Fin mai 1948, on me propose d'aller à Orly prendre le commandement de l'atelier *Constellation* qui vient de se monter. J'accepte car c'est le moyen d'être enfin nommé chef d'atelier, c'est un emploi que j'exerce depuis plusieurs années, mais qui m'échappe à deux promotions différentes malgré des promesses très fermes de la direction d'Alger qui est assez curieusement court-circuitée à chaque fois.

Avant de rejoindre Orly, je fais par avion un aller-retour rapide sur Casablanca pour voir ma belle sœur Rosine et mon beau-frère Sauveur. Puis le 17 avril, c'est le départ (seul) d'Alger. Me voici à Orly où je me présente au Centre d'entretien (CEO) qui comprend deux grands ateliers. L'un comprend la section *Constellation* où je suis affecté pour les avions américains Lockheed 749 quadrimoteurs Wright de 2 500 ch chacun. L'autre, la section DC-4, quadrimoteurs Pratt et Withney de 1 450 ch.

Le directeur du CEO qui me reçoit est l'ingénieur Costes qui me présente à Willy Boehler chef de la section *Constellation*. Celui-ci sera mon patron, je l'ai vaguement rencontré autrefois. La section est créée depuis plusieurs mois mais tout est encore à organiser. Il y a deux grands hangars métalliques neufs dont les murs de côté ne sont pas encore terminés. Un chef d'atelier, prévu pour un autre poste, assure l'intérim en m'attendant et se hâte de partir dès qu'il m'a donné quelques explications sur la marche de l'atelier. Mon rôle est d'assurer la partie exécution des travaux sur avions. Je dispose d'un personnel réparti en plusieurs spécialités : Moteurs, structures, instruments de bord, conditionnement d'air, électriciens, radios, magasiniers et de manœuvres pour manipulation et nettoyage. Il y a aussi, mais rattachés à un ingénieur, des contrôleurs et des agents techniques. Assez rapidement, la flotte sera au complet et nous disposons d'une vingtaine d'avions. L'effectif du personnel comprend à peu près trois-cents exécutants. La maîtrise se compose de huit contremaîtres et d'une trentaine de chefs d'équipe. Au début, le personnel est assez difficile à commander. Il y a celui d'avant-guerre, mais le plus grand nombre a été recruté après la guerre, car depuis Air France s'est considérablement étoffé. Dans les années 1948, 1950 et 1951 surtout, les revendications ouvrières suivies de grèves sont nombreuses. Après quelques difficultés cela s'arrange, au moins partiellement, et l'atelier fonctionne bien. Pour la connaissance du travail, nous sommes aidés par l'Ecole de la Compagnie installée à Vilgénis. Elle forme des apprentis dans nos différentes spécialités. Mais surtout elle organise des stages d'informations et de recyclage sur les nouveaux matériels pour les exécutants des différents ateliers d'Orly. Des lignes nouvelles sont créées et bientôt les *Constellation* desserviront les trois Amériques, l'Afrique, le Proche Orient et l'Asie jusqu'au Japon.

Le 28 octobre 1949, c'est le premier coup dur. Un *Constellation* allant à New York et, se posant de nuit aux Açores pour ravitailler en essence, heurte la montagne. Pas de rescapés. Parmi les victimes, le boxeur Marcel Cerdan, la violoniste Ginette Neveu, l'hôtesse Suzanne Roig, fille du pionnier Joseph Roig, et deux bons camarades mécaniciens navigants : André Villet (connu en 1923) et Marcel Sarrazin. L'accident connu au petit matin, je dois fournir, avant que l'on connaisse la cause du drame, toutes les explications sur les travaux effectués la veille dans l'atelier.

Au Centre du matériel d'Orly, il existe en plus de nous CEO, le CRO (Centre de révision d'Orly) qui révisé tous les accessoires d'équipements avions et moteurs. Ce Centre est réparti en différents ateliers : Hydraulique, électrique, radio, instruments de bord, hélices, mécanique générale, équipement moteurs, etc. Ce sont eux qui fournissent les pièces réparées ou révisées dont nous avons besoin pour l'entretien de nos avions (pièces que nous leur avons envoyées pour remise en état). Le Centre d'Exploitation où se fait le départ en ligne des avions se trouve à l'aérogare et nous lui fournissons au fur et à mesure les appareils révisés. Au retour et suivant l'importance des travaux à effectuer, le Centre nous les renvoie et c'est un perpétuel va-et-vient entre lui et nous. Les remises en état dans notre atelier vont de quelques heures à plusieurs jours suivant les visites d'entretien et de réparations. Visites de 50, 100, 250, 500, 1 000 heures jusqu'à la révision générale (toutes les 2 000 heures). Maintenant nous tournons à plein rendement. Nos vingt avions fonctionnent régulièrement et il y a peu de pannes. Chacun effectue de 10 à 12 heures de vol par jour. En moyenne, nous remplaçons un moteur par jour, atteint par la limite d'heures de vol et envoyé pour révision générale à l'atelier de Courbevoie. Chaque accessoire d'avion ou de moteur a une périodicité d'emploi au-delà de laquelle il doit être révisé. J'ai maintenant beaucoup de travail. Les journées sont longues du lundi

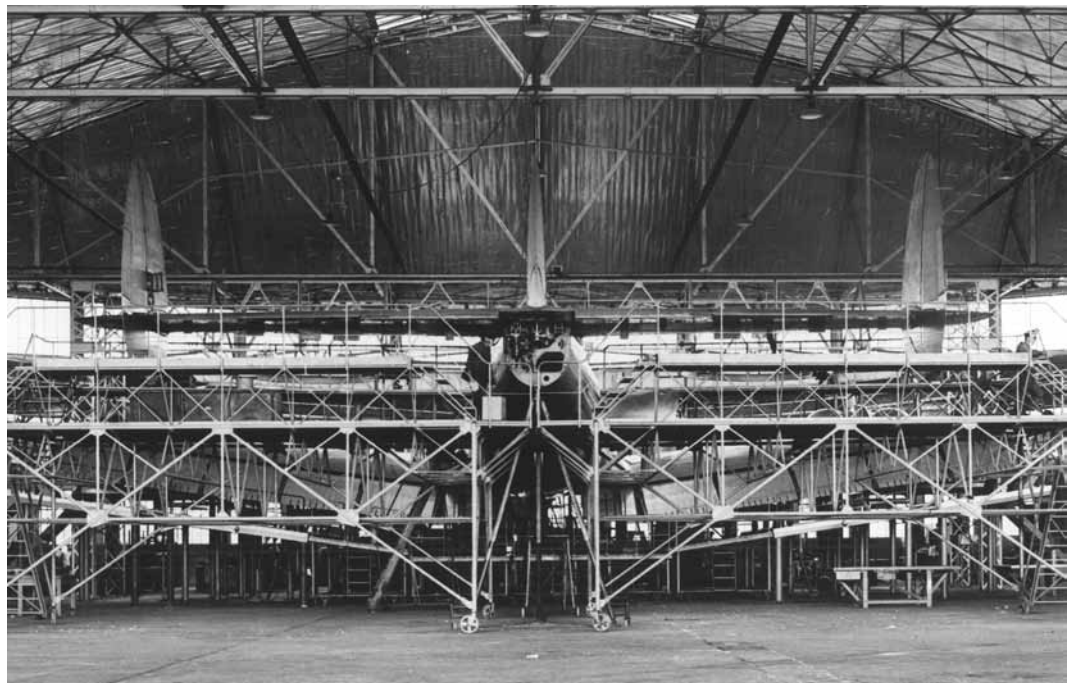


▲ Orly vers 1950 avec les ateliers d'Air France au premier plan (Air France)

Albert Chaillot à son bureau d'Orly (Henri Chaillot)



Révision d'un Constellation à Orly (Air France)



matin au samedi soir et je ne connais que rarement les week-ends. Quelques fois on vient me réveiller la nuit pour venir à l'atelier prendre une décision pour un appareil en panne quelque part, parfois très loin. Il faut envoyer un avion de remplacement ou bien expédier un dépanneur avec du matériel de rechange.

Depuis 1949, Didier Daurat, mon ancien patron des Lignes Latécoère, prend le commandement de tous les centres d'Orly Exploitation, CEO et CRO. Son premier but est d'exiger une meilleure productivité du personnel d'exécution et il créa une prime d'encouragement basée sur le rapport heures de vol/ heures de main d'oeuvre et sur la régularité des départs des avions. J'ai eu plusieurs fois à m'entretenir avec lui du travail. Fidèle à ses principes, il venait tôt le matin et partait tard le soir. Il n'avait pas oublié les anciens du début (dont j'étais) et son caractère autrefois sévère s'était tout de même assoupli. Un jour il me dédicença le livre qu'il venait d'écrire : *Dans le vent des hélices*. J'eus ainsi l'occasion d'évoquer avec lui quelques souvenirs du début.

En 1955, je suis promu inspecteur principal, mais je conserve mon emploi de chef d'atelier. A notre charge de travail, déjà très importante, on nous ajoute l'entretien des DC-3 et des DC-4. L'atelier qui s'en occupait va avoir maintenant l'entretien des avions anglais Vickers *Viscount*, quadriturbopropulseurs que la Compagnie vient d'acheter. En ce qui nous concerne, les DC-3 et les DC-4 représentent un gros surcroît de travail et notre personnel, spécialisé sur *Constellation*, va devoir se recycler sur ce matériel. Pendant au moins deux ans, je connaîtrai beaucoup de difficultés au milieu de toutes ces avions divers car mon personnel a peu augmenté.

Par la suite, la Compagnie ayant acheté d'abord des *Super Constellation* 1049 et 1649, puis des quadriréacteurs Boeing 707, nos *Constellation* sont vendus à d'autres compagnies. Quant aux DC-3 et DC-4, ils sont répartis dans les petites compagnies des anciennes colonies, filiales d'Air France : Air Atlas (Maroc), Air Algérie, Air Cameroun, Air Madagascar, etc.

Puis en 1958, c'est la venue de la *Caravelle* accueillie avec enthousiasme. Les Centres d'Orly (CEO et CRO) sont maintenant réunis et deviennent le Centre du Matériel dont le patron est Scherer, avec Picassette pour adjoint. A ce moment, je suis muté sur place à la Division des longs et moyens courriers (DMLM) qui comprend les quelques *Constellation* 749 pas encore vendus, puis les Vickers *Viscount* et les *Caravelle*. Je deviens l'adjoint-production du chef de division Labadie et je supervise les deux chefs d'ateliers.

Air France est devenue l'une des premières compagnies aériennes du monde. Avec l'apparition des turbo-propulseurs et turboréacteurs la technique a évolué. Beaucoup de jeunes ingénieurs ont été engagés et sont appelés à diriger les anciennes équipes. Il en résulte qu'aussi bien dans la maîtrise que dans les cadres à tous les niveaux, il faut faire de la place aux nouveaux arrivants. Cela se traduit, pour beaucoup d'anciens, par des mutations dans des emplois de moindre importance. Quelques uns de mes vieux camarades en ont la mauvaise surprise et accusent la direction générale d'ingratitude. Certains demandent leur retraite anticipée. Il faut dire que beaucoup d'anciens, dont je suis, ont vécu le début des lignes aériennes, époque difficile, et qu'ils ont, par leur travail et leurs connaissances acquises au fur et à mesure que les nouveaux matériels arrivaient, contribué à faire pour une grande part la Compagnie telle qu'elle est devenue aujourd'hui. Avant guerre, nos dirigeants de Paris venaient souvent sur les lignes et connaissaient jusqu'aux plus petits des responsables. Jusqu'à la création d'Air France, nous n'avions que l'ambition de bien faire notre travail, malgré toutes les difficultés que nous pouvions rencontrer, et l'aviation était devenue une sorte de religion. Pour la plupart, nous avons ce qu'on appelle le *feu sacré*.

A la fusion, en 1933, des cinq grandes compagnies pour n'en faire qu'une, avec les avantages sociaux qui s'amélioraient et la création du système de retraite, nous devîmes un peu fonctionnaires, mais sans pour cela nous laisser aller. Après la guerre, avec l'essor de la Compagnie, l'augmentation massive du personnel, l'arrivée des nouveaux matériels et de nouvelles méthodes de travail, la conception de l'aviation telle que nous l'avions connue autrefois changea et, surtout pour les plus jeunes, offrit moins d'intérêt et de curiosité.

En 1959, je vais faire à Vilgénis un stage de formation et d'instruction sur *Caravelle* et sur le réacteur Rolls-Royce *Avon* qui l'équipe. Je m'occupe aussi à différentes périodes de l'embauche de nouveaux mécaniciens pour l'ensemble des divers ateliers et je préside la Commission pour les essais pratiques à Vilgénis.

Douglas DC-4 (Musée Air France - Aquarelle d'Albert Brenet)



Lockheed Constellation (Musée Air France - Aquarelle de Paul Lengellé)



Vickers Viscount (Musée Air France - Aquarelle de Paul Lengellé)



Bureau Veritas - Alger

L'âge de la retraite approchant, on me dit que j'ai bien assez travaillé et on me conseille de laisser mes deux adjoints s'occuper seuls de la bonne marche de l'atelier. Je ne suis pas bien convaincu car je me sens encore utile et j'aurais voulu jusqu'au bout continuer mes occupations, mais je pense que bientôt je quitterai cette grande maison où j'ai passé plus de 36 années. Je puis dire que je n'ai jamais ménagé mon temps et ma peine depuis le début jusqu'à maintenant. Si j'avais travaillé pour moi, je n'aurais pas mieux fait. J'ai toujours assumé pleinement mes responsabilités en toutes circonstances dans mes diverses fonctions depuis mon entrée à la Compagnie. J'avais demandé en raison de ma situation de famille (mes trois fils encore étudiants) une prolongation d'une année qui me fut accordée par la direction générale. Mais je n'en profite guère car, en 1960, j'ai résolu, à la suite de la tournure prise par les événements d'Algérie, de retourner à Alger où je possède un grand appartement et un studio à Hydra. Je quitte Air France le 31 juillet 1960. Mais auparavant, je m'étais assuré d'être embauché, par la direction du Bureau Veritas à Paris, comme expert aéronautique pour aller exercer à Alger. Je vais d'abord participer à un stage d'information à l'agence Veritas d'Orly qui contrôle les travaux d'Air France et d'UTA (Union des transports aériens). Je me retrouve donc sur les lieux mêmes que je viens de quitter. J'ai l'occasion, dans le cadre de mon nouvel emploi, de faire un vol d'essai à bord d'une *Caravelle* sortant de réparation de mon ex-atelier. Pendant un mois, je vais me mettre au courant des différents contrôles exercés par le Bureau Veritas dans les ateliers d'Air France et d'UTA.

En septembre 1960, je rejoins le Bureau Veritas de Toulouse pour superviser la construction des *Caravelle* pour Sud-Aviation dans les ateliers de Saint-Martin-du-Touch, de Saint-Eloi puis de Breguet. Je suivrai ainsi pendant un mois toutes les étapes de la fabrication et du montage. J'aurai même l'occasion d'aller passer aussi quelques jours aux ateliers d'Air France à Montaudran, là même où j'ai été embauché par Didier Daurat en janvier 1923.

Le 1^{er} octobre, je rejoins mon poste définitif au Bureau Veritas d'Alger et je suis affecté au contrôle de l'entretien et des réparations d'Air Algérie. J'y suis vite à l'aise car je retrouve à Maison-Blanche beaucoup d'anciens connus avant mon retour en France en 1948 tels que Frain, Bertaud, Paniel, Bornarel, etc. Air Algérie est une bonne compagnie, bien gérée et bien organisée, qui exploite différentes lignes vers le Sahara, la transversale Bône-Oran et sur la France. Elle dispose de *Caravelle*, DC-3 et DC-4 et effectue les travaux de grande révision des DC-4 : Révisions générales, électricité, instruments de bord et hélices (ce dernier atelier est en ville et dépend de Ratier). Mes autres collègues, au nombre de six, s'occupent des autres avions d'Air Algérie, de ceux d'Air France, de la petite compagnie Air Sahara dont le chef d'atelier est Bertaud, et des avions des aéro-clubs. Je fais aussi quelques contrôles à l'Atelier industriel de l'Air (AIA). J'exécute le contrôle en vol après sorties de révisions des DC-4 (une vingtaine environ) puis de quelques DC-3 et Nord 2502 lorsque mon collègue chargé de ces derniers est absent. Tout va bien, malgré un travail très prenant, mais je me retrouve avec plaisir dans mon élément.

Je vais ainsi passer deux ans et demi comme expert aéronautique au Bureau Veritas dans une excellente ambiance et un solide moral, en dépit de la tournure prise par les événements surtout depuis ces derniers mois. En général, ici en Algérie, on ne peut et on ne veut croire, malgré ce que certains prévoient, à ce qui va se produire, le largage de ce beau pays. Pourtant, de grands travaux sont en cours, ne serait-ce qu'à Alger dans le port ou bien ceux de l'extension de celui-ci vers Hussein-Dey à l'est.

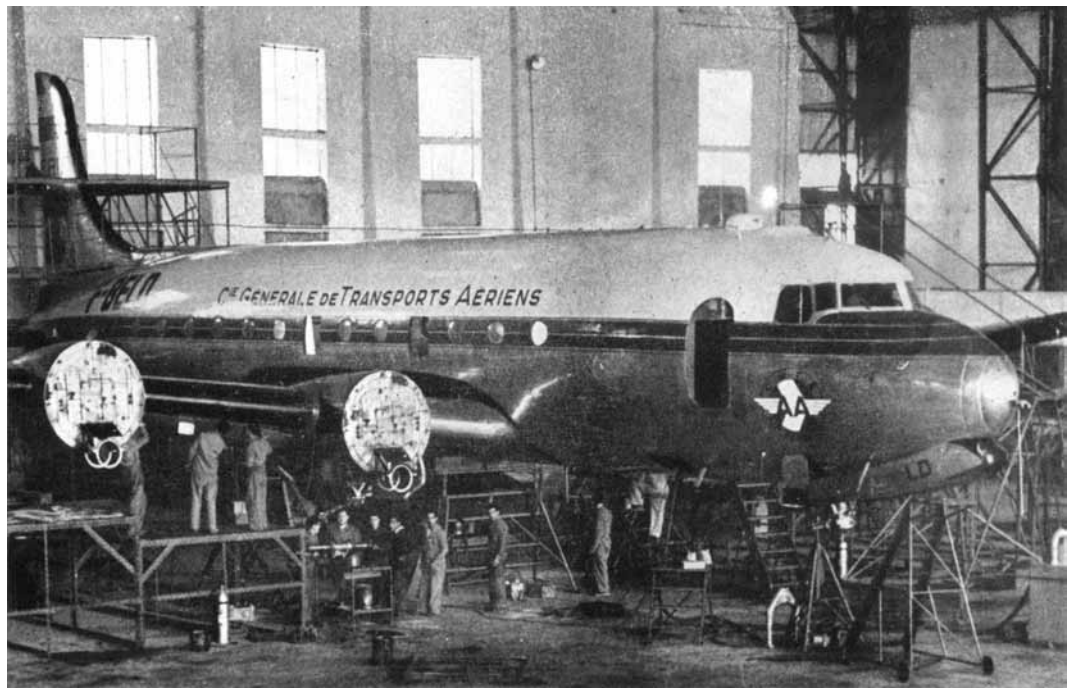
Puis, ce qui paraissait impensable peu de mois auparavant se produisit : En mars 1962, c'est le cessez le feu et les accords d'Evian sont proclamés.

En juin, ma famille part se réfugier en métropole devant les difficultés qui menacent. Malgré tout, pendant quelques mois, je vais essayer de continuer à exercer mon emploi ici. Finalement, je me rends compte que je ne puis rester seul. Depuis l'indépendance en juillet 1962, toutes sortes d'ennuis et de difficultés surgissent.

En décembre 1962, je donne à regret ma démission au Bureau Veritas et je rejoins ma famille à Toulon.

Là s'arrête ma vie professionnelle aéronautique, après 44 ans exactement soit quatre ans dans l'aviation militaire et 40 ans dans l'aviation civile. Et en tout, à peu près cinquante années de vie laborieuse.

DC-4 en révision dans les ateliers d'Air Algérie à Maison-Blanche (Alger-Revue)



Jean Grimaldi, Bonneau, Robein et Meyer dans l'atelier instruments de bord d'Air Algérie (Yves Donius)



▼ *Nord 2501 devant les ateliers d'Air Algérie à Maison-Blanche, avant sa transformation en Nord 2502 (Jean Delmas)*



Albert Chaillot

Né le 28 avril 1900 à Livry-sur-Seine (Seine et-Marne)

Décédé le 24 juin 2001 au Cannet (Alpes-Maritimes)

Médaille Honneur de l'Aéronautique vermeil - Médaille coloniale Maroc

Mécanicien cité par l'amicale des pionniers des lignes aériennes Latécoère et Aéropostale

Brevet élémentaire de navigateur aérien n° 318 délivré à Paris le 27 juin 1922

Brevet de mécanicien d'aéronefs de transport public n° 096 délivré à Paris le 14 février 1929

Brevet d'aptitude de pilote d'avions de tourisme 2^{ème} degré n° 5886 délivré à Paris le 27 juin 1936

Livret individuel n° B 108 délivré à Paris le 28 juillet 1938

Carnet de vol de mécanicien n° 096

Carnet de vol de pilote n° 5886

Heures de vol :

Baptême de l'air le 20 avril 1919, durée : 0 h 30, altitude : 1000 m sur Voisin-Renault, Pilote : Caporal Golias

Mécanicien navigant militaire : 126 h 55 -

Mécanicien navigant civil : 378 h 10 -

Pilote : 49 h 35

Membre d'équipage et passager : environ 1 200 h

Vols sur 54 types d'avion et 12 types d'hydravions, avec 250 pilotes différents

Noms des pilotes :

Charles Poulin, Roger Féru, Domergue, Edmond Larbonne, Adrien Foucard, Naugest, Emile Darnaud, Marceau Meresse, Edmond Joliot, Paul Morvan, Jean Espitalier, Léon Givon, André Parayre, Fernand Rouchon, Henri Morfaux, André Dubourdiou, Suzane Tillier, Marcel Reine, Fernand Parisot, Lionel De Marmier, Albert Pommereau, Marcel Brau, Gaston Genin, Jean-Marie Ruamps, Roger Capillon, Paul Codos, Charles Corsin, Chatelard, Jean-Marie Fraix, Legal, Laurent Guerrero, Marc Cariou et Jean Meunier




*Albert Chaillot en place
avant de son Caudron 232
F-AJXG (Pierre Chaillot)*

LICENCE - 1. LICENCE - 2.

LICENCE.

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE :



Signature du titulaire : *A. Chaillot*

La licence de MÉCANICIEN D'AÉRONEFS DE TRANSPORT PUBLIC (passagers, poste, marchandises) en date du 14 Février 1930 N° 296 a été délivrée à M. Chaillot Albert qui est autorisé, par la présente licence, à remplir les fonctions de mécanicien sur les aéronefs des types suivants : voir page 7

La présente licence est valable voir page 4 et 6.
A Paris, le 14 Février 1930
Le Directeur du Service de la Navigation aérienne.

Paris


LICENCE.

ÉTAT CIVIL.	SIGNALEMENT.
Nom : <u>Chaillot</u>	Taille : _____
Prénoms : <u>Albert, Armand</u>	Cheveux _____
Nationalité : <u>Française</u>	Front _____
Lieu de naissance : <u>Siry d'Orléans</u>	Sourcils _____
Date de naissance : <u>28 avril 1900</u>	Yeux _____
Domicile : <u>C. G. A. Aéro-postale Alger</u>	Nez _____
	Bouche _____
	Barbe _____
	Menton _____
	Visage _____
	Teint _____
	Signes particuliers : _____

Licence - 1. Licence - 2.

LICENCE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE :



Signature du titulaire : *A. Chaillot*

La licence de NAVIGATEUR AÉRIEN (brevet 318 Éliminatoire) en date du 27 Juin 1932 N° 318 a été délivrée à M. Chaillot Albert qui est autorisé, par la présente licence, à remplir les fonctions de Navigateur aérien dans les conditions indiquées à la page 7.


La validité de la présente licence est indiquée aux pages 4 et 6.
A Paris, le 27 Juin 1932
Le Directeur de l'Aéronautique Marchande,
O. Le Chef du 3^e Bureau

LICENCE

ÉTAT CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : <u>Chaillot</u>	Taille : _____
Prénoms : <u>Albert Armand</u>	Cheveux _____
Nationalité : <u>Française</u>	Front _____
Lieu de naissance : <u>Siry d'Orléans</u>	Sourcils _____
Date de naissance : <u>28 avril 1900</u>	Yeux _____
Domicile : <u>C. G. A. Aéro-postale Port de l'Agly Alger</u>	Nez _____
	Bouche _____
	Barbe _____
	Menton _____
	Visage _____
	Teint _____
	Signes particuliers : _____

LICENCE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



Signature du titulaire :

La licence de PILOTE D'AVIONS DE TOURISME en date 27 Juin 1936 N° 5886 a été délivrée à M Chailion Albert qui est autorisé, par la présente licence, à piloter les types d'appareils indiqués à la page 7.


La validité de la présente licence est indiquée aux pages 4 et 6.

Le 27 Juin 1936
Le Directeur de l'Aéronautique Civile.


LICENCE 2.

LICENCE

ÉTAT-CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : <u>Chailion</u>	Taille _____
Prénoms : <u>Albert Armand</u>	Cheveux _____
Nationalité : <u>Française</u>	Front _____
Lieu de naissance : <u>Paris Seine (12^e)</u>	Sourcils _____
Date de naissance : <u>28 Mars 1900</u>	Yeux _____
Domicile : <u>Ci Air France</u>	Nez _____
<u>Carrée port d'Alger</u>	Bouche _____
<u>Alger</u>	Barbe _____
	Menton _____
	Visage _____
	Teint _____
	Signes particuliers : _____



LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.	<u>22^h 12</u>			<u>Vingt heures douze</u> <u>Arrête le 6</u> <u>Juin 1936</u> <u>Certificat exact</u> <u>le 27 Juin 1936</u>
<u>10 Juin 36</u>	<u>Caudron</u>	<u>FAJXG</u>	<u>Entraînement</u>	<u>0.24</u>			 <u>Paulin Ferrari</u>
<u>14 "</u>	"	"	"	<u>0.14</u>			
<u>18 "</u>	"	"	"	<u>0.16</u>			
<u>21 "</u>	"	"	"	<u>0.22</u>			
<u>24 "</u>	"	"	"	<u>0.18</u>			
<u>28 "</u>	"	"	"	<u>0.28</u>			
A reporter				<u>2.274</u>			

LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.	22'44			
2 juillet 1928		Lauda 231 F.A.J.K.G.	Enlèvement	0'21			
9 . . .		"	"	0'23			
9 . . .		"	"	0'14			
12 . . .		"	"	0'37			
15 . . .		"	"	0'26			
16 . . .	120242	PA102	M.G.S.P. M.M.S.C. 100	27'19	5'43		Pilote Giron
16 . . .	110562	F.A.N.	Marseille-Lyon-Paris		3'00		Pilote: Harmand
16 . . .	Lion 211	F.A.M.O.U.	Alger-Orléans-Marseille		1'11	10	Pilote Giron
4 août 1928	10562	F.A.N.	Paris-Lyon-Marseille		3'00		Pilote Cadot
4 . . .	10562	F.A.M.O.U.	Marseille-Orléans-Alger		4'30		Pilote Ferry
7 . . .	Lauda 231	F.A.J.K.G.	Enlèvement Alger			0'11	Pilote Mourier
7 . . .	"	"	"	0'34			
9 . . .	"	"	Enlèvement	1'29			
13 . . .	"	"	"	0'19			
19 . . .	"	"	"	0'11			
			A reporter.	25'12	15'41	0'11	

LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.	26'42	11'41	0'41	
23 août 1928		Lauda 231 F.A.J.K.G.	Enlèvement	0'24			
24 . . .	"	"	"			0'10	Pilote Mourier
27 . . .	"	"	Vol sur Alger	1'10			
12 octobre	"	"	Vol sur Alger	0'31			
19 . . .	"	"	Enlèvement	0'36			
25 . . .	"	"	Vol sur Alger	1'00			
26 . . .	"	"	"			1'00	" "
28 Nov ^{br}	"	"	Vol sur Alger	0'23			
2 Nov ^{br}	"	"	Alger-Blida	0'40			
2 Nov ^{br}	"	"	Blida-Marseille	0'70			
2 Nov ^{br}	"	"	Marseille-Blida-Alger	1'00			
5 Nov ^{br}	"	"	Alger-Marseille-Blida			1'30	" "
9 Nov ^{br}	"	"	Vol sur Alger	1'30			
9 Nov ^{br}	"	"	"			1'02	" "
			A reporter.	34'10	11'41	3'11	

LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report...	34'10	15'11	3'09	
22-11-36	Laudon 236	F.A.J.G.X	Vols au algés	0'30			
6-12-36	do	do	do	0'45			
20-12-36	do	do	do	0'40			
4-1-1937	do	do	do	0'40			
14-1-37	do	do	do	0'34			
19-2-37	do	do	do	0'20			
22-2-37	do	do	algés-Misid-Moujaia	0'49			
22-2-37	do	do	Moujaia-Misid-algés	0'41			
22-2-37	do	do	Vols d'essai	0'29			
8-3-37	do	do	Vols au algés	0'30			
16-3-37	do	do	Arzew 2 ^e degré	0'40			
15-3-37	do	do	Misid-Misid-Misid	1'21			
16-3-37	do	do	Misid-Oranville	1'20			
16-3-37	do	do	Moujaia-Misid-Misid	0'48			
16-3-37	do	do	Misid-Misid-Misid	0'10			
			A reporter...	44'53	15'11	3'11	



LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report...	44'21	15'11	3'11	
5-4-1937	Laudon 232	F.A.J.G.X	Vols au algés	1'20			
18-4-37	do	do	do	0'50			
9-5-37	do	do	do	46'45	15'11	3'11	
				1'20			
12-5-37	Laudon 232	F.A.H.G.F	do		1'00		
				48'19	16'49	3'11	
22-5-37	Poly 86	F.A.L.Y.U	Entraînement algés	0'20			
4-6-37	do	do	do	0'19			
5-6-37	do	do	do	0'18			
6-6-37	do	do	do	0'23			
Report au carnet de vol de Mission d'aéronautique de transport Public n° 96					36'21		
			A reporter...	49'35	37'8	3'55	



Handwritten notes and signatures in the bottom right corner of the page, including a signature and some illegible text.

Itinéraires et histoire (Pierre Jarrige)



Les itinéraires possibles pour relier l'Algérie à la métropole obligent un survol maritime plus ou moins important. Le détour par le détroit de Gibraltar est très pénalisant. Le plus court survol maritime est d'Alicante à Oran avec 300 km. La traversée directe Marseille-Alger est de 750 km. Les îles Baléares offrent une possibilité d'escale permanente ou de déroutement (une escale dans les îles permet d'augmenter la charge utile).

Principales escales : Alcudia, Alger, Alicante, Barcelone, Casablanca, Fès, Fornells, Malaga, Marseille, Oran, Perpignan, Rabat, Tanger, Toulouse, Valence.

Les conditions météorologiques souvent mauvaises et le mistral plus ou moins fort causent des gênes quasi permanentes et la mer houleuse rend dangereux les amerrissages forcés. Les relations diplomatiques complexes avec l'Espagne perturbent le trafic. L'hydravion, pénalisé par une vitesse faible et difficile à mettre en œuvre, sera éliminé par l'avion de plus en plus performant.

Les Lignes aériennes Latécoère essaient plusieurs trajets pour relier la métropole à l'Algérie selon des bretelles de la ligne Toulouse-Maroc. La médiocrité des avions et hydravions mis en œuvre rend l'entreprise difficile ; quelques vols sont effectués à partir du 6 octobre 1922 entre Casablanca et Oran par des Breguet 14 et des Latécoère 15. La ligne Alicante-Oran est ouverte le 10 avril 1924 avec des hydravions Lioré-Olivier H-13, ces mêmes hydravions sont mis en service sur Alicante-Alger le 15 mai 1925. Cette dernière ligne sera fermée en décembre 1925, alors que les vols sur Oran cesseront fin 1927. Le LeO H-13 et ses dérivés n'ont amenés que des déboires et leur exploitation n'est qu'une suite de pannes et de naufrages.

Pierre-Georges Latécoère crée, en 1926, la Compagnie France-Algérie afin d'intéresser les autorités marseillaises. La Compagnie générale Aéropostale (CGA) de Marcel Bouilloux-Lafont prend la suite des Lignes Latécoère le 11 avril 1927. Les efforts sont alors reportés sur le trajet Alger-Marseille.

La Compagnie Air France, créée le 1^{er} septembre 1933, prend la suite de la CGA et ouvre la ligne Alger-Marseille aux passagers le 1^{er} juin 1934 avec les hydravions Lioré-Olivier H-242, rejoints ensuite par les Breguet 530 *Saïgon*. Elle assurera également la desserte d'Oran, par avions terrestres, entre Alicante et Casablanca, sur la ligne Toulouse-Dakar.

La guerre civile espagnole, de juillet 1936 à mars 1939, perturbe le trafic d'Air France des avions terrestres entre Toulouse et Dakar. Barcelone et Alicante, qui sont restés aux mains des Républicains, continuent à être des escales. Tanger et le Maroc Espagnol sont passés aux mains des Nationalistes et le contournement par Oran et Fès devient obligatoire. Air France utilise des avions trimoteurs : Wibault 283 T, Breguet 393 et Dewoitine D-333 et D-338.

En ce qui concerne les hydravions Alger-Marseille, l'île de Majorque, aux mains des Nationalistes, devient interdite et l'île de Minorque, tenue par les Républicains, offre l'escale de Fornells.

Air France renaît le 1^{er} janvier 1946 avec un matériel disparate en utilisant, vers l'Algérie, des Dewoitine 338 et des hydravions LeO H-246. Ces vétérans sont rapidement remplacés par les Junkers 52, les DC-3 et les *Languedoc* qui arrivent en nombre pour assurer les liaisons avec la métropole. Les DC-4 et les *Constellation* sont mis en service vers l'Algérie quand ils deviennent obsolètes pour les lignes transcontinentales. Le malheureux De Havilland DH.106 *Comet* fait une courte apparition à Alger et à Oran avant la *Caravelle* qui sera exploitée pendant deux ans et demi. Les Breguet 763 *Deux-Ponts*, qui sont affectés surtout aux lignes méditerranéennes, participent intensément au trafic qui ne cesse d'augmenter avec les besoins nés de l'exploitation du pétrole et de la rébellion. Air France participe pour un peu plus de 50 % à cette activité qui connaîtra son paroxysme durant les moments dramatiques de l'exode.

Chronologie 1919-1962 (Pierre Jarrige)

Lignes aériennes Latécoère - Compagnie générale d'entreprise aéronautique (CGEA)

1^{er} octobre 1919 : ouverture de la ligne Toulouse-Rabat.

10 septembre 1920 : Parti de Toulouse en Laté 2 (Salmson 2A2), Pierre-Georges Latécoère effectue un voyage de reconnaissance à Casablanca, Fès, Oran, Alger, Constantine et Tunis où il arrive le 16 septembre.

31 mai 1922 : Pierre-Georges Latécoère crée la Société industrielle d'aviation Latécoère (SIDAL) pour la construction d'avions qui est et restera le fournisseur exclusif de la CGEA. Il cède toutes ses activités non aéronautiques et se consacre entièrement au transport aérien et à la construction d'avions.

29 septembre 1922 : vol de reconnaissance par Paul Vachet et Julien Pranville, en Breguet 14, de la ligne Casablanca-Rabat-Fès-Oran.

6 octobre 1922 : ouverture de la ligne Casablanca-Oran par Didier Daurat et deux passagers, dont le ministre Laurent-Eynac, avec le Breguet 14 F-AECS dans les sens Maroc-Algérie et Paul Vachet et un passager, avec le Breguet 14 F-AEEO en sens contraire. Les deux avions se rencontrent sur l'aérodrome de Fès et échangent les passagers et les sacs postaux.

3 décembre 1922 : Alphonse Gensollen, pris dans le brouillard, percute le sol et se tue dans la région de Taza sur la ligne Oran-Casablanca, avec le Breguet 14 F-ALNA.

9 janvier 1923 : premier voyage postal Oran-Alger en Breguet 14, retour le lendemain.

2 septembre 1923 : essai de la ligne Alicante-Oran avec un LeO H-13. Sera suivi d'autres essais.

28 février 1924 : vol d'essai sans courrier sur la ligne Alicante-Oran. Au cours d'une tentative de décollage en version terrestre, le LeO H-13 F-AEJC s'écrase au décollage à Alicante. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Landrault, qui a une jambe cassée dans l'accident. L'amphibie sera réparé.

12 avril 1923 : atterrissage forcé, suite à une rupture de bielle, du Breguet 14 F-AEEK de la ligne Oran-Casablanca. Le pilote et le radio Juan Munar sont indemnes et l'avion détruit. Le courrier est repris par Robert Collet sur le Breguet 14 F-AEIR.

16 mai 1923 : Parti de Marseille à 3 heures 46, Pierre-Georges Latécoère prend le LeO H-13 F-AFDH à Barcelone (au lieu du trimoteur Caudron 61 prévu, mais immobilisé par des avaries de moteur). Après escale à Palma-de-Majorque, il arrive à Alger à 14 h 30. Pilote : Achille Enderlin, radio : Juan Munar et mécanicien : Noël Gauthier. Il transporte le premier courrier aérien France-Algérie.

28 février 1924 : éclatement d'un pneu et accident à l'atterrissage à Fès du Breguet 14 F-AECT sur la ligne Casablanca-Oran. Pilote indemne, avion endommagé.

16 mars 1924 : ouverture de la ligne postale Alicante-Oran avec le Leo H-13 F-AFDG. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Arsène Bonnard.

19 mars 1924 : ouverture de la ligne postale Oran-Alicante. Vol retour du 16 mars, même équipage, même avion.

22 mars 1924 : accident d'un Leo H-13, radio Juan Munar, près d'Alicante.

8 avril 1924 : vol spécial Rabat-Oran à l'occasion de la deuxième conférence nord-africaine.

13 août 1924 : amerrissage forcé (rupture de bielle) et sauvetage par un vapeur au large d'Alicante du LeO H-13 F-AEJC sur la ligne Oran-Alicante. Equipage indemne, hydravion inutilisable après le remorquage.

8 septembre 1924 : amerrissage forcé (rupture de bielle et début d'incendie) du LeO H-13 F-AGFE sur la ligne Alicante-Oran. L'équipage, blessé, est repêché 9 heures après.

9 octobre 1924 : panne de moteur et amerrissage forcé au sud de Palos du LeO H-13 F-AFGP sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : François Bourgat et radio : Juan Munar. Sauvetage par des pêcheurs, l'hydravion est remorqué à Mar Menor (base militaire de Los Alcazares).

18 décembre 1924 : panne de moteur et amerrissage forcé à mi-parcours du LeO H-13 F-AFDK sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Jean Mingat et radio : Pierre Ducaud. Le feu se déclare et l'hydravion explose. L'équipage, après avoir réussi à détacher le coffre contenant le courrier, se cramponne à des débris flottants. Il est sauvé après 8 heures d'attente par le navire dépanneur *Aviateur-Rodier*. L'hydravion est détruit.

10 février 1925 : amerrissage forcé du LeO H-13 F-AGFY sur la ligne Oran-Alicante. Equipage indemne.

13 mars 1925 : affaissement de la voilure en vol et amerrissage forcé du LeO H-13 F-AFGK sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Léon Givon, mécanicien : François Urvoy (indemnes), l'hydravion est endommagé. L'équipage et le courrier sont récupérés par le navire anglais *Egyptian*.

11 avril 1925 : amerrissage forcé du LeO H-13 F-AFGP sur la ligne Oran-Alicante. Hydravion détruit.

14 avril 1925 : fuite d'huile et amerrissage forcé à 100 kilomètres d'Oran du LeO H-13 F-AFDH sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : François Bourgat et radio : Juan Munar. L'hydravion est retrouvé par le navire-dépanneur *Jean-Argaud* après 15 heures de recherche.

15 avril 1925 : Panne d'allumage et amerrissage forcé au large du cap de Palos du LeO H-13 F-AGFE sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Jean Mingat, radio : Juan Munar. L'hydravion est remorqué par des pêcheurs à Mar Menor et repart dans la soirée à Oran après réparation.

15 mai 1925 : ouverture de la ligne postale Alicante-Alger, LeO H-13. Pilote : Jean Mingat et radio : Georges Lacoste. La ligne postale Alger-Alicante sera ouverte, même équipage et même hydravion, le 19 mai.

16 mai 1923 : amerrissage d'un LeO H-13 au large du cap Palos.

26 juin 1925 : accident à l'arrivée à Alicante du LeO H-133 F-AHBH sur la ligne Alger-Alicante. Pilote : Jean Mingat et radio : Joseph Salvadou, tués dans l'accident. L'hydravion accroche un paratonnerre et s'écrase au milieu du Paseo De Los Martires, alors qu'il s'apprêtait à se poser dans le bassin.

19 novembre 1925 : panne de moteur et amerrissage forcé du LeO H-133 F-AHBH sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Paul Morvan et radio : Juan Munar (indemnes).

26 novembre 1925 : amerrissage à 120 milles d'Alger du LeO H-133 F-AHBH sur la ligne Alger-Alicante suite à une rupture de tuyauterie de radiateur, décollage après réparation. Pilote : Léon Givon et radio : Juan Munar.

17 décembre 1925 : dernier vol sur la ligne Alger-Alicante.

19 décembre 1925 : dernier vol sur la ligne Alicante-Alger et amerrissage forcé à 100 km au nord de Ténès du LeO H-133 F-AHBH. L'hydravion est remorqué par un navire allemand jusqu'à Malaga, mais il est devenu inutilisable. Pilote : Léon Givon et radio : Juan Munar (indemnes). Après des ennuis administratifs en Espagne, l'équipage parvient à rejoindre Alger 12 jours après son départ.

8 janvier 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé d'un LeO H-13 sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Charles Poulin et radio : Georges Lacoste (indemnes). L'hydravion est sauvé.

13 janvier 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé du LeO H-13 F-AHEU sur la ligne Oran-Alicante. Equipage indemne, hydravion détruit.

23 avril 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé, au large de Los Alcazares, du LeO H-13 F-AHEV sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Louis Giraud, radio : Juan Munar (indemnes). Retour à Alicante après réparation.

23 juin 1926 : incendie du moteur droit et amerrissage forcé du LeO H-13 F-AGFE sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Henri Leclair, radio : Juan Munar et mécanicien : Isméolari (indemnes). Hydravion, équipage et courrier sauvés par le navire-dépanneur *Jean-Argaud* après 19 heures en mer.

26 juin 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé peu après le décollage d'Oran du LeO H-133 F-AHBG sur la ligne Oran-Alicante.

18 juillet 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé au large d'Oran du LeO H-13 F-AHAL sur la ligne Alicante-Oran. Pilotes : Robert Collet et Paul Morvan (indemnes). Hydravion détruit.

11 septembre 1926 : première traversée expérimentale Alger-Marseille de la Compagnie France-Algérie. Latécoère 21, pilote : Achille Enderlin. Retour le lendemain.

14 septembre 1926 : panne de moteur, amerrissage forcé et échouage sur la plage de Torre Vieja, du LeO H 13 F-AHEV sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Louis Giraud et radio : Juan Munar (indemnes). L'hydravion est remorqué à Alicante par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*.

15 septembre 1926 : panne d'essence au large de Ténès, l'hydravion ayant été dérouté à la suite d'une erreur de relèvement du goniomètre d'Oran, amerrissage forcé et échouage sur une plage, du LeO H-13 F-AHEV sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Louis Giraud et radio : Juan Munar, indemnes, retrouvés le lendemain.

21 septembre 1926 : première traversée expérimentale Alger-Marseille de l'hydravion SPCA *Météore*.

10 octobre 1926 : accident au décollage d'Oran du Breguet 14 F-AFAZ sur la ligne Oran-Casablanca.

25 octobre 1926 : deuxième traversée expérimentale Alger-Marseille de la Compagnie France-Algérie. SPCA 63 *Météore* F-AIFN (ex F-ESEK), pilote : Ernest Burri, radio : Conan et mécanicien : Mimolo. Le même équipage et le même avion effectueront d'autres traversées expérimentales le 9 novembre, le 20 novembre et le 9 décembre. Seuls les vols des 17 et 20 novembre seront postaux.

26 octobre 1926 : panne de moteur, amerrissage forcé d'un LeO H-13 au large d'Alicante, radio : Juan Munar.

17 novembre 1926 : premier courrier postal aérien «à titre de démonstration et de propagande» Marseille-Alger. Trajet effectué en 6 heures 02, organisé par l'Aéro-club de Provence avec le concours de la Compagnie France-Algérie à l'occasion de la Journée Aéro postale d'Alger. SPCA 63 *Météore* F-AIFN, pilote : Ernest Burri, radio : Mimolo et mécanicien : Scotto. Retour le 20 novembre en 4 heures 08 .

24 novembre 1926 : panne de moteur, amerrissage forcé au large d'Oran d'un LeO H-13, après cinq faux départs. Radio : Juan Munar.

12 décembre 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé près d'Oran de l'hydravion Laté 15 H F-AIDO sur la ligne Alicante-Oran. Un passager blessé. L'hydravion est remorqué jusqu'à Malaga.

8 janvier 1927 : panne d'essence et amerrissage forcé entre le cap Palos et Carthagène du LeO H-13 F-AFDG sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Henri Goalard, radio : Juan Munar (indemnes). L'hydravion est retrouvé après 10 heures de recherche et remorqué jusqu'à Mar Menor par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*. Il repart pour Alicante après avoir été réparé et avoir fait le plein d'essence.

20 mars 1927 : atterrissage forcé près de Tiffet (près de Rabat) du Breguet 14 F-ALRA (détruit) sur la ligne Oran-Casablanca.

8 avril 1927 : premier vol expérimental avant l'ouverture de la ligne Alger-Marseille par la Compagnie France-Algérie. Hydravion Laté 15 F-AIDO, pilote : Achille Enderlin, radio : François Urvoy et mécanicien : Vilette. 25 voyages expérimentaux aller-retour auront lieu du 8 avril au 20 octobre.

11 avril 1927 : la CGEA, rachetée par l'industriel, Marcel Bouilloux-Lafont, devient la Compagnie générale aéro postale.

2 mai 1927 : accident au décollage d'Alger du SPCA 63 *Météore* F-AIFN (détruit) au cours d'un vol expérimental avant l'ouverture de la ligne Alger-Marseille par la Compagnie France-Algérie. Pilote : Louis Larmor (noyé), mécanicien : Vincent Riera (blessé) et radio : Pierre Ducaud (indemne).

21 mai 1927 : panne d'essence et amerrissage à 100 km de l'île de Minorque du Laté 21 bis F-AIIE au cours d'un vol expérimental avant l'ouverture de la ligne Marseille-Alger par la Compagnie France-Algérie. Pilote : Henri Leclaire et mécanicien : Edmond Roux. L'équipage est sauvé par la vedette de secours venue d'Alger et l'hydravion est remorqué jusqu'à Alger.

26 mai 1927 : accident du Laté 21bis F-AIIE (détruit) au cours d'un vol expérimental avant l'ouverture de la ligne Alger-Marseille par la Compagnie France-Algérie. Pilote : Henri Leclaire, mécanicien : Edmond Roux. Contrarié par un fort vent et à bout d'essence, le pilote parvient à rallier Barcelone et à échouer l'hydravion sur une plage proche. Au cours des opérations de relevage, le lendemain, en présence de Didier Daurat et du mécanicien Louis Cavaillès, l'hydravion, trop chargé en eau, se brise en deux.

28 juin 1927 : accident au décollage d'Alicante du LeO H-133 F-AHBG au cours d'un courrier spécial à l'occasion du Salon international de l'aviation, de la navigation et de l'automobile. Pilote ?, radio : Jean Le Duff. Les deux hommes sont indemnes. Le courrier est transféré dans l'avion de Casablanca, puis dans celui de Casablanca-Oran et enfin dirigé vers Alger par chemin de fer.

8 juillet 1927 : panne de moteur et amerrissage forcé du LeO H-13 F-AHET (détruit) sur la ligne Alicante-Oran. L'équipage est sauvé par le navire italien *Bellagra*.

Compagnie générale Aéropostale - CGA

20 septembre 1927 : la CGEA est rebaptisée Compagnie générale aéropostale (CGA) par son nouveau président Marcel Bouilloux-Lafont. Pierre-Georges Latécoère se retire de toute participation active et se consacre à la construction d'avions et à leur vente à la CGA.

5 octobre 1927 : panne de moteur et amerrissage forcé à 150 km au sud de Sète du Laté 21bis F-AIHN sur la ligne Alicante-Oran. Le pilote René Mercier, le radio, Antoine Mattei et le mécanicien Edmond Roux sont sauvés par le navire italien *Monteponi*. L'hydravion est abandonné après quatre jours d'efforts.

7 décembre 1927 : panne de moteur et amerrissage forcé sur forte mer au large d'Oran du LeO H-13 F-AFCZ sur la ligne Alicante-Oran. Le pilote : Marceau Méresse, le radio : Jean Le Duff et les deux passagers sont sauvés par le navire *Capitaine-Faure*.

25 décembre 1927 : incendie et amerrissage forcé près d'Oran du LeO H-13 F-AHET sur la ligne Alicante-Oran. Le pilote Henri Goalard et le radio Jean Le Duff sont indemnes.

31 décembre 1927 : fermeture des lignes Casablanca-Oran et Alicante-Oran.

3 janvier 1928 : après la fermeture de la ligne, le LeO H-133 F-AHBI prend feu en mer entre Oran et Alicante.

Mars 1928 : accord signé à Madrid permettant à la CGA de faire escale aux îles Baléares.

2 juillet 1928 : panne de moteur et amerrissage forcé du Laté 32 F-AISN au cours d'un vol de reconnaissance sans courrier sur la ligne Marseille-Alger par la Compagnie France-Algérie. Les pilotes : Georges Winckler et Mittern, le radio Jean Le Duff et le mécanicien sont sauvés par le navire anglais *Mohananda* et l'hydravion est remorqué jusqu'à Alger par des pêcheurs.

19 août 1928 : ouverture du service aérien postal Marseille-Alger de la CGA avec un Latécoère 32. Pilote : Henri Leclaire, radio : François Urvoy et mécanicien : Emile Béral. Un fort vent de face oblige à faire demi-tour et à amerrir aux îles Baléares. Arrivée à Alger le lendemain.

22 août 1928 : ouverture du service aérien Alger-Marseille avec un Latécoère 32, pilote : Henri Leclaire, radio : Juan Munar et mécanicien : André Dupont, le mauvais temps oblige une escale à Perpignan.

8 septembre 1928 : panne de moteur et amerrissage forcé près des îles Baléares du Laté 32 F-AISN sur la ligne Marseille-Alger. Le pilote Henri Vallin, le radio, Fichou et le mécanicien, Traclat, sont repêchés le lendemain matin par le navire *Jonquille*. L'hydravion est remorqué jusqu'à Palma-de-Majorque atteint le 10 septembre.

22 septembre 1928 : panne de moteur et amerrissage forcé à 50 km de Carthagène du Laté 32 F-AILN sur la ligne Alger-Marseille de l'Aéropostale. Pilote : Marceau Méresse. L'hydravion est remorqué jusqu'à Palma-de-Majorque, puis Port-Vendres.

23 septembre 1928 : perte de vitesse au décollage de l'étang de Berre du Laté 32 F-AIRU sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : Henri Vallin, radio : Fichou (blessé) et mécanicien : Gaston Génin (blessé). L'hydravion coule.

10 octobre 1928 : panne de moteur et amerrissage forcé par mistral de force 7 à 70 km au nord de l'île de Majorque du Laté 32 F-AITV sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Roger Féru, radio : Pierre Viré et mécanicien : Loertscher. L'hydravion est détruit, l'équipage prend place dans un canot de sauvetage et atteint la côte de Majorque 11 heures après l'accident.

22 octobre 1928 : mise en service, sur la ligne Marseille-Alger, du nouvel hydravion CAMS 53 (F-AISV). Le deuxième exemplaire (F-AISX) sera mis en service le 1^{er} novembre.

26 octobre 1928 : panne de moteur et amerrissage forcé par vent de force 9 à 140 miles au nord d'Alger du Laté 32 F-AISO sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Henri Vallin, radios : Le Roux et Juan Munar et mécanicien : André Dupont. Après 12 heures d'attente et l'envoi de SOS, l'équipage et le courrier sont recueillis par le paquebot *El-Biar*. L'hydravion est abandonné.

15 novembre 1928 : accident à l'arrivée à Palma-de-Majorque du Laté 32 F-AISN sur la ligne Marseille-Alger. Le pilote Simon et le mécanicien Fernand Royère sont indemnes, mais le radio Fernand Girard décédera le surlendemain des suites de l'accident. L'hydravion accroche un paratonnerre avant l'amerrissage et tombe dans la cour d'une école déserte.

14 mars 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé au large de Barcelone du CAMS 56 F-AIOY sur la ligne Marseille-Alger. Le pilote : Alexandre Pichodou, le radio : Le Pêcheur et le mécanicien : Fernand Royère, sont dépannés après 48 heures par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*.

22 mai 1929 : accident au décollage d'Alger du CAMS 53 F-AISX sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Max Ringel, radio : Canal, mécanicien : André Dupont et trois passagers. L'hydravion heurte une épave au décollage dans la passe de l'Agha, la coque est déchirée et seul Max Ringel, projeté hors de l'habitacle, est sauvé par le navire-dépanneur *Colonel-Casse*. Le reste de l'équipage et les passagers : Le capitaine Clovis Armani (pilote militaire né à Constantine en 1895, champion de France militaire d'escrime, qui allait à Budapest pour une compétition), sa femme et la femme du radio Canal sont noyés malgré les efforts du radio Pierre Viré, témoin de l'accident, pour les sauver. Le corps d'André Dupont ne sera pas retrouvé.

28 août 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé près de l'île de Minorque du CAMS 53 F-AITA sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : de Visa, radio : Le Pêcheur, mécanicien : Jean Carrey. L'hydravion, l'équipage et le courrier sont sauvés par le navire *El-Goléa*.

9 octobre 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé à 130 km au nord d'Alger du CAMS 53 F-AISZ sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : Alexandre Pichodou, radio : Hautot, mécanicien : Traverse. L'équipage est sauvé par le navire *Timgad*. L'hydravion, devenu inutilisable après l'accident, est remorqué deux jours après jusqu'à Alger par le navire-dépanneur *Colonel-Casse*.

7 novembre 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé nord des îles Baléares du Laté 32 F-AJBK sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Edmond Larbonne, navigateur : Adan, radio : Maurice Thomasset et mécanicien : Traverse. L'équipage est sauvé et le courrier récupéré le lendemain soir par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*. L'hydravion coule pendant le remorquage vers Marseille.

10 novembre 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé au large de l'île de Minorque d'un hydravion. Pilote: De Visa.

24 décembre 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé près des îles Baléares du CAMS 53 F-AJJQ sur la ligne Marseille-Alger. Le pilote Max Ringel et l'équipage sont indemnes. L'hydravion est détruit dans l'accident.

25 janvier 1930 : un Laté 26 transportant le courrier de Buenos-Aires vers Toulouse fait un amerrissage forcé dans le détroit de Gibraltar, le courrier sera retrouvé sur la plage de Mostaganem le 1^{er} mars.

31 janvier 1930 : transport de courrier postal d'El-Goléa à Alger à l'occasion du congrès de la Rose et de l'Orange, pilote : Charles Poulin et quatre passagers avec le Laté 28 F-AJLE. Le vol aller a eu lieu le 29 janvier.

20 avril 1930 : voyage inaugural Alger-Paris en 12 heures. Prévu le 15 avril, le départ a été retardé par le mauvais temps.

4 mai 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé près de la Pointe-Pescade (30 km au nord d'Alger) du CAMS 53 F-AJKB sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : de Visa, radio : Maurice Thomasset et mécanicien : Albert Pinot. Sauvetage et remorquage six heures plus tard par le navire-dépanneur *Colonel-Casse*. L'équipage est indemne mais l'hydravion casse sa remorque et chavire. Parmi le courrier disparu, se trouve un lot important de décorations destinées à être décernées pour le Centenaire.

5 mai 1930 : voyage Alger-Oran à l'occasion du Centenaire. Avion Laté 28 F-AJLE, équipage : Léon Antoine, Robert Collet et Santenac.

6 mai 1930 : voyage Oran-Alger-Sétif-Alger. Laté 28 F-AJLE, par Léon Antoine, Robert Collet et Santenac.

10 mai 1930 : voyage Alger-Casablanca, avec escales à Oran et Fès à l'occasion de l'Exposition philatélique internationale d'Alger. Laté 28 F-AJLE, pilotes : Léon Antoine et Robert Collet, mécanicien : Santenac. 5 000 cartes et quelques lettres spéciales sont transportées.

24 juin 1930 : panne de moteur et amerrissage au large de l'île de Minorque du Laté 32 F-AITX (endommagé) sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : Edmond Larbonne. Le sauvetage est effectué par un chalutier des îles Baléares puis, le paquebot *Lamoricière* arrivant peu après sur les lieux, prend à son bord l'équipage et le courrier.

11 septembre 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé une heure après le décollage du CAMS 53 F-AJKF sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : de Visa, radio : Maurice Thomasset et mécanicien : Mailland (indemnes). L'hydravion est repéré par le yacht espagnol *Helius* qui le prend en remorque. L'amarre casse au cours du remorquage en direction de Puerto Pollensa (îles Baléares) et l'hydravion coule.

9 février 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé près des îles Baléares du CAMS 56 F-AIOY sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Robert Raynal, radio : Languille et mécanicien : Traverse. L'hydravion, contraint d'amerrir au large des côtes espagnoles ne peut rejoindre la baie de Rosas avec un seul moteur en service. Il est drossé contre les rochers du cap Creus où il se brise. L'équipage périt noyé.

24 février 1931 : panne d'essence due au fort vent de face et amerrissage forcé au large de Banyuls du Laté 32 F-AITX sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Edmond Larbonne, radio : Brossard. Le vapeur espagnol *Stella* secoure les naufragés mais l'hydravion coule au moment des opérations de remorquage et entraîne Brossard qui périt noyé. L'épave de l'hydravion et une partie du courrier sont retrouvés trois jours plus tard par des pêcheurs de Cadaquès, près du cap Creus.

1^{er} mars 1930 : un sac de courrier du Brésil Sud est retrouvé sur la plage de Mostaganem, provenant du Laté 26 F-AJCL disparu avec le pilote Bruyère, le radio Aubry et les quatre passagers, dans le détroit de Gibraltar sur le tronçon Tanger-Malaga le 25 janvier.

5 mars 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé du Laté 32 F-AILN sur la ligne Marseille-Alger. Le pilote de Visa et l'équipage sont indemnes.

31 mars 1931 : mise en liquidation judiciaire de l'Aéropostale.

2 avril 1931 : après une campagne de presse indignée, Marcel Bouilloux-Lafont est dépossédé de l'Aéropostale. Le Journal officiel publie les noms du comité de surveillance responsable de la gestion de l'Aéropostale, dirigé par Jules Gautier (conseiller d'Etat) et dont font partie François Richard, inspecteur des Finances et Emmanuel Chaumié (directeur de la Navigation aérienne marchande).

15 juin 1931 : Raoul Dautry devient président du comité de direction de l'Aéropostale.

28 août 1931 : panne de moteur et amerrissage forcé à une soixantaine de kilomètres au large de Port-Vendres du CAMS 53 F-AJMM sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : André Parayre et radio : Albert Laget. L'hydravion est pris en remorque dans la soirée par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*.

9 décembre 1931 : incendie à bord et amerrissage forcé à 170 km au nord d'Alger du CAMS 56 F-AIOX sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Jean Champsaur et radio : René Bourguignon. L'hydravion a amerri à 9 h 30 et le dernier message est envoyé à 11 h 55. Le navire-dépanneur *Colonel-Casse* et d'autres navires recherchent en pleine tempête, sans succès, l'hydravion pendant une journée et une nuit. Les recherches sont arrêtées le 17 décembre. Seul le corps de Jean Champsaur sera retrouvé le 18 janvier sur une plage à 30 km à l'ouest de Philippeville. Une partie du courrier est retrouvé sur le rivage.

21 février 1932 : panne de moteur et amerrissage forcé à 200 km au nord d'Alger du CAMS 56 F-ALGC sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Jean Mermoz et radio : Lucien Rénier (indemnes). L'équipage et le courrier sont recueillis, 3 heures 45 plus tard, par le paquebot *Timgad*. L'hydravion, dont l'étrave a tossé durement contre le navire, ne sera jamais retrouvé.

11 janvier 1933 : après une première tentative de décollage qui se termine par un capotage, l'équipage monte dans le CAMS 53 F-AISV de la ligne Alger-Marseille. Pilote : Roger Feru, radio : Albert Laget et mécanicien : Georges Deloustal. L'hydravion se brise en entrant à pleine vitesse dans de fortes vagues dans la passe de l'Agha. Albert Laget disparaît malgré les efforts du chef-radio Pierre Viré et du chef-mécanicien Marcel Brau venus en vedette pour secourir l'équipage. L'épave est retirée en fin de matinée, un sac postal est retrouvé et acheminé par bateau. Le corps d'Albert Laget sera retrouvé le 19 janvier dans la passe sud du port.

17 mai 1933 : création de la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes (SCLEA) par les quatre compagnies : Air Orient, Air Union, Lignes Farman et CIDNA. La SCLEA est créée dans le seul but de répondre à un appel d'offre du 11 mai 1933 pour l'exploitation des lignes subventionnées du 1^{er} juin 1933 au 31 mai 1948

31 mai 1933 : la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes (SCLEA) qui regroupe Air Orient, la CIDNA, Farman et Air Union, rachète l'Aéropostale.

14 juin 1933 : panne de moteur et amerrissage forcé à l'ouest de l'île de Minorque du Laté 32 F-AILT sur la ligne Alger-Marseille. Equipage ? Passager : Lucien Bossoutrot. L'hydravion est remorqué jusqu'à Alcudia (île de Majorque) par le navire-dépanneur *Colonel-Casse*.

26 juin 1933 : panne de moteur et amerrissage forcé au sud de Majorque du Laté 32 F-AILT sur la ligne Alger-Marseille. L'hydravion est remorqué jusqu'à l'îlot de Cabrera (Majorque) par le navire dépanneur *Colonel-Casse*,

Air France 1933-1944

30 août 1933 : création de la compagnie Air France par la fusion de SGTA, Air-Union, Air-Orient et CIDNA. L'Aéropostale est absorbée.

17 décembre 1933 : panne de moteur et amerrissage forcé sur mauvaise mer 20 minutes après le décollage du CAMS 53 F-ALCH sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : Corentin Kersual, radio : Espelin, mécanicien : Chevillard et un passager. L'hydravion dérive par fort vent et n'est retrouvé que le lendemain matin par le cargo *Sainte-Marguerite II*. L'équipage, le passager et les sacs postaux sont transbordés dans le cargo. L'hydravion coule peu après.

22 décembre 1933 : premier vol expérimental du LeO H-242 F-AMUL Marignane-Alger, avec escale à Alcudia, piloté par Jean Ponce.

1^{er} juin 1934 : la ligne Marseille-Alger est définitivement ouverte au trafic commercial par le LeO H-242 F-AMOU.

2 décembre 1934 : Premier vol commercial Paris-Alger dans la journée. Sept journalistes dont le journaliste Pierre Laffargue et le radio-reporter Charly Finaltéri, décollent du Bourget à 6 h 15 à bord d'un trimoteur Wibault 282, piloté par Champaloux, radio : Jean Floret. A Marignane, l'avion se pose près du slip de départ de l'étang de Berre où se trouve un Léo H-242 dont l'équipage est composé du pilote Edmond Larbonne, du radio Gellade des mécaniciens Boisseau et Pierretti et du steward André. L'hydravion se pose à Alger à 15 h 25 après une escale technique de 15 minutes à Alcudia (île de Majorque). La liaison Paris-Alger s'est effectuée en 8 h 45.

2 février 1935 : amerrissage forcé à Rosas, dû à un violent orage, du LeO H-242 F-AMUL sur la ligne Alger-Marseille. L'équipage et les huit passagers repartent le lendemain pour Marseille.

2 avril 1935 : mise en correspondance à Marseille, d'une façon régulière, des lignes Alger-Marseille et Marseille-Paris. Vol inaugural en hydravion piloté par Roger Capillon.

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

13 juillet 1935 : inauguration de la ligne postale aérienne Casablanca-Oran en Breguet 393. Pilotes : André Dubourdieu et Emmanuel Arin, radio : Jean Macaigne, neuf passagers. Le lendemain est effectuée la liaison Oran-Alicante. La ligne France-Maroc est par la suite détournée sur Oran deux fois par semaine.

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

Janvier 1936 : l'hydravion Breguet *Saïgon* et mis en service sur la ligne Marseille-Alger.

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

8 mai 1936 : arrêt brutal des quatre moteurs et amerrissage forcé à 110 km d'Alger du LeO H-242 F-ANQG *Ville de Nice* sur la ligne Marseille-Alger. Pilote : Laurent Guerrero. L'équipage et les passagers sont sauvés quatre heures plus tard par le paquebot *El-Biar*. Un passager (le sénateur Bergerot, industriel à Alger) se noie au cours des opérations de sauvetage. Les cinq sacs decourrier sont récupérés par la vedette de secours *Colonel-Casse*, l'hydravion coule au cours du remorquage.

15 mai 1937 : premier courrier par Fornells (île de Minorque) pour Alger, suivi le 1^{er} juillet du premier courrier postal Alger-Mahon (île de Minorque). Il aura fallu plus de dix ans pour que du courrier soit admis entre les îles Baléares et l'Algérie.

10 juin 1937 : panne de moteur et amerrissage forcé à 55 km de Marseille sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : Feru. L'équipage et les passagers et l'hydravion sont amenés à Marseille dans la soirée par un navire dépanneur.

18 janvier 1938 : jusqu'au 13 janvier 1939, la ligne Marseille-Alger contourne les îles Baléares, car la Marine a retiré le navire *Chasseur 81* qui assurait la protection des hydravions à Fornells.

9 février 1938 : Accident à Marignane du LeO H-242 F-ANPB *Ville-de-Bône* qui s'écrase par mauvaise visibilité sur une jetée au décollage de Marignane pour Alger. Cet accident coûte la vie au pilote Pierre Burello, au radio Etienne Maury, au mécanicien Jean Le Stradic et à trois passagers. Le radio Pierre Viré, témoin de l'accident, participe au sauvetage du pilote Parizot et de plusieurs passagers.

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

14 octobre 1940 : mise en service du LeO H-246. Le F-AOUJ sur la ligne Marseille-Alger.

1^{er} février 1941 : Le gouvernement de Vichy met fin à l'existence de la Régie Air Afrique.

13 février 1941 : Air France qui assure l'exploitation du SCLA, devient Réseau aérien français.

13 août 1942 : le LeOH-246 F-AREJ *Mauritanie* de la ligne Marseille-Alger, avec à son bord Marceau Méresse (pilote), Léopold Gimié (radio), Marie (mécanicien) et Epper (steward) est mitraillé par quatre chasseurs anglais. L'hydravion parvient à rallier Alger avec deux morts et huit blessés à bord.

27 septembre 1942 : le trimoteur Dewoitine 342 F-ARIZ (seul exemplaire de ce type) de la ligne Alger-Dakar s'écrase dans la région d'Ameur-el-Aïn, par très beau temps, entraînant la mort des 26 occupants. Parmi eux : les cinq membres d'équipage (le pilote Gaston Chenu, le radio Albert Jellade, le mécanicien Fernand Renier et le steward Robert Haeflinger), la femme et le fils du général Barrau, commandant les troupes en AOF, onze femmes et enfants d'employés d'Air France à Dakar et les pilotes Robert Arnoult et Pierre Casanova et le mécanicien André Beauvils qui rejoignent leur poste. Le général Noguès, résident de France au Maroc, qui devait faire partie du voyage, laisse ses affaires dans le Dewoitine et change d'avion à Alger pour continuer sur Casablanca avec le Glenn-Martin 167 du général Bergeret. Il échappe ainsi à l'accident qui semble avoir été causé par un attentat (une bombe aurait pu être déposée dans un fuseau moteur et détruire le longeron).

19 avril 1943 : Ordonnance du général Giraud militarisant les entreprises de transport aérien sous le nom de Réseau impérial (ou LAM, Lignes aériennes militaires).

10 janvier 1944 : Air France devient Air France-Lignes Impériales.

24 février 1944 : par ordonnance du CFLN à effet du 1^{er} mars, Air France-Lignes Impériales, l'Aéromaritime, le Réseau aérien militaire français et les LAM fusionnent pour constituer les Transports aériens français pour la durée des hostilités. Max Hymans est nommé directeur des Transports aériens en remplacement du général de Boysson.

30 décembre 1944 : disparation en méditerranée, entre Alger et Marseille, du Lockheed C60 *Lodestar* FC-BAD piloté par Robert Guilloux, Roger Henry radio et Emile Guillot mécanicien. L'avion transporte le colonel Lionel de Marmier, commandant le RLAM. Il semble que l'accident soit dû à un sabotage.

Air France 1945-1962

9 février 1945 : parution du Décret créant le Réseau des lignes aériennes française. Le Réseau est constitué par : *l'ensemble des lignes aériennes... Il est placé sous l'autorité du ministre de l'Air et rattaché à la direction des Transports aériens.* le RLAF, présidé par Max Hymans et commandé par l'ingénieur en chef Henri Desbruères, prend, sous le contrôle de l'Etat, la succession d'Air France et du RLAM.

16 mai 1945 : le RLAF ouvre, en Lockheed 16, des lignes au départ d'Alger vers l'AEF.

6 juin 1945 : création à Montréal, par 26 états membres, de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (OPACI).

26 juin 1945 : Ordonnance portant nationalisation des transports aériens qui concerne Air France, Air Bleu et Air France Transatlantique.

2 juillet 1945 : premier service sans surtaxe aérienne d'Alger vers la métropole.

23 août 1945 : disparition dans la baie d'Alger, au cours du vol d'essai du Lockheed 18 F-ARTK du RLAF, du sous-lieutenant André Heinzelmann, ancien chef-pilote de l'Aéro-club d'Algérie, de deux autres membres d'équipage et de quatre passagers.

23 août 1945 : premier vol, à Toulouse, du SE 161 *Languedoc*, par Pierre Nadot.

1^{er} janvier 1946 : Le RLAF devient Air France.

30 janvier 1946 : ouverture, par La Postale (CEP) d'une ligne hebdomadaire de fret de jour Marseille-Alger avec le Ju 52 F-BANR.

7 mars 1946 : le SE 161 *Languedoc* effectue son premier vol d'essai sur la ligne Paris-Alger (avec escale à Toulouse et Marseille), il va ensuite à Casablanca. Au retour, il effectuera directement Alger-Paris. Pilote : Félix Dufour, ingénieur navigant : Loyet, mécanicien : Lesparts et Sarabots.

26 avril 1946 : Ouverture de la ligne Alger-Brazzaville en Lockheed 60.

12 mai 1946 : le SE 161 *Languedoc* effectue la première liaison commerciale Paris-Alger en 4 h 20, à une moyenne de 370 km/h. Pilote : Félix Dufour, co-pilote : Léon Antoine. Le *Languedoc* transporte 31 passager dont Henri Desbruères, directeur général d'Air France. La liaison deviendra quotidien à compter du 1^{er} juin. Seize voyages seront effectués avant l'ouverture officielle de la ligne, le 28 mai. Prix du voyage simple : 7 850 francs (33 passagers, cinq membres d'équipage).

18 juillet 1946 : ouverture, en DC-4, de la ligne hebdomadaire Paris-Alger-Kano-Lagos.

8 novembre 1946 : inauguration du service régulier Alger-Tananarive.

19 mars 1947 : remise en service des *Languedoc* sur les lignes France-Algérie.

Avril 1947 : la Postale (CEP) ouvre la ligne Casablanca par Oran de jour trois fois par semaine Paris-Lyon-Marseille-Alger-Oran-Casablanca.

1^{er} mai : la Postale (CEP) ouvre la ligne Paris-Lyon-Marseille-Alger quotidienne de nuit.

8 juillet 1947 : ouverture de la ligne Paris-Oran et Marseille-Oran en *Languedoc*.

18 juillet 1947 : inauguration de l'aérogare d'Air France, rue Alfred-Lelluch à Alger.

7 octobre 1947 : le SE 161 *Languedoc* F-BATY, piloté par Emmanuel Chaume et assurant le premier service officiel aérien entre Bône et Paris, est détruit au départ de Bône. Après avoir décollé à 8 h 35, il reprend durement contact avec la piste et casse son train d'atterrissage. Il capote et prend feu. Le courrier est retardé de deux jours.

17 novembre 1947 : la ligne Paris-Alger s'effectue entièrement de nuit en DC-4.

23 novembre 1947 : ouverture de la ligne Paris-Marseille-Bône.

11 janvier 1948 : la ligne Paris-Alger devient quotidienne

15 février 1949 : premier vol du Breguet 763 *Deux-Ponts* à Villacoublay, piloté par Yves Brunaud.

Juin 1949 : inauguration de l'agence d'Oran.

19 novembre 1951 : première liaison Alger-Biskra-Tougourt en DC-3 (ligne des Oasis).

28 septembre 1952 : première liaison Alger-Tamanrasset.

31 octobre 1952 : première liaison Alger-Colomb-Béchar.

11 novembre 1952 : première liaison Alger-El-Goléa-Adrar-Aoulef-Tamanrasset.

27 février 1953 : première liaison Alger-Ouargla.

17 mars 1953 : premier vol commercial du Breguet 763 *Deux-ponts* F-BASP, entre Alger et Lyon, avec escale à Marseille.

25 juin 1953 : inauguration de la ligne Paris-Philippeville en DC-4.

26 juin 1953 : première liaison directe Toulouse-Philippeville.

Septembre 1953 : premiers vols des De Havilland DH.106 *Comet* sur la ligne Alger-Paris.

1^{er} novembre 1953 : inauguration de la ligne Paris-Tananarive avec escale à Alger, avec le Lockheed 749 *Constellation* F-BAZK.

19 décembre 1953 : la SNREPAL invite un groupe d'officiels et de journalistes à visiter son aérodrome et son chantier du forage de l'Oued-Rharbi, à mi-distance de Ghardaïa et de Colomb-Béchar et à 660 km d'Alger, avec le DC-3 F-BEIK, piloté par Le Moal.

Mars 1954 : Air France invite des journalistes lyonnais à un circuit touristique dans les oasis. Ils sont reçus par Victor Prouteau, directeur de l'OFALAC, Goudant, directeur régional d'Air France, et Lavallée, chef d'agence.

9 mai 1954 : à l'occasion du Congrès du pétrole français, le Breguet 763 *Deux-Ponts* F-BASQ, piloté par Kerlovéou, transporte, pour la CREPS, 106 congressistes d'Alger à El-Goléa et retour dans la journée.

16 octobre 1954 : inauguration de la ligne Alger-Fort Flatters-Fort Polignac.

2 décembre 1954 : commémoration du premier Paris-Alger effectué dans la journée le 2 décembre 1934. Le *Constellation* F-BAZR transportant Briend, directeur général, accompagné de plusieurs journalistes, dont Pierre Laffargue, et de Gambois, inspecteur des lignes d'Europe et d'Afrique du Nord, François de la Brosse, chef des relations extérieures et Jean Floret, radio du Wibault en 1934, devenu inspecteur principal radio. Le parcours Orly-Maison Blanche est effectué en 3 h 05.

3 décembre 1954 : inauguration de la nouvelle agence de Bône.

17 janvier 1955 : première liaison postale Alger-El Oued.

Mai 1955 : inauguration de la liaison Alger-Tébessa.

10 mai 1955 : à la suite de la rupture d'une charnière de la commande de direction entraînant de violentes vibrations, le Breguet 763 *Deux-Ponts* F-BASQ, piloté par Gérard Caillat, se pose en campagne à 30 km de Lyon. Il redécollera, après réparation, piloté par Yves Brunaud.

25 août 1955 : le Lockheed 1049 *Super Constellation* F-BGNC se pose à Alger après avoir perdu une hélice en vol entre Brazzaville et Paris.

Décembre 1955 : inauguration de l'agence d'Alger au *Mauretania*.

20 février 1956 : inauguration de la ligne Alger-Bône-Constantine avec le DC-4 F-BBDH piloté par Philippe Bulté et transportant Jacques Scherer, directeur régional.

29 février 1956 : première liaison postale Alger-Biskra-Batna.

3 mai 1956 : première liaison postale Alger-Tébessa.

5 mai 1956 : journée Breguet à Alger et Maison-Blanche à l'occasion du 1 500 000^{ème} passager partant d'Alger et des quinze millions de kilomètres parcourus par les Breguet 763 *Deux-Ponts*, en présence de Jean Gandilhon, directeur général de Breguet et de plusieurs autorités. La passagère, Mme Chardenot, se voit remettre plusieurs cadeaux par le commandant de bord Kermalou, lors de l'embarquement dans le *Deux-Ponts* F-BASP.

3 juin 1956 : mise en service des DC-4 (F-BELA, commandant de bord Laroche) sur la ligne Alger-Palma de Majorque assurée deux fois par semaine, en remplacement des DC-3.

24 septembre 1956 : le Breguet 763 *Deux-Ponts* F-BASS est endommagé à Maison-Blanche par le *Noratlas* n°67 F-RAWO qui sort de piste.

1^{er} novembre 1956 : Jacques Scherer, directeur régional, est remplacé par Jacques Duchesne.

8 avril 1957 : les trente-quatre occupants, dont cinq membres d'équipage (pilote Jean-Marie Girardeau), du DC-3 F-BEIK, trouvent la mort à Biskra dans la chute de l'avion consécutive à une panne de moteur au décollage.

2 juin 1957 : première liaison postale Alger-Edjéleh.

11 juin 1957 : première desserte du forage d'Oued-Mya à d'Hassi-Messaoud, en Breguet 763 *Deux-Ponts* piloté par Philippe Bulté, transportant 8 tonnes de matériel.

23 juin 1957 : première liaison Alger-Burdeau.

2 septembre 1957 : première liaison Alger-Bou-Saâda.

24 octobre 1957 : mise en service du Lockheed 1649 *Super Starliner* qui joint Paris à Alger en trois heures, piloté par Laffont avec 62 passagers, dont le quartette de Marino Marini. Cet avion sera présenté le 2 novembre à Maison-Blanche à l'occasion du congrès des agents de voyage.

19 décembre 1957 : explosion d'une bombe déposée à Oran à l'arrière d'un *Armagnac* de la SAGETA affrété par Air France pour un vol Oran-Paris. L'avion est dérouté sur Lyon où l'atterrissage s'effectue normalement, malgré une déchirure de deux mètres dans le fuselage.

30 avril 1958 : le DC-4 F-BELK est accidenté à In-Salah, sans mal pour ses occupants.

Janvier 1959 : cinq cents Oranais se rendent à Madrid à bord de neuf avions affrétés à Air France et Air Algérie pour voir le match de football Real Madrid-Barcelone.

15 mars 1959 : ouverture de la ligne Paris-Alger-Douala en Lockheed 749 *Constellation*.

14 décembre 1959 : la *Caravelle* F-BHRH *Bourgoigne* effectue le vol inaugural Alger-Paris en 2 h 07, pilotée par Philippe Bulté.

29 février 1960 : premier vol Paris-Bône et retour en *Caravelle*.

1^{er} mars 1960 : inauguration de Paris-Oran en *Caravelle*. Le même jour est effectué le premier vol Oran-Paris. Le préfet d'Oran, des journalistes et des directeurs d'agences de voyages font partie du voyage.

18 mai 1960 : remise, à Madrid, par l'ambassadeur de France, de la Légion d'honneur à l'Espagnol Juan Munar, pionnier des Lignes Latécoère et de l'Aéropostale. Juan Munar, âgé de 54 ans, a été radio sur hydravions de 1922 à 1928, puis chef de l'escale d'Alcudia à l'île de Majorque et agent Air France.

10 mai 1961 : dans la nuit, le Lockheed 1649 *Super Starliner* F-BHBM *De Grasse* s'écrase à Edjelé, après l'escale de Fort-Lamy, sur la ligne Brazzaville-Marseille. Il a perdu l'empennage retrouvé à plus d'un kilomètre de l'épave qui est repérée par un avion de la SGAA.

1962 : les avions d'Air France participent activement au transport des réfugiés vers la métropole, au départ des principales villes d'Algérie.

Index des personnes citées

- ABRAHAM Edmond-8
ACHILLE Joseph-8
ADAN-47
ALARY-4
ALPHONSE XIII-6
ANDRÉ-48
ANTOINE Léon-47-50
AQUET Louis-22
ARIN Emmanuel-49
ARMANI Clovis-47
ARMANI Mme-47
ARNOULT Robert-49
AUBRY-48
BALAZUC Maurice-20
BARDRY-4
BARRAU (Gal)-49
BARRAU (Mme)-49
BARRAU fils-49
BEAUFILS André-49
BEDRIGNAN Adrien-1-4
BERAL Emile-10-20-46
BERGERET (Gal)-49
BERGEROT-49
BERNIES Louis-4
BERTAUD-28-36
BERTRAND-4
BILLET-4
BIROUARD-20
BLANC-20
BOEHLER Willy-32
BOISSEAU-48
BONNEAU-37
BONNORD Arsène-1-44
BORNAREL Victor-30-36
BOSSOUTROT Lucien-48
BOUGEROLLES-2
BOUILLOUX-L14-20-45-46-48
BOURGAT François-4-6-44
BOURGUIGNON René-16-48
de BOYSSON (Gal)-49
BRAU Marcel-2-20-38-48
BRIEND-51
BROSSARD-16-47
de la BROSSE François-51
BRUN André-16
BRUNAUD Yves-50-51
BRUYERE-48
BULTE Philippe-51
BURELLO Pierre-22-49
BURRI Ernest-45
CAILLAT Gérard-51
CANAL-14-47
CANOVA-10-24
CAPILLON Roger-38-49
CARBONELL-4
CARIOU Marc-26-38
CARREY Jean-4-47
CASANOVA Pierre-49
CASSAGNE-1
CASTEX Charles-8
CATIN Georges-4-6
CERDAN Marcel-32
CHAILLOT Armand-22
CHAILLOT Hélène-22
CHAILLOT Henri-30
CHAILLOT Pierre-24-30
CHAILLOT Robert-22-30
CHAMPALOUX-48
CHAMPSAUR Jean-16-48
CHANTEAU-20
CHARDENOT (Mme)-51
CHARETTE-1
CHATELARD-38
CHAUMIE Emmanuel-48-50
CHENU Gaston-49
CHEVALIER-8
CHEVILLARD-48
CLAVIER Edmond-1-8
CODOS Paul-38
COLLET Robert-1-44-45-47
CONAN-45
CORSIN Charles-38
COSTES-32
COSTES Dieudonné-8
COURECHE-1
CRAMPEL Camille-22
DABRY Jean-16-18-26-27-29
DAGNAUX Jean-22-26
DARLAN François (Amiral)-26
DARNAUD Emile-38
DASPECT-30
DAURAT-Nombreux
DAUTRY Raoul-20-48
DE GAMBOIS-51
DEJEAN-1
DELRIEU Louis-1-2
DEPECKER André-10
DESBRUYERES Henri-49-50
DESJOBERT-8
DOMERGUE-38
DORiot Jacques-8
DOUMERGUE Gaston-14
DROUIN Georges-1
DUBOURDIEU A.-6-20-38-49
DUCAUD Pierre-12-44-46
DUCHÊNE-MARULLAZ J.-22
DUCHESNE Jacques-51
DUFOR Félix-50
DUPONT André-14-46-47
DUPUY Roger-27
DURAFOR Louis-9
EFROIT Aimé-1
ENDERLIN A.-1-10-12-44-45
EPPER-49
ERABLE Henri-6
ESPELIN-48
ESPITALIER Jean-16-18-38
ESTIVAL Paul-8
FERU Roger-16-38-46-48-49
FICHOU-46
FINALTERI Charly-48
FLORET Jean-48-51
FOUCARD Adrien-38
FRAIN-36
FRAIX Jean-Marie-38
de FRESCHEVILLE-18
GANDILHON Jean-51
GAUTHIER Jules-48
GAUTHIER Noël-2-8-44
GAY Victor-4
GELLADE-48
GENIN Gaston-38-46
GENSOLLEN Alphonse-44
GIMIE Léopold-16-26-49
GIRARD Fernand-47
GIRARDEAU Jean-Marie-51
GIRAUD Henri (Gal)-26-49
GIRAUD Louis-45
GIVON Léon-1-16-38-44
GOALARD Henri-10-45-46
GOLIAS (Cal)-38
GONIN Claude-1-20
GOUDAN-51
GOURP Léopold-6
GRIFFE Pierre-14
GRIMALDI Jean-37
GROS Louis-1
GUENARD-4
GUERRERO Laurent-38-49
GUILLOT Emile-49
GUILLOUX Robert-49
HAEFLINGER Robert-49
HAMM Victor-1-8
HAUTOT-1-47
HEINZELMANN-50
HENRY Roger-49
HUREL Maurice-14
HYMANS Max-49-52
ISMEOLARI-45
JACQUINOT-4
JARRIER Pierre-16
JARRY Amédée-1
JELLADE Albert-49
JOLLIOT Edmond-16-38
JOUTTY-4
KERLOVEOU-51
KERMALOU-51
KERSUAL Corentin-48
KLEIN Théodore-16
KNIPPING Max-1
LABADIE-34
LACOSTE Georges-4-45
LAGET Albert-48
LAFFARGUE Pierre-48-51
LAFFONT-51
LANDRAULT-44
LANGUILLE-14-47
LARBONNE E.-16-38-47-48
LARCHER Pierre-24
LARMOR Louis-10-12-46
LAROCHE-51
LATECOERE Pierre-G.-Nbx
LAURENT-EYNAC Victor-44
LAUNAY André-22
LAVALEE-51
LECLAIRE Henri-16-45-46
LE DALLIC Henri-4
LE DUFF Jean-4-46
LEFEVRE Jean-26
LEFEVRE Mme-26
LE FLOCH Albert-1-47
LE MOAL-50
LE PECHEUR-47
LE ROUX-46
LE STRADIC Jean-49
LOERTSHER-46
MACAIGNE Jean-49
MAILLAND-47
MANES Benoît-21
MARIE-49
de MARMIER 20-28-38-49
de MAROLLES-8
MARRET Frédéric-20
MASSOL André-8
MASSUGER Louis-16
MATTEI Antoine-12-46
MAUGERT Roger-1
MAURY Etienne-22-49
MERCIER René-12-46
MERESSE M.-16-24-38-46
MERMOZ J.-6-11-15-16-18-48
MEUNIER Jean-22-38
MEYER-37
de MICHEAUX-20
MIMOLO-45
MINGAT Jean-4-44-45
MITTERN-46
MOLENAT-8
MONTAUBIN Lucien-2
MONTERT-16
MORE-4
MORFAUX Henri-38
MORVAN Paul-4-20-38-45
MUNAR Juan-2-4-44-45-46-51
MURAT (Prince)-11
NADOT Pierre-50
NAUGEST-38
NEVEU Ginette-32
NOGUES Charles (Gal)-24-49
NOGUES Maurice-20-22
PANIÉL-36
PARANT Raymond-1
PARAYRE André-16-38-48-49
PARISOT Fernand-20-38-49
PASCAUD Jean-16-26-30
PAUILLAC Louis-4-6
PAYAN René-1
PEROU-8
PICASSETTE-34
PICHAUDOU Alexandre-47
PIERRETTI
PINCHAUT-4-6
PINOT Albert-47
PINTADO Lorenzo-6
PITOT Roger-8
POMMERAU Albert-38
PONCE Jean-48
POULIN Charles-Nombreux
PRANVILLE Julien-1-44
PREVOST René-14
PRIMO DE RIVERA Miguel-6
PROUTEAU Victor-51
PUECH-16-20
QUEYREL Ferdinand-22
RAYNAL Robert-14-47
REINE Marcel-18-38
RENIER Fernand-49
RENIER Lucien-48
RIBARDIERE Maurice-1
RIBIERE-12-14
RICHARD François-48
RIERA Vincent-1-4-8-12-46
RINGEL Max-14-47
ROBEIN-37
ROBINET-16
ROIG Joseph-8-32
ROIG Suzanne-32
ROQUEFORT-4
ROSSI Maurice-8
ROUCHON Fernand-38
ROUX Edmond-4-12-46
ROYERE Fernand-8-14-47
ROZES Henri-1
RUAMPS Jean-Marie-38
de SAINT-EXUPÉRY A.-18
SALVADOU Joseph-4-45
SANTENAC-47
SARRAZIN Marcel-32
SCHERER Jacques-34-51
SCHNEIDER-26
SCHWALER Joseph-4
SCOTTO-4-45
SELEGUE-4
SERRES Edouard-20-24
SIMON-47
SIRVIN Léopold-4
SLADECK Jean-29
STARVIS Dimitri-12-14
STRADIC-22
THOMASSET Maurice-47
TILLER Suzanne-38
TOUCHARD-1-2
TRACLET Jean-1-4-8-46
TRAVERSE-14-47
TURLAN Marcel-8
URVOY François-4-10-14-45-46
VACHET Paul-1-9-44
VAREILLE Raoul-1-2
VACHET Paul-8
VALLIN Henri-46
VEDEL Gaston-1
VERDURAND Abel-24
VEYRAN-4
VILETTE-45
VILLET André-1-32
VIRE P.-14-15-16-46-47-48-49
de VISA-47-48
VUILLEMIN Joseph (Gal)-2-16
WEISS Pierre (Cnl)-8
WINCKLER Georges-46

Sommaire

Lignes aériennes Latécoère - Toulouse	1
Lignes aériennes Latécoère - Perpignan	2
Lignes aériennes Latécoère - Alicante	4
Breguet - Villacoublay	8
Lignes aériennes Latécoère - Oran	8
Lignes aériennes Latécoère - Alger.....	10
Compagnie générale Aéropostale - Alger	14
Air France - Alger	20
Guerre 1939-1942	24
Guerre 1942-1945	26
Air France - Alger	30
Air France - Orly	32
Bureau Veritas - Alger.....	36
Albert Chaillot	38
Licences	39
Carnets de vol	40
Itinéraires et histoire	43
Chronologie 1919-1962	44
Index des personnes citées	52

Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-4-8

Janvier 2014

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite



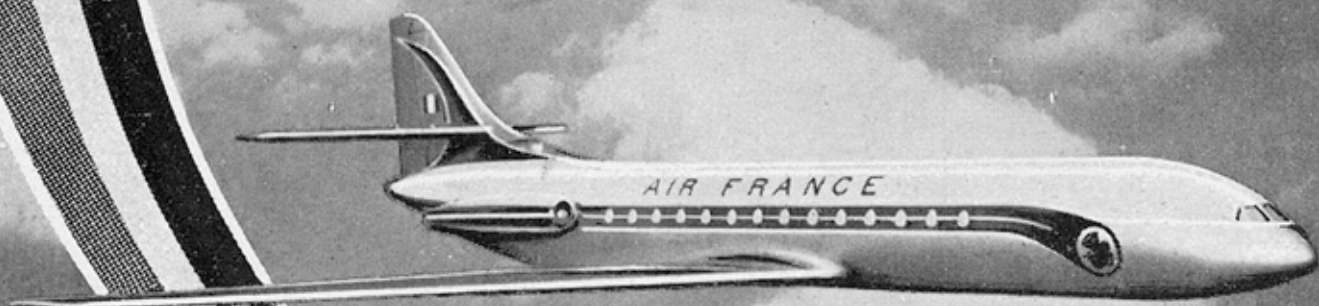
AIR FRANCE

LE PLUS GRAND RÉSEAU DU MONDE

*LA COMPAGNIE SPÉCIALISTE
DES LONG-COURRIERS*

IMMEUBLE MAURETANIA. ALGER
(Carrefour de l'Agha)

• AGENCE PASSAGES	490.10	•
	489.76	•
	489.77	•
• STATION DÉPARTS	316.12	•
• AGENCE MESSAGERIES	404.10	•
• ESCALE MAISON.BLANCHE	691.52	•
• SERVICE TECHNIQUE MAISON BLANCHE	691.51	•
• SERVICE FRET.IMPORT.DOUANE	Inter 46&47	•



À LA POINTE
DU PROGRÈS



AU SERVICE
DE L'ALGÉRIE.