

Aéropostale en Méditerranée

Compagnie générale aéropostale



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : L'Afrique du Nord illustrée, Bernard Bacquié, Jean-Claude Baehr, Jean Bellis, Ahmed Benzine, Pierre Bernet, Pierre Bregerie, Yolande Canto, Cercle Aérophilatélique Français, Alain Cornu, Juliette Costa, Maurice Cretot, Jean Dabry, Daniel Debauge, Joseph De Joux, Jean Fornal, Bernard Fox, Gallicia, Jacques Hemet, Icare, Gérard Jarrige, Georges Lacoste, L'Illustration, Pierre Laffargue, Benoît Manès, Musée Air France, René Nodin, Raphaël Pastor, Suzanne Périchon, Le Petit Journal, Jacques Renaud, Bernard Savary, César Six et Georges Vieville

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

Cercle Aérophilatélique Français - 32, avenue de Normandie 78000 Versailles
fd.petit@orange.fr www.aerophilatelie.fr

Bibliographie :

Aéropostale, les autres lignes - Jack Mary - Privat - Toulouse 2012
Histoire du transport aérien français - Robert Espérou - Pascal Galode 2008
Lignes africaines - Gérard Collot et Alain Cornu - Bertrand Sinais - Paris 1999
Lioré et Olivier - Gérard Hartmann - ETAI - Paris 2002
Mémoires d'Albert Chaillot - Alain Chaillot, Pierre Jarrige - 2014
Au péril de l'espace - Pierre Viré - La Nouvelle France - 1943
T.V.B. - Pierre Viré - Gallimard - 1937
Figures de proue - Pierre Viré - Flammarion - 1945
Fortunes de mer - Pierre Viré - Gallimard - 1938

Périodiques :

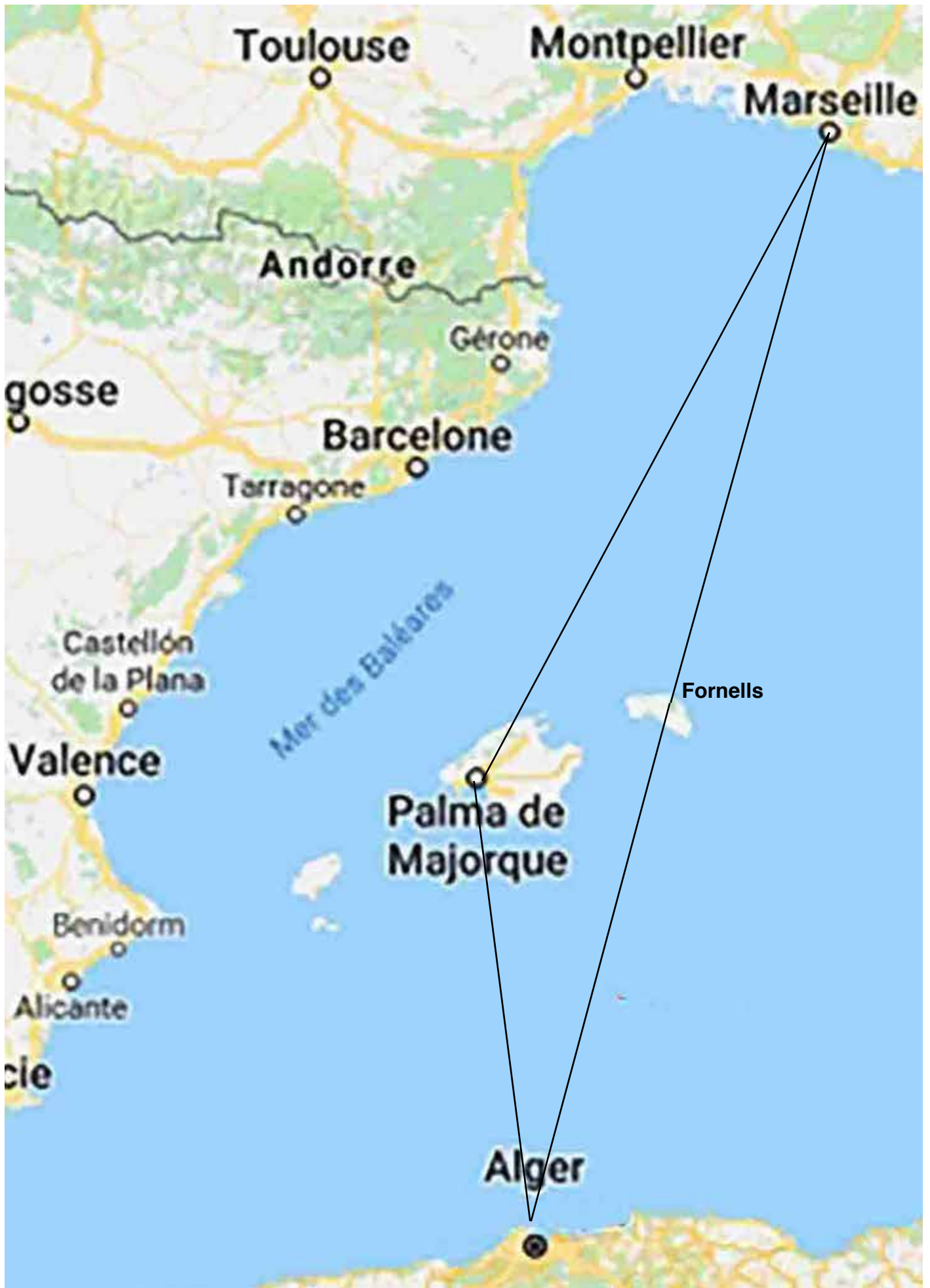
L'Écho d'Alger
L'Afrique du Nord illustrée
Icare n° 129, 211

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
ISBN 979-10-97541-24-8
Novembre 2020
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite



Sommaire

La CGA-Aéropostale (d'après Robert Espérou).....	1
L'Aéropostale	
La liquidation de l'Aéropostale	
L'hydrobase de l'Agha	6
Clovis Armani	8
Le départ	
L'accident	
Les secours	
Les causes de l'accident	
L'émotion en ville	
Pierre Viré (d'après Henri Bernet et Robert Scotti)	16
Sur le <i>Jonquille</i>	
Radionavigant et sauveteur	
Pierre Viré fraternel	
Une cohorte d'hommes de légende	
Pierre Viré écrivain	
Deux hommes dans la tourmente	
Pierre Viré, par Jules Roy	
L'Aéronavale et Air Union (d'après Robert Espérou).....	24
Dieudonné Costes en Afrique	36
Chronologie 1927-1933	40
Carnet de vol d'Henri Vallin	54
Carnet de vol d'André Costa	58
En lisant les carnets de vol	59
Album Photo	60
Aérophilatélie	74



Distance Marseille-Alger : 755 km

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

La CGA-Aéropostale (d'après Robert Espérou)

L'Aéropostale

Le 11 avril 1927, pour 30 millions de francs or (800 francs l'action, alors qu'elle n'en valait que 500), la CGEA devient la propriété de Marcel Bouilloux-Laffont. Pierre-Georges Latécoère n'a pas assez d'argent pour auto-financer le programme ambitieux de la traversée de l'Atlantique sud et du réseau sud-américain. Marcel Bouilloux-Laffont, banquier et homme d'affaire brésilien dans l'immobilier, les installations portuaires et les chemins de fer, prend la relève de la CGEA qui deviendra, le 20 septembre 1927, la Compagnie générale aéropostale (CGA), couramment appelée l'Aéropostale.

L'Aéropostale reprend les intérêts de la CGEA dans la Compagnie France-Algérie qui commence l'exploitation de la ligne Marseille-Alger avec le SPCA 63 *Météore* F-AIFN. Celui-ci coule malheureusement à pic après le décollage d'Alger, le 2 mai 1927, en causant le décès du pilote Louis Larmor. Les deux autres *Météore* seront utilisés par la compagnie Air Union Lignes d'Orient sur la ligne de Marseille à Beyrouth.

Après la vente de la CGEA, Pierre-Georges Latécoère a le champ libre pour fournir les hydravions de la ligne Marseille-Alger, dont une convention signée le 1^{er} août 1927 lui donne la concession du 1^{er} septembre au 31 décembre 1927. Ses appareils ne se révélèrent pas à la hauteur de la tâche. Le Latécoère 18 n'était jamais parvenu à décoller après deux ans d'efforts. Le prototype du Latécoère 21 avait été modifié en Latécoère 21 bis après sa mésaventure au retour du troisième vol d'essais entre Marseille et Alger. Trois de cette série de cinq exemplaires seront perdus entre octobre 1927 et mai 1928. Le prototype du Latécoère 23 s'écrasera aux essais, causant la mort du pilote Achille Enderlin, le 31 décembre 1927, jour de l'expiration de la convention.

La CGA, alors la première compagnie aérienne au monde, aura fort à faire pour lutter contre la concurrence des Allemands, des Anglais et des Américains. Elle ferme les lignes Casablanca-Oran-Casablanca et Oran-Alicante-Oran le 31 décembre 1927.

Neuf Laté 32 seront mis en service sur Marseille-Alger à partir de fin 1927. Les moteurs Farman de ce bimoteur, dérivé du Laté 23, seront remplacés par des Hispano-Suiza. L'escale aux Baléares est indispensable et amène l'aménagement d'une hydrobase à Alcudia dans l'île de Palma de Majorque. L'exploitation commence en juillet 1928 par quelques vols d'essais avec le Laté 32 F-AISN et le pilote René Wrinckler qui effectua, le même mois, deux amerrissages forcés au large des côtes algériennes. Le début officiel de la ligne Marseille-Alger est fixé au 19 août 1928 mais ne commença réellement que le 28 octobre 1928 avec un CAMS 53. La CGA assure le trajet, trois fois par semaine, en cinq heures de vol. À la fin de 1928, 70 664 km ont été parcourus et seulement 40 % des vols programmés ont été effectués, soit cause du mauvais temps, soit à cause de défaillances matérielles. Les Laté 32 ont subi six accidents et trois d'entre eux ont été détruits, sans pertes de vies humaines.

Le 22 octobre 1928, la CGA met en service sur la ligne Marseille-Alger, l'hydravion bimoteur CAMS 53 (F-AISV), suivi d'un deuxième le 1^{er} novembre (F-AISX). Le CAMS 53, utilisé à une douzaine exemplaires par la CGA, peut être considéré comme un bon appareil, aux critères de l'époque, mais son rendement commercial, par suite du peu de charge utile et des défaillances de moteur, le font quand même considérer comme médiocre. Il avait battu, le 15 mai 1929 piloté par le lieutenant de vaisseau Paris, à Saint-Raphaël, son propre record d'altitude avec charge de deux tonnes en atteignant 4 827 m.

Au 9 février 1929, les hydravions ont effectué respectivement 32 traversées pour les Laté 32 (203 heures de vol) et 29 traversées pour les CAMS 53 (186 heures de vol).

Au fil des années, le trafic connaît une croissance soutenue, en 1930, l'Aéropostale, sur toutes ses lignes, a transporté 32 millions de lettres et engrangé 27 millions de francs de recettes commerciales, soit 98 % du courrier aérien français, avec les pilotes Paul Félix, Roger Féru, Edmond Larbonne, Henri Leclair, Marceau Méresse, André Parayre, Alexandre Pichodou et Fernand Rouchon. Mais ce résultat n'est pas obtenu sans une attrition considérable. Vingt-quatre accidents se sont produits pendant les 57 mois d'exploitation de Marseille-Alger, provoquant la perte de douze hydravions (six Laté 32 et six CAMS 53 ou 56). Le navire dépanneur *Colonel-Casse* avait participé à quatre sauvetage et à un remorquage, le *Jean-Argaud* à trois sauvetages en mer. Le paquebot *Timgad*, déjà venue au secours du prototype Laté 21 F-AISN en décembre 1926 et du CAMS 53 F-AISZ le 9 octobre 1929, dut encore sauver l'équipage de Jean Mermoz lors du naufrage du CAMS 53 F-ALCG le 21 février 1932. D'autres navires participèrent aux sauvetages : l'*El-Biar*, le *Lamoricière* et l'*El-Goléa*, le cargo espagnol *Stella* et le yacht espagnol *Helius*. Le personnel navigant paya un lourd tribut. Le pilote Raynal, le radio Robert Languille et le mécanicien Traverse périrent lors du naufrage du CAMS 53 F-AIOY au large du cap Creus le 9 février 1930, de même que le pilote Félicien Champsaur et le radio René Bourguignon dans l'incendie du CAMS 56 F-AIOX le 29 décembre 1931. Le radio Albert Laget trouva la mort dans l'accident du CAMS 53 F-AISV le 11 janvier 1933.

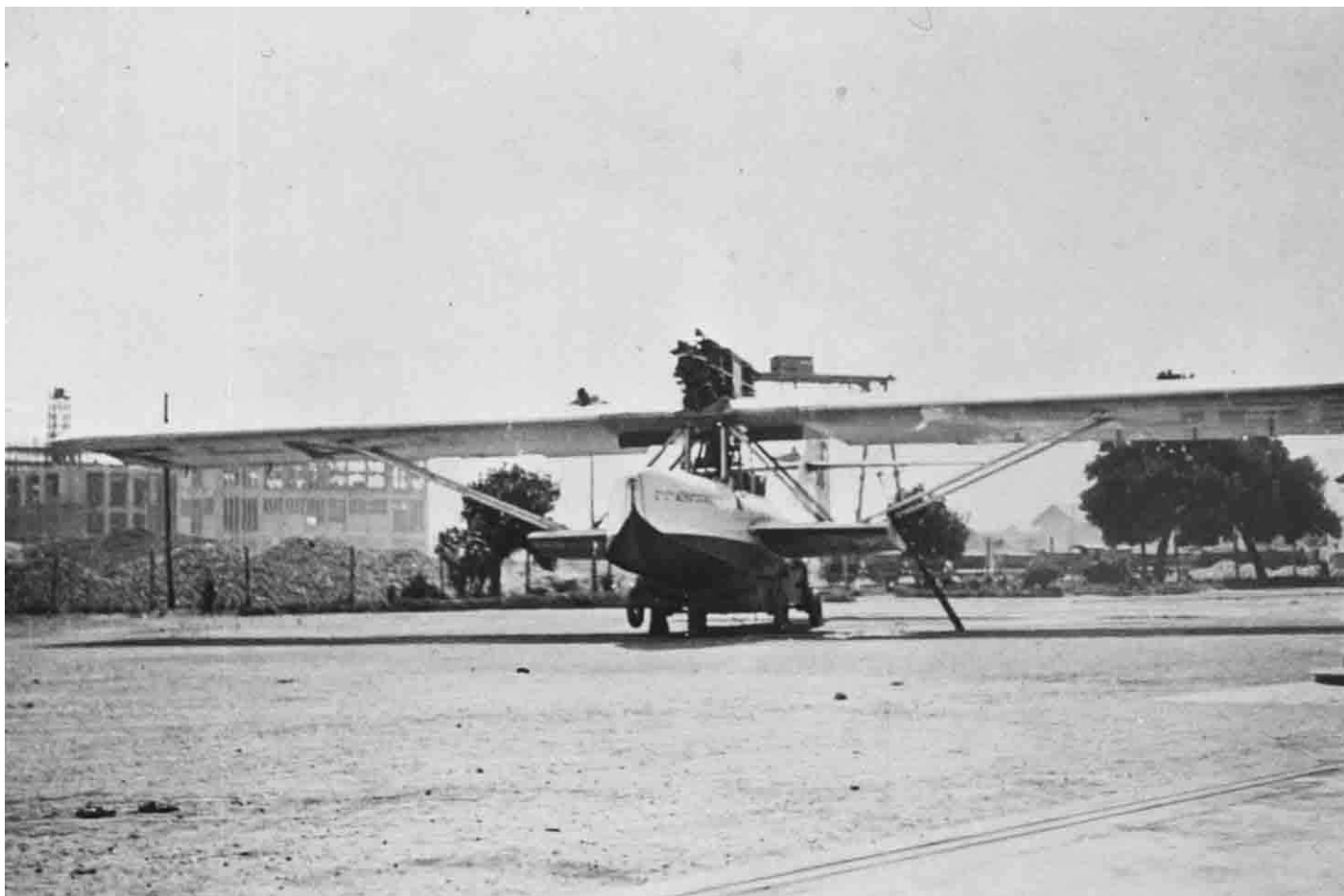
En 1931, après la liquidation judiciaire, Antoine de Saint-Exupéry fait quelques temps la ligne Marseille-Alger et malgré les difficultés, le LeO H 24, hydravion bimoteur construite à un exemplaire unique, est utilisé pour quelques traversées.

La liquidation de l'Aéropostale

L'arrivée au pouvoir, le 27 janvier 1931, de Pierre Laval, homme de gauche, entraîne la suppression des subventions accordées à la CGA qui se débat dans des difficultés de trésorerie insurmontables à la suite de la crise économique mondiale et des frais entraînés par la ligne, principalement en Amérique du Sud. Le seul problème rencontré par l'Aéropostale était son absence de trésorerie, provoqué pour l'essentiel par la courte durée de la convention avec l'État et la promesse non tenue par le gouvernement de proroger celle-ci. L'Aéropostale, dont l'activité s'exerçait sur trois continents, ne pouvait espérer amortir l'énorme coût de ses investissements en trois années seulement. Par les moyens classiques de la calomnie, de la campagne de presse orientée, de la production de faux documents et des interventions de personnages douteux, le groupe Marcel Bouilloux-Laffont doit fermer ses banques et se trouve écarté de la direction de l'Aéropostale et spolié, alors que l'affaire est en pleine expansion et commence à retirer le fruit de ses investissements énormes. Comme le dit lui-même Marcel Bouilloux-Laffont : *La réalité réside dans les dessous de cette affaire, de cet étranglement préparé de longue main et auquel les dirigeants, absorbés entièrement par l'obsession de but à atteindre et de la victoire à emporter, n'ont pas prêté une suffisante attention.*

Le 31 mars 1931, l'Aéropostale est mise en liquidation judiciaire et le Journal officiel du 2 avril 1931 publie les noms du comité de surveillance responsable de la gestion de l'Aéropostale, dirigé par Jules Gautier (conseiller d'État et dont font partie François Richard, inspecteur des Finances et Emmanuel Chaumié (directeur de la Navigation aérienne marchande). La proposition adoptée par la Chambre de députés, après un débat passionné de trente-trois heures, équivaut à une nationalisation de la compagnie.

Après avoir dépossédé Marcel Bouilloux-Laffont, auquel Jean Mermoz et l'ensemble du per-



▲ *Laté 32 à l'Agha*

▼ *CAMS 53 à l'Agha*



sonnel rend l'hommage mérité, le gouvernement reconnaît la qualité du réseau, la valeur des investissements et le prestige qui subsiste, alors qu'André Bouilloux-Laffont est détenu pendant quatre mois à la Santé pour le coup monté contre lui de l'*Affaire des faux*.

Mais la couleur et l'engagement politique ne suffisent pas pour diriger efficacement une compagnie aérienne performante. Le gouvernement est obligé, le 15 juin 1931, de faire appel à des hommes compétents. Raoul Dautry, directeur général des chemins de fer d'État est nommé directeur du comité de surveillance composé de l'avionneur Fernand Lioré, Henri Cangardel (armateur) et d'André Bouilloux-Laffont. Cependant, ni la liquidation judiciaire forcée, ni les diffamations et la publicité mensongère qui les accompagnent ne pèsent sur la régularité des services de l'Aéropostale. Grâce à la fidélité des pilotes, aux solides infrastructures et à la compétence et au dévouement de Raoul Dautry secondé efficacement par Abel Verdurand, la Compagnie reste solide prouvant par là même l'inanité des attaques portées contre les Bouilloux-Laffont.

Le 1^{er} septembre 1933, l'Aéropostale, après une évaluation ridiculement faible de ses investissements et de ses avions, est absorbée par Air France. Pierre Cot et les ennemis de Marcel Bouilloux-Laffont sont parvenus à évincer le patriote qui n'a jamais voulu se compromettre. Marcel Bouilloux-Laffont se ruinerait pour rembourser le plus possible les petits souscripteurs. Ni l'État, ni les actionnaires d'Air France, ni ses trente-six administrateurs privilégiés, qui se sont acaparés les biens de l'Aéropostale n'estiment avoir d'engagement à cet égard.

Ainsi disparaît la plus prodigieuse entreprise de transport aérien de son temps.

Compagnie Générale Aéropostale						
Ligne Aérienne						
ALGER - MARSEILLE						
POSTES - MESSAGERIES						
Trajet effectué en 5 heures de vol						
Départs d'Alger	}	QUOTIDIENS SAUF LE LUNDI		Départs de Marseille	}	QUOTIDIENS SAUF LE LUNDI
Dernière levée : Recette Principale, 2 h. du matin.				En correspondance avec le train 15, quittant Paris à 17 h. 28.		
Surtaxes aériennes en plus de l'affranchissement ordinaire			}	Lettres, Cartes postales, Paquets clos : 1 fr. par 10 grammes. Autres objets de correspondance 1 fr. 5 par 50 grammes.		
Bureaux : 4, Rue de la Liberté - Tél. 4.74						



▲ *LeO H 24 à l'Agha, il préfigure le LeO H 242 quadrimoteur d'Air France*

▼ *Le procès, en Assises, de l'Affaire des faux*





▲ Hydrobase de l'Agha

▼ L'hôtel Arago où descendent les équipages



Clovis Armani

Article de Marcel Bleuser de *La Dépêche quotidienne*

Un accident aussi navrant qu'imprévisible s'est produit hier matin, alors que l'hydravion assurant le service postal Alger-Marseille, prenait le départ pour accomplir son service régulier. Disons tout de suite qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'un accident d'aviation, mais bien d'un accident tout court, comme il en est à déplorer lorsqu'un bateau quelconque rencontre une épave invisible ou qu'une automobile tombe, la nuit, dans l'ornière d'une route détrempée par la pluie. Quoiqu'il en soit, ce fatal concours de circonstances a coûté la vie, non seulement à deux dévoués serviteurs de la Compagnie aéropostale, mais encore à un aviateur éprouvé, un escrimeur réputé, un chef unanimement apprécié : le capitaine Armani, chef de la 1^{ère} escadrille d'aviation du centre d'Hussein-Dey, ainsi qu'à sa jeune femme.

Le capitaine Armani, qui pilotait chaque jour allègrement son Breguet, a trouvé la mort comme simple passager, alors que muni d'une autorisation régulière, il se faisait, ainsi que sa femme, transporter à Marseille. De là, il devait se rendre à Budapest où il devait défendre nos couleurs du tournoi international d'escrime.

Le départ

Il est 4 heures du matin. L'hydravion F-AISX a subi, hier, la visite minutieuse de tous les départs et les moteurs ont tourné parfaitement. Avant que l'appareil ne soit soulevé par la grue, pour être mis à l'eau, de nouveaux essais ont lieu. Le capitaine Armani et sa femme prennent place dans la cabine réservée aux passagers, tandis que le pilote Max Ringel, le mécanicien Dupont et le radiotélégraphiste Canal s'installent à leurs postes respectifs.

Pour la circonstance, de nombreux amis ayant tenu à assister au départ, deux vedettes sont là, l'une, pilotée par Mr Rebut, de la Navigation aérienne, l'autre, par Mr Poulin, chef de base de la Compagnie aéropostale, cette dernière remorquant l'appareil vers le large pour lui permettre de prendre son envol face au vent. À distance suffisante la remorque est larguée et les moteurs du grand oiseau blanc, maintenant libre, partent au premier appel des démarreurs.

Des mains s'agitent pour un dernier adieu et puis... plein gaz...

L'accident

Les moteurs crachant à pleins tuyaux et l'appareil, prenant rapidement de la vitesse, commence à s'alléger lorsque les explosions des moteurs cessent brusquement. L'hydravion a ralenti. Il s'enfonce en piquant du nez, et finalement, il se met en pylône. Il ne laisse plus apparaître au-dessus de l'eau qu'une partie de son empennage arrière. Que s'est-il passé ?

Les secours

Immédiatement, les vedettes s'approchent à toute allure. Les occupants angoissés, peuvent croire, au jour naissant, que les passagers de l'hydravion ont pu se dégager et s'accrocher aux débris de l'épave. Mais, hélas ! Cet espoir est vain.

Mr Poulin, le premier sur les lieux, repêche seulement Ringel qui, miraculeusement projeté, est encore à demi-inconscient.

Chacun fait des efforts héroïques : Viré, le chef de la radio du centre, effectue plusieurs plongées, malheureusement infructueuses, pendant que l'appareil s'immerge progressivement, entraînant ses malheureux prisonniers et que tous les visages présents reflètent l'horreur et le désespoir de l'impuissance. Ce n'est, d'ailleurs, que de longues heures après, et alors que les chantiers de



Clovis Armani, né le 29 janvier 1895 à Azéba (dpt Constantine), élève-pilote à la fin de la guerre. Commandant la 1^{ère} escadrille du 1^{er} GAA à Hussein-Dey

la Société Schneider auront mis en action tout leur puissant matériel, que l'on pourra retirer de la carlingue les cadavres crispés du capitaine Armani et de sa femme, tandis que les corps des malheureux mécaniciens et radiotélégraphistes, sont encore la proie de l'eau.

Les causes de l'accident

Il semble démontré que l'accident a été provoqué par le heurt d'une épave qui, crevant l'avant de la coque de l'appareil, a créé une voie d'eau provoquant un coup de frein formidable, alors que l'appareil était en vitesse, et déterminant le capotage.

Toutes autres causes doivent être rigoureusement écartées. Il ne saurait être, en effet, question d'une défectuosité de l'appareil, celui-ci étant périodiquement contrôlé par les spécialistes du Bureau Veritas, tant à Marseille qu'à Alger, où Mr Prévost, inspecteur de cet organisme, a manifesté à maintes reprises, son extrême sévérité. La lecture des rapports nous montre que le F-AISX avait subi plus de dix inspections dans notre port, depuis novembre dernier. Au point de vue moteurs, aucune faiblesse n'est croyable, puisque ceux-ci n'ont pas manifesté la moindre défaillance.

La faute de pilotage ne peut non plus être envisagée, Ringel étant connu comme le meilleur et le plus sûr pilote de la Compagnie aéropostale, il en est à sa 75^{ème} traversée de la Méditerranée.

Il n'est donc pas possible d'expliquer autrement que par le choc d'un corps dur ayant crevé la coque, le douloureux accident dont nous vivons encore les minutes. D'ailleurs si l'examen de la coque pouvait laisser le moindre doute à ce sujet, les nombreuses épaves (barils, poutres) relevées dans l'après-midi d'hier pendant les recherches des corps, viendraient confirmer cette explication, la seule possible.

Le pilote Max Ringel est formel : J'ai senti un choc ; l'eau a jailli sous mes pieds et ayant immédiatement coupé le contact, j'ai été projeté à l'extérieur. Nul, plus que lui, ne peut fournir de version plus certaine, et sa déclaration prouve que l'on se trouve en présence d'un accident purement maritime. L'enquête officielle ouverte par le parquet, immédiatement requis à la demande de Mr Blaignan, représentant général de la Compagnie aéropostale en Afrique du Nord, les nombreuses photographies et l'examen approfondi des pièces importantes mises sous scellés, viendra certainement confirmer notre opinion.

L'émotion en ville

La nouvelle de l'accident se répandit en ville avec la rapidité d'une traînée de poudre, causant dans tous les milieux où les victimes comptaient tant de sympathies, la plus profonde émotion. De nombreuses personnalités et les amis, vinrent à la base d'hydravions, s'incliner devant les dépouilles de Mme et du capitaine Armani, qui reposent dans une chapelle ardente rapidement installée dans un bâtiment de la base. Des gerbes de fleurs, des couronnes ont été déposées autour des corps qu'éclairaient, de leur lumière tremblotante, des cierges allumés et que veillent les membres de la famille dont on comprend l'immense douleur.

Parmi les premières personnes arrivées, nous avons noté : MM. le lieutenant de vaisseau Morier, représentant le Gouverneur général, Guerrin, chef de cabinet du secrétaire général du gouvernement, MM. Rabillot, secrétaire général de la préfecture, Rivière, chef de cabinet du préfet, Cazenave, vice-président du conseil de préfecture, MM. Brunel, maire d'Alger, Billon du Plan, Simian, conseillers municipaux, Pourcher, Tritsch, commissaire central, Labat, chef de la sûreté départementale, colonel Vuillemin, commandant Chatel, commandant Battini, capitaine d'Aleman, Astar et tous les officiers de centre d'Hussein-Dey.

Les obsèques de Mme Armani et du capitaine Armani auront lieu aujourd'hui, à 15 heures.

TRAGIQUE ACCIDENT EN MER



L'HYDRAVION POSTAL ALGER - MARSEILLE CAPOTE AU DÉPART EN HEURTANT UNE ÉPAVE



Il y a quatre morts, dont le bon pilote militaire
Armani et sa femme



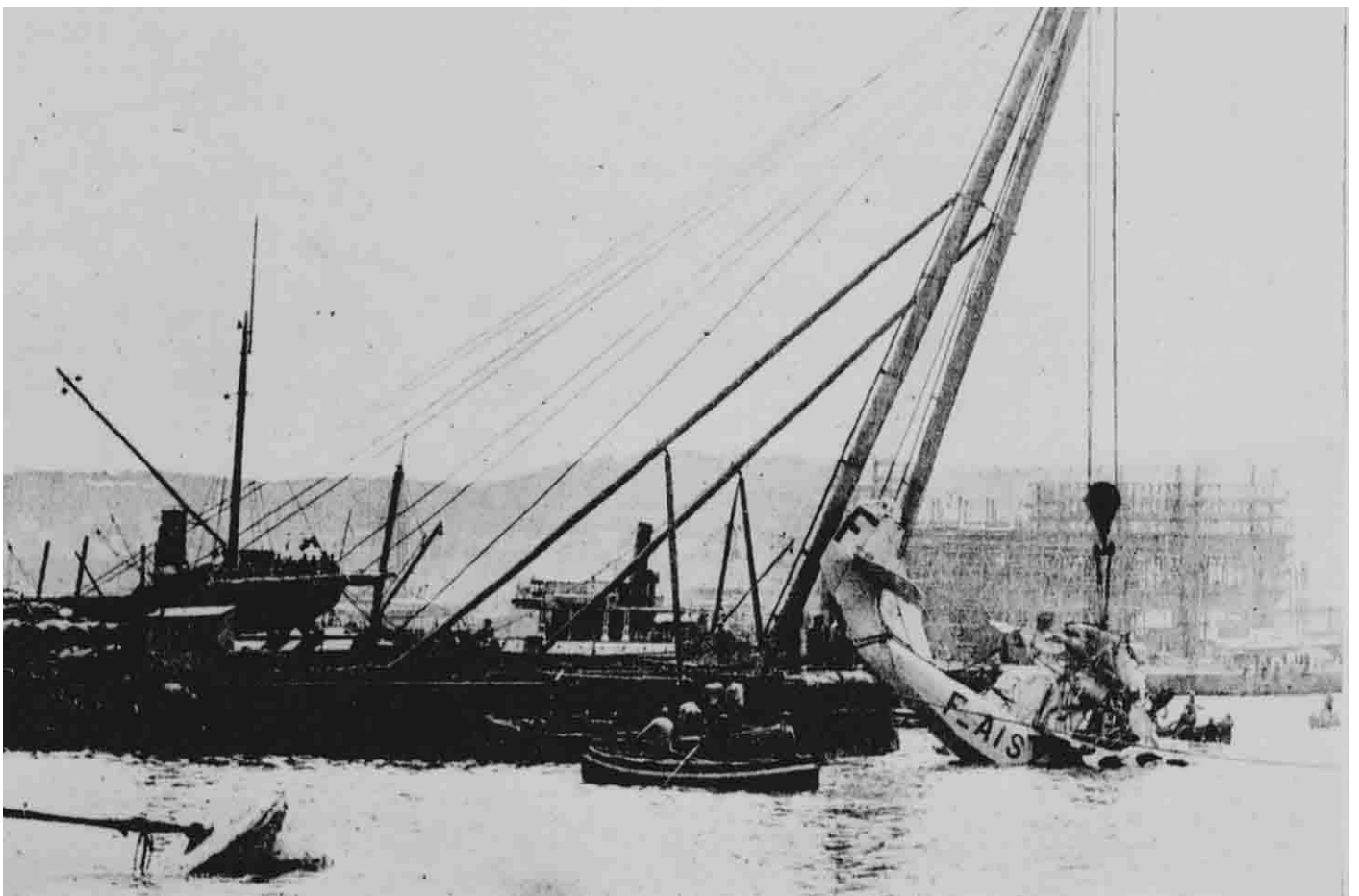
Un accident aussi navrant qu'imprévisible, s'est produit hier matin, alors que l'hydravion assurant le service postal sur la ligne Alger-Marseille, prenait le départ pour accomplir son service régulier.

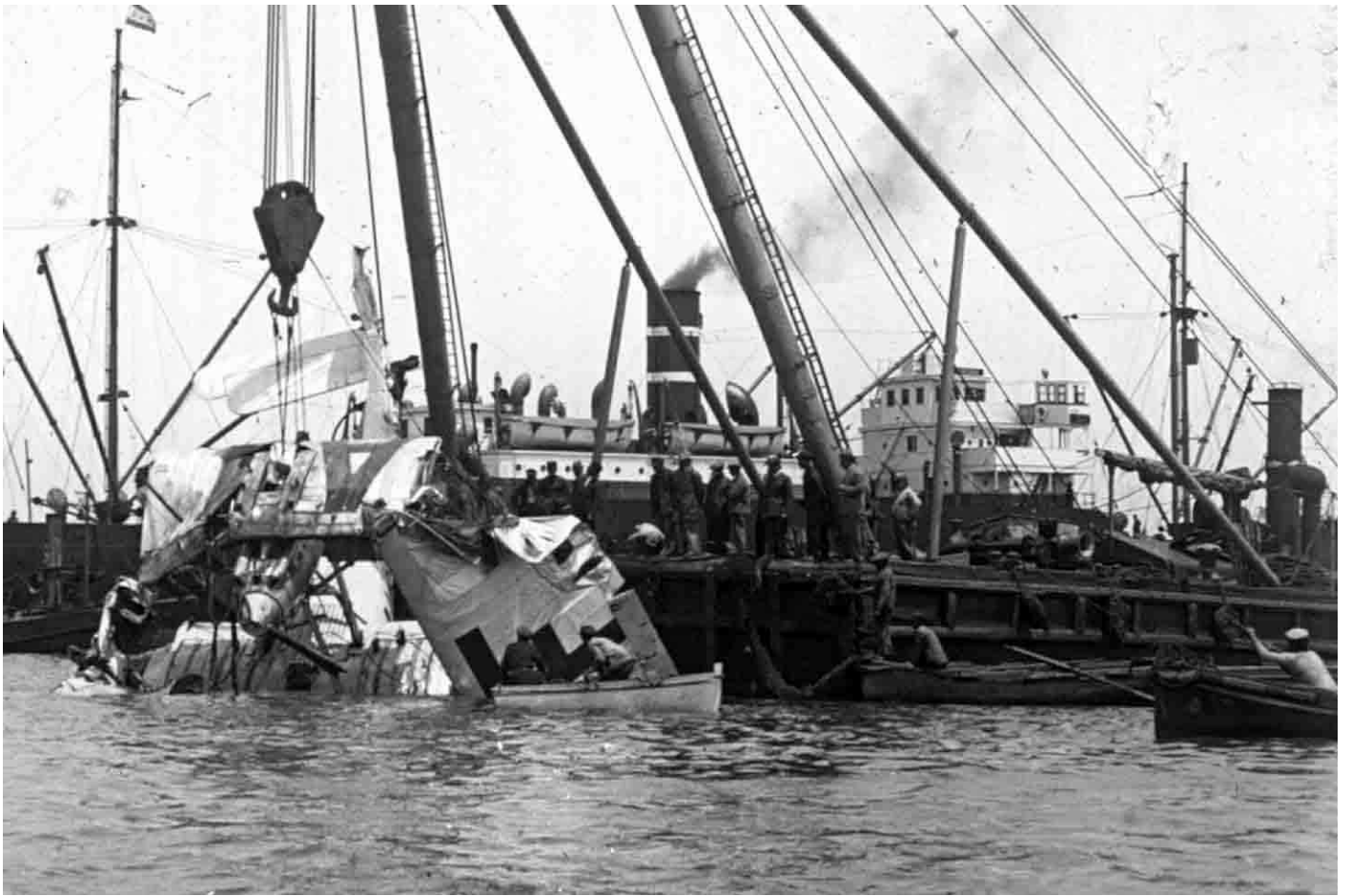
Disons tout de suite qu'il ne s'agit

Au point de vue moteurs, aucune faiblesse n'est croyable, puisque ceux-ci n'ont pas manifesté la moindre défaillance.

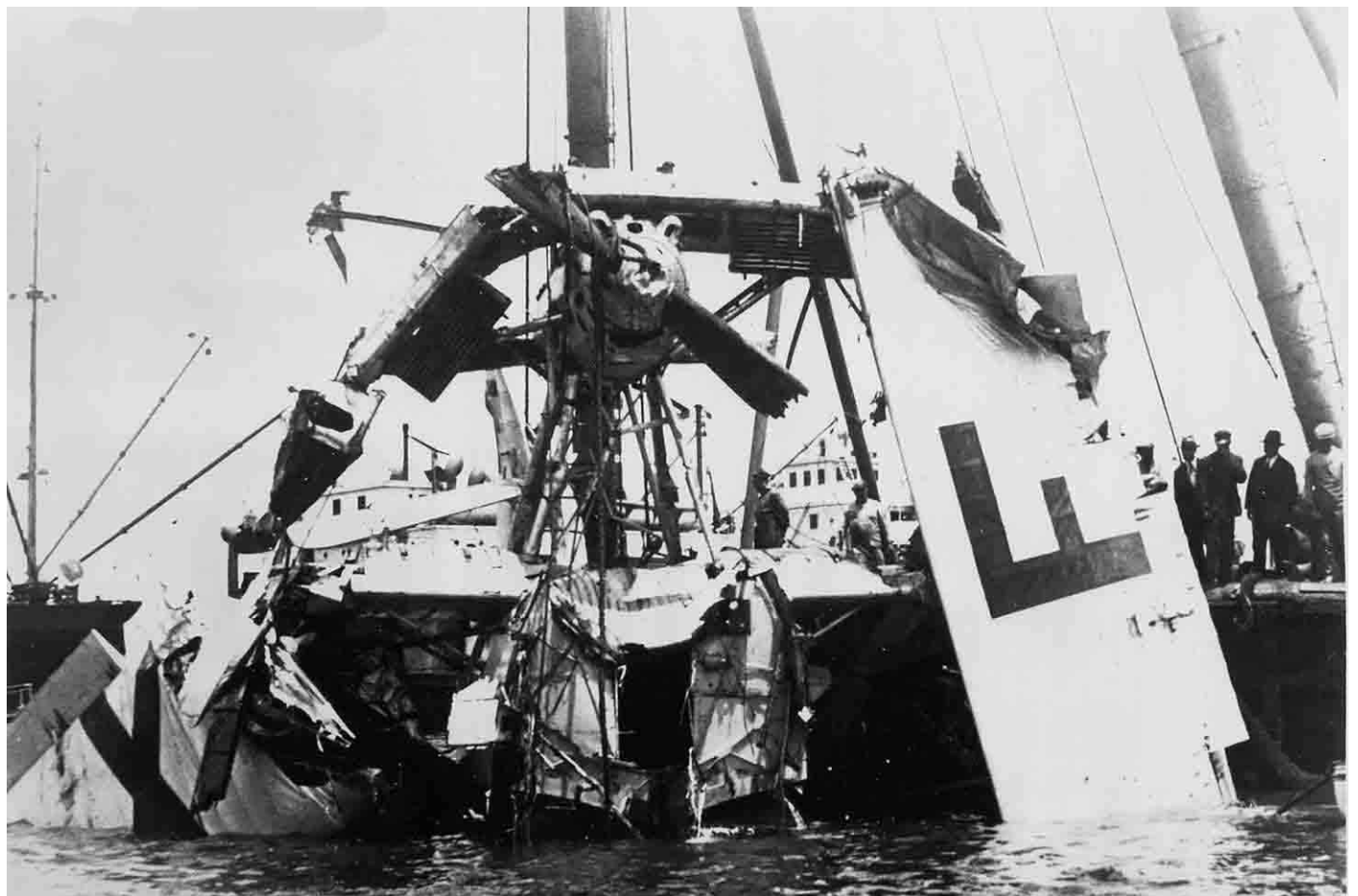
La faute de pilotage ne peut non plus être envisagée, Ringel étant connu comme le meilleur et le plus sûr pilote de la

▲ ▼ L'accident du CAMS 53 F-AISX dans le port d'Alger





▲ ▼ *Dans le port d'Alger*





▲ ▼ *Les obsèques de Clovis et Yvonne Armani et leur tombeau*



Mme et M. Canal, de Casablanca; Mme et M. Canal, de Céret, et leurs fils ; Mme et M. Canal, de L'Armandière (Bône) ; Mlle Eugénie Canal, de Casablanca; Mme Canal, d'Alger et ses enfants ; Louis, Berthe et André Villata; Mme et M. Canal, de Guelma, et leurs enfants ; les familles Vassallo, d'Alger; Jouvenceau et Guittéra, de Bône; Mme et Mlle Vivès, de Constantine; Marion, de Marseille et de Marsa (France); Augot, d'Axat et Canal, de Cou-nouzouls (France),
 Ont la douleur de vous faire part du décès de
Monsieur CANAL Louis
 Radiotélégraphiste à la Cie Aéro-postale survenu accidentellement à Alger, le 22 mai 1929. Les obsèques auront lieu aujourd'hui à cinq heures. Réunion à la chapelle ardente des Pompes funèbres algériennes, rue Aumerat (Belcourt).
 P.F. Algériennes, r. de Constantine. T. 27-03

Mme Vve C. Foix, les familles Armani, Foix, Wolf, Crétot, Copart, Anglade, Michaud, Arboard, Deveze, Serres, Harlet, Olivès, Marnage et Caviglioli ont la douleur de vous faire part du décès de Monsieur Clovis ARMANI, capitaine au 1^{er} Groupe d'aviation, et de Madame Yvonne ARMANI née FOIX survenus accidentellement à Alger, le 22 mai 1929.

Leurs obsèques auront lieu aujourd'hui à treize heures.

Réunion à 13 heures, chapelle ardente de l'Aviation civile, arrière-port de l'Agha.

Automobile Club et Cercle « Le Fleuret »

Le président et les membres du conseil d'administration ont la douleur de vous faire part du décès de Monsieur le Capitaine ARMANI

Fédération des Escrimeurs Algériens
 Le président, les membres de la F.E.A. et les salles affiliées, ont la douleur de vous faire part du décès de Monsieur le Capitaine ARMANI
 Membre de la Fédération

M. le colonel Vuillemin, MM. les officiers, sous-officiers, caporaux et soldats du 1^{er} Groupe d'aviation d'Afrique, ont la douleur de vous faire part du décès de Monsieur le Capitaine ARMANI, commandant la 1^{ère} escadrille

Les membres de l'Aéro-club d'Alger sont priée d'assister aux obsèques de Monsieur le Capitaine ARMANI, membre de l'Aéro-club, capitaine au 1^{er} Groupe d'aviation, et de Madame Yvonne ARMANI, née FOIX



Clovis et Yvonne Armani



▲ À Hussein-Dey, devant un Breguet 14 de la 1^{ère} Escadrille, le capitaine Clovis Armani et, à sa gauche, son épouse Yvonne

▼ Un photo, prise par le capitaine Clovis Armani, du quartier du Ruisseau à Alger le 21 mai 1928. En haut : Notre-Dame d'Afrique



Pierre Viré (d'après Henri Bernet et Robert Scotti)



Pierre Viré

Pierre Viré naît le 5 octobre 1903 à Coléa (près d'Alger). Son père est avocat à Bordj-Ménaïel, sa mère normande. Après le décès de son mari en 1913, alors que Pierre Viré n'a que dix ans, Mme Viré quitte Bordj-Ménaïel et se retire à Alger. Pour Pierre, c'est d'abord l'école primaire, puis le lycée Bugeaud. À sa sortie en 1919, attiré par la mer, alors qu'il n'a que seize ans, il embarque comme matelot pour payer sa traversée Alger-Marseille. Il entre à l'école de radiotélégraphie de cette dernière ville et y obtient son brevet de radiotélégraphiste. Du 20 novembre 1923 au 20 mai 1925, il accomplit son service militaire dans la Marine nationale. Après une courte période effectuée dans la marine marchande, Pierre Viré est engagé, le 1^{er} décembre 1925, en qualité de radiotélégraphiste à bord des navires-dépanneurs des Lignes aériennes Latécoère. Déjà, le besoin de témoigner le tenaille, ses talents de narrateur seront très vite appréciés par les lecteurs de *La Dépêche Algérienne* où il écrit dans la rubrique *Bruits d'ailes et de moteurs*.

Sur le *Jonquille*

La grande aventure commence. Pierre Viré embarque en qualité de radio sur le *Jonquille*, un ancien chasseur de sous-marins de la Marine nationale construit en 1918 à Lorient et désarmé dans ce port. Fin février 1927, après trois mois de remise en état, le *Jonquille* prenait la mer afin de rejoindre sa base de Palma de Majorque pour le dépannage des hydravions de la ligne Oran-Alicante. Au cours d'une violente tempête de sud-ouest, le navire se trouvait en difficulté dans le golfe de Gascogne. En raison de l'état de la mer, les hélices tournaient fréquemment dans le vide, les paliers d'arbre chauffaient dangereusement. L'arrêt d'un moteur entraînait une panne d'éclairage, alors même qu'un début d'incendie se déclarait près d'un réservoir d'essence. C'est dans ce local clos, envahi par les gaz brûlés des moteurs, les vapeurs d'essence ainsi que par les émanations acides provenant des batteries d'accumulateurs, que Pierre Viré parvenait à éteindre l'incendie et à se retrouver sur le pont. Pour sa sortie du local, il s'est souvenu, non pas des manœuvres à effectuer, mais d'un camarade carbonisé dans les mêmes conditions lors de l'explosion, à Carthagène, d'un autre navire de l'Aéropostale. L'instinct forcené d'un homme aux prises avec un danger mortel avait pris le pas sur les réactions.

Radionavigant et sauveteur

À partir d'octobre 1928, une carrière de radionavigant s'ouvrait pour Pierre Viré. À une époque où les moyens de guidage et de repérage étaient des plus rudimentaires, le radionavigant était tout à la fois les yeux et les oreilles de l'équipage. Les liaisons radio se déroulaient en graphie (en morse) sur ondes courtes ou longues. Pierre Viré a, durant toute sa vie, exercé pleinement, au sens le plus large du terme, la fonction de radio dont la raison d'être est de rester de façon constante à l'écoute des autres.

Le 14 juillet 1927, Pierre Viré participe spontanément au sauvetage de l'équipage d'un Farman *Goliath* de la Marine nationale en perdition dans la rade d'Alger.

Le 10 octobre 1928, à quelques jours du vingt-cinquième anniversaire de Pierre Viré, le Laté 32 F-AITV s'envole d'Alger pour Marseille avec escale de ravitaillement à Palma de Majorque. La panne d'un moteur contraint le pilote Féru, dont c'était la première traversée, à se poser par grosse mer au nord de l'île. Pierre Viré n'a que le temps de signaler l'amerrissage et de sortir le canot pneumatique qu'il gonfle dans l'eau avec un soufflet (le gonflage par bouteille d'air comprimé n'existait alors pas). Une vedette de sauvetage, basée à Palma, les recherche en vain dans la nuit mais, faute de fusées ou de lampes électriques, les naufragés ne peuvent lui signaler leur présence. Pierre Viré conduit le pilote Féru et le mécanicien Loertscher dans une crique minuscule au pied du Puig-Major où se trouvait une usine hydro-électrique dont le personnel se porte aussitôt à leur secours.

Le 22 mai 1929, dans le bassin de l'arrière-port de l'Agha à Alger, Pierre Viré, en réserve sur la vedette de remorquage, plonge à de multiples reprises pour tenter de sauver les deux passagers et l'équipage du CAMS 53 F-AISX.

Quelques années plus tard, le 11 janvier 1933, dans la passe sud du port d'Alger, Pierre Viré plonge à nouveau pour secourir le pilote Roger Féru et le mécanicien Georges Deloustal, dans le CAMS 53 F-AISV qui a capoté au moment de prendre son envol pour Marseille. Ce naufrage coûta la vie du radionavigant Albert Laget, dont le corps entraîné par de forts courants n'a pu être retrouvé.

Le 9 février 1938, l'hydravion Lioré et Olivier *Ville-de-Bône*, assurant la ligne Marignane-Ajaccio-Tunis, dont le pilote a été trompé par le brouillard, s'écrase au décollage sur une jetée en construction à proximité de son point de départ et prend feu. Cet accident coûta la vie à six personnes dont celle du pilote Pierre Burello, du radionavigant Étienne Maury et du mécanicien Jean Le Stradic et à trois passagers. Une fois de plus, Pierre Viré intervint courageusement en plongeant sous la couche d'essence enflammée pour porter secours aux rescapés groupés dans la partie de l'hydravion qui n'avait pas été atteinte par les flammes. Une fois de plus, sa volonté de porter secours, servie par de remarquables capacités de nageur lui permit de sauver le pilote Fernand Parizot ainsi que plusieurs passagers.

Le dévouement de Pierre Viré ne s'est pas limité aux sauvetages en mer. Il manifesta sa solidarité avec tous ses frères qui se dépensaient sans compter pour le développement de la ligne. En avril 1930 et durant plusieurs jours, avec le chef pilote Charles Poulin et le mécanicien Jean Lavidalie, Pierre Viré avait sillonné le Tanezrouft à la recherche de l'équipage Goulette, Bourgeois et Marchesseau, retrouvé exténué sur la piste de Kidal par un Groupe mobile saharien.

Toujours dévoués envers ceux qui se trouvaient en danger, perdus dans le désert, le chef-pilote Charles Poulin, Pierre Viré et Picard décollaient d'Alger le 2 février 1932 à bord du Laté 26 F-AJCF. Ils partaient à la recherche du Farman 190 F-ALHG, qui tentait de relier Paris à Tananarive via Oran, In-Salah et Tamanrasset, où il n'arriva jamais. Son équipage, composé de Réginensi, Touge et du radio Lénier, était retrouvé mourant de soif grâce à une liaison radio de fortune établie par Lénier pour indiquer leur position dans le Tanezrouft, alors que des émissions inexplicables annonçaient leur sauvetage par une voiture, ou leur atterrissage à 500 km du lieu où ils se trouvaient réellement. Cet acte criminel nécessita l'intervention, durant six jours, de plusieurs appareils pilotés par le colonel Joseph Vuillemin, le lieutenant-colonel Pierre Weiss, le lieutenant Alexandre Bernard et le lieutenant Levrey.

En 1933, Pierre Viré participa aux recherches de Lady Bailey, aviatrice anglaise.

Le 26 février 1934, Fernand Parizot et Pierre Viré, en escale à Casablanca, se portent au secours du Laté 28 F-AJPA qui, alors qu'il venait de quitter Agadir, était contraint de se poser en pleine nuit au sud du cap Jubu en zone de dissidence du cap Bojador dans le Rio de Oro. En plus de

l'équipage Goret-Marret-Reig, il y avait à son bord, le pilote Bourgat qui rejoignait son poste à Dakar et l'interprète Abdallah. À l'atterrissage par nuit noire, le mécanicien Jean Reig était tué, tandis que le pilote Marcel Goret, le radio Frédéric Marret, Henri Bourgat et l'interprète Abdallah, grièvement blessés étaient secourus par le pilote Jean Chansel, le radio Matti et un interprète. Le 27 février 1934, Parizot et Pierre Viré recueillirent le corps de Jean Reig dépouillé de ses vêtements ainsi que ce qui restait du courrier.

Le témoignage de ses multiples et périlleux sauvetages montre chez Pierre Viré ce souci constant de venir en aide, d'être utile et de servir les autres, sans en tirer le moindre profit personnel.

Pierre Viré fraternel

Marin, aviateur, sauveteur et écrivain, ainsi que le classait Henry Bordeaux dans la préface d'une de ses œuvres intitulée *Au péril de l'espace*, Pierre Viré considérait aussi les autres hommes qui vivaient en Algérie comme ses frères. Courageux et fraternel contre les éléments, sur l'eau ou dans les sables du Sahara, il ne l'était pas moins devant les hommes.

Il ne limite pas son champ d'action à ceux qui sont en danger à bord d'un bateau, d'un hydravion ou d'un avion. Par ses rubriques publiées dans les années trente, il ouvre à l'intention d'adolescents curieux de connaître les techniques encore balbutiantes de la radiotélégraphie, de larges perspectives de découverte d'un langage universel qui ne va plus cesser de se développer.

Une cohorte d'hommes de légende

Successivement marin, aviateur, sauveteur intrépide, écrivain de grand talent, Pierre Viré était un homme d'action au grand cœur. Il était épris de l'Algérie et de tous ceux qui y vivaient. Comme Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry et Albert Camus, dont il était l'aîné de dix ans, Pierre Viré est une de ces *figures de proue*. Il intitulera d'ailleurs ainsi un de ses ouvrages publié en 1945 chez Flammarion. Discret et modeste, Pierre Viré a, durant sa vie de pionnier de l'aviation commerciale, capté l'amitié d'hommes de valeur comme le commandant Pierre Griffé, Léon Gimié, Jean Dabry, Jean Macaigne et de beaucoup d'autres et notamment celle de Jean Mermoz. Pierre Viré a inspiré de nombreuses vocations, non seulement d'aviateurs mais aussi d'hommes d'action. Il fait désormais partie de cette cohorte d'hommes de légende qui, par leur volonté, savaient dépasser la simple maîtrise de leurs machines volantes, pour propager par la plume et par le théâtre des valeurs d'abnégation et de générosité vis-à-vis de leurs contemporains. Leur intrépidité en faisait des hommes de cœur toujours proches de leurs semblables. Ces familiers de l'aventure et de ses dangers transposaient dans leur vie quotidienne des sentiments d'affectueuse solidarité nés durant les vols de l'Aéropostale en Méditerranée ou au-dessus du Sahara. Ces hommes avaient adopté cette phrase d'Antoine de Saint-Exupéry : *Être homme, c'est précisément être responsable, c'est sentir en posant sa pierre que l'on contribue à bâtir le monde*.

Pierre Viré, écrivain

Dans son roman, *Fortune de mer*, publié chez Gallimard en 1938, il relate la curieuse énigme de la disparition, au cours de la nuit du 9 au 10 décembre 1934, du cargo *Schiafino 24*. Ce navire de 75 m de long, dont la cheminée rouge à large bande noire s'ornait d'un S blanc, avait à son bord vingt-et-un hommes d'équipage auxquels s'ajoutaient deux passagères. Il avait appareillé de Port-Saint-Louis-du-Rhône le dimanche 9 décembre à 16 heures pour Sète où il était attendu lundi la au matin, mais il n'y a jamais accosté.

Par Jean Dabry, prestigieux navigateur qui fit partie de l'équipage de Jean Mermoz pilote et de Léon Gimié radio, lors de la première traversée aérienne postale sur l'Atlantique sud, nous savons que Pierre Viré a publié une étude sur le perfectionnement des équipages français et de ceux de

la compagnie belge SABENA. Enfin, sur les plans techniques et scientifiques, il a anticipé sur l'évolution de l'automatisation dans la construction des appareils modernes.

L'enfouissement de son souvenir dans l'oubli le plus profond provient de ce que Pierre Viré n'a jamais rien revendiqué pour lui. Dans un article rédigé pour *La Dépêche Algérienne* sur la chute de Corbigny de l'*Émeraude*, Pierre Viré et Raymond Faouën faisaient le constat cruel, mais toujours actuel, que l'homme n'est pas totalement maître des forces qu'il pense avoir domestiquées. Ce texte se terminait par la conclusion suivante : *Ainsi la sécurité, but que s'impose l'aviation de transport, est visée par tous les moyens et obtenue en grande partie. Cette sécurité est-elle absolue? L'aviation, comme tout ce qu'édifie la main de l'homme, est marquée du sceau de l'imperfection. Alors que les paquebots les plus modernes s'embrasent, que les pullman les plus beaux se couchent sur les ballasts dans un enchevêtrement de cauchemar, que les autos font des hécatombes quotidiennes, il serait téméraire de prétendre que l'usager des routes de l'air sera garanti des risques inhérents à tout moyen de locomotion. Dans l'air, sur l'eau, le long des rails, le risque est le même.*

Précurseur obscur, actif mais discret artisan du progrès de la navigation aérienne, Pierre Viré n'en a tiré aucun prestige, aucun avantage personnel. Seul son souvenir demeure vivace dans un cercle restreint de navigants d'Air-France. Dans toute son œuvre littéraire, il convient de distinguer les textes destinés à sensibiliser ses lecteurs sur la vie des pionniers de la Ligne et ceux qui, par un sentiment de prémonition, permettent déjà d'entrevoir le drame algérien qu'il ne connaîtra pas, après avoir vainement tenté de l'éviter.

Deux hommes dans la tourmente

Pierre Viré aimait son Algérie, non pas en théoricien d'une pensée ou d'une idéologie, mais avec son cœur et sa mémoire. Il aimait cette Kabylie aux confins de la plaine de la Mitidja et des premiers contreforts du Djurdjura, aux limites où deux communautés, l'une arabo-kabyle, l'autre chrétienne, commerçaient et travaillaient en parfaite entente. Il a été marqué par les contacts qu'il entretenait avec les élèves de son école de Bordj-Ménaïel. Il avait conservé dans sa mémoire, les appels que se lançaient les bergers d'une rive à l'autre des oueds.

Il souffre des menaces qui pointent déjà sur sa terre natale. En 1946, il rencontre l'avocat berbère Augustin Belkacem Ibazizen, né aux Aït-Larbaa, en Grande Kabylie, en 1897, ancien des *Croix de Feu*, bâtonnier et futur conseiller d'État. Un de ses oncles avait pris part, en 1857, au combat des Béni-Iraten contre les Français commandés par le général Randon. Le père d'Augustin Ibazizen avait été l'élève de M. Verdi à l'école franco-kabyle de Taourirt-Mimoun. Il avait si bien apprécié la qualité de l'enseignement de ses maîtres qu'il avait lui-même été instituteur à Duperré.

Avec Augustin Ibazizen, Pierre Viré fonde les *Solidarités algériennes* avec pour but : *le rapprochement des élites des deux communautés et la substitution du dialogue au silence*. Ils avaient groupé autour d'eux un noyau qui comprenait l'émir Séhel Abd el Kader, capitaine de réserve, petit-fils de l'émir Abd el Kader, et le Baron d'Orthez, ingénieur, arrière-petit-neveu du général Bugeaud qui maîtrisait parfaitement la langue arabe. Pierre Viré considérait en effet, que c'est par les hauteurs que les hommes se comprennent le mieux, comme l'écrivait Georges Duhamel. Le dimanche 29 février 1948, Pierre Viré et ses amis organisaient au cinéma Le Régent, 40 rue d'Isly à Alger, une première conférence qui se déroula dans une encourageante et chaleureuse ambiance. Cependant, malgré cet accueil et après de nombreuses sollicitations pour obtenir un local et du matériel destiné à prolonger cette réunion, Pierre Viré et Augustin Ibazizen ne furent malheureusement pas suivis. Enfin, après le 29 novembre 1949 et l'accident qui causa la mort de Pierre Viré, les *Solidarités algériennes*, avec la perte de leur président, cessèrent leurs activités.

C'est alors que Me Augustin Ibazizen écrivait : *nous avions labouré la mer*, selon une expression de Simon Bolivar. La mort de Pierre Viré, sauveteur courageux, auteur de talent, mettait fin brutalement à la généreuse et fraternelle carrière de ce Français d'Algérie.

Le 29 novembre 1949, Pierre Viré trouve la mort à bord du DC 4 F-BELO d'Air France qui effectua la liaison Paris-Tunis avec escale à Lyon-Bron. Lors de son approche de Bron, l'appareil s'écrasa au sol à Saint-Just-Chaleysin (Isère). À bord de l'appareil 32 passagers et trois membres d'équipage. Trois personnes trouvent la mort dans cet accident, dont Pierre Viré.

Pierre Viré a été inhumé le 4 décembre 1949, au cimetière de Saint-Eugène à Alger en présence de tous ses amis et notamment de l'émir Séhel et du baron d'Orthez, présidents d'honneur des *Solidarités algériennes*. Dans une émouvante allocution, Me Augustin Ibazizen retraça sa carrière. Pierre Viré disparaissait cinq ans avant le début des événements, avant l'affrontement sanglant qui, treize ans plus tard, se terminera par un déchirement. Affrontement et déchirement que, par prescience ou prémonition, il avait voulu éviter.

Sa tombe, ayant été profanée peu après l'indépendance de l'Algérie, son épouse fit l'acquisition d'une concession dans le cimetière du petit village du Paradou, à proximité des Baux-de-Provence. Dans ses déclarations, Pierre Viré, président des *Solidarités algériennes*, se plaisait à reconnaître sa qualité de propriétaire terrien, en raison d'une concession à perpétuité de deux mètres carrés qu'il possédait dans le cimetière du village familial. Sa richesse résidait essentiellement dans les sentiments fraternels qu'il nourrissait envers tous ceux qui habitaient son pays: l'Algérie.

Si quelques personnes se souviennent de Pierre Viré, c'est grâce à Jean Macaigne, marin, aviateur, radio, écrivain comme lui qui, en 1975, réédita ses oeuvres complètes.



*La tombe de Pierre Viré au Paradou
(Bouches-du-Rhône)*

Pierre Viré avait une conception des relations humaines basée sur la fidélité des sentiments qui le liaient à tous ceux qui vivaient dans ce pays. Malgré sa courte vie, il nous laisse l'exemple de la persévérance et d'une opiniâtreté déployée dans l'accomplissement de nobles projets concernant aussi bien son métier que son pays. Pour lui, en dépit des obstacles consécutifs à la violence des hommes ou des éléments, l'Algérie n'était pas, malgré ses légendes, un mythe mais un pays bien réel et attachant.

Pierre Viré : Officier radio, brevet supérieur de navigation aérienne, 7 000 heures de vol sur avions et hydravions. Plus de dix embarquements maritimes (onze années de navigation). Officier de la Légion d'Honneur, médaille de Sauvetage de la Marine Nationale, médaille d'honneur de la Fédération nationale de sauvetage, médaille de vermeil de la Société centrale de sauvetage des naufragés, médaille de vermeil de l'Aéro-club de France, médaille de bronze de l'Etablissement des invalides de la Marine. Quatre témoignages de satisfaction et, le surlendemain de sa mort, médaille de l'Aéronautique.



Pierre Viré et Jean Mermoz en CAMS 53 dans le port d'Alger

PIONNIERS DU CIEL

Un héros de l'Empire né dans l'Empire

Pierre VIRÉ évoque pour nous les temps héroïques
des lignes aériennes FRANCE-AFRIQUE du NORD

par Jules ROY

Le car d'Air-France de l'avion de Marignane s'arrête boulevard Baudin. Je n'attends personne parmi les passagers mais le radio de l'équipage, vieux routier des mers et de l'air aux 8.000 heures de vol, officier de la Légion d'Honneur et « millionnaire » de... kilomètres, qui obtint en 1936 le grand prix littéraire de l'Aéro-Club de France pour son livre « T.V.B. ». Pierre Viré a une spécialité : il sauve la vie des autres, dans le désert et en mer, par sa radio ou par ses exceptionnelles qualités de nageur.

Nous nous sommes cherchés des années. Mais où saisir ce diable d'homme ? Quand il atterrit à Maison-Blanche, je pars pour Tunis. Quand j'essaie de le rejoindre à Marignane, il a filé sur Hong-Kong. Quand il m'écrit : « Je vous attends à Alger », notre patrie commune, je cours la médina de Fès et les jardins de Bou-Djeloud. Un jour, par miracle nos trajectoires se sont croisées un instant sur le terrain d'Oran, le temps pour moi de courir au trimoteur qui grondait, d'apercevoir la tête rase de Viré au poste de pilotage, de l'appeler par gestes et de lui expliquer ainsi avec des rires que je finirais bien par le cueillir au vol. Déjà l'avion allait prendre sa piste en roulant sur les marais du mirage de midi et disparaissait dans un nuage de poussière comme un *deus ex machina*.

Aujourd'hui il ne m'échappera pas. Je m'empare de lui dès qu'il descend du car. J'ai sous le bras son dernier livre, tout frais sorti des presses de la librairie Flammarion « Au péril de l'espace ». Il n'est pas l'homme des démonstrations et des cris. Son visage demeure impassible, mais ses yeux sourient. Nous remontons vers la haute ville et j'accorde mon pas à son pas, — un pas lent, patient et sûr d'homme qui a un but à atteindre.

— Cher Viré, je vous tiens enfin et je vous rappelle votre promesse de me parler pour TAM des temps héroïques de la ligne France-Afrique du Nord. Maintenant nous donnons rendez-vous à l'Aletti à un ami parti le matin de Marseille. Pourtant l'ère des essais et des coups durs n'est pas si lointaine...

"ORAN-ALICANTE" EST UN SIGNAL DE DETRESSE

— Oui. C'est en 1923 ou 1924 que j'ai appris l'existence d'une ligne Oran-Alicante qui se greffait à la ligne Toulouse-Casablanca. Une nuit que j'étais de quart à la station radio de Sétia-Mériem à Bizerte, je pris un S.O.S. transmis par la station espagnole.

lules. Les dépanneurs étaient constamment à la mer à la recherche de quelque hydro disparu. Véritable naufrage chaque fois car la radio ne marchait pas sur les hydros amériss qui ne disposaient que de pigeons-voyageurs pour donner de leurs nouvelles... Mais malgré son succès relatif, si l'on peut dire, cette ligne n'était qu'un pis-aller. On

lancé ! 1927 et 1928 sont pour les équipages de véritables années de guerre, un perpétuel état d'alerte. C'est l'époque où les Algérois, massés sur les boulevards, suivaient avec inquiétude les tentatives de décollage des Laté-31 dans le port d'Alger... Enfin en 1929, l'hydravion C.A.M.S.-58 fait son apparition. Les Laté-32 sont abandonnés avec des soupirs de

guerre sont le symbole même de la sécurité. Il faudrait dix appareils par jour pour suffire aux demandes des passagers de 1942. L'on évoque avec un peu de surprise cette époque somme toute assez récente, 1925-1930, où les équipages préchaient à un public sceptique le proche triomphe de ces lignes. En 1927, le représentant du Gouverneur général de l'Algérie accueillait à la base d'hydravions de l'Agha l'équipage qui venait de réussir le premier voyage commercial : « Votre magnifique exploit... » Aujourd'hui, à la même place, c'est le douanier soupçonneux : « Et dans les poches... rien ?... » Dès qu'apparaît le douanier, l'Aventure est finie. L'Exploitation commence... — Pas au point, mon cher Viré.

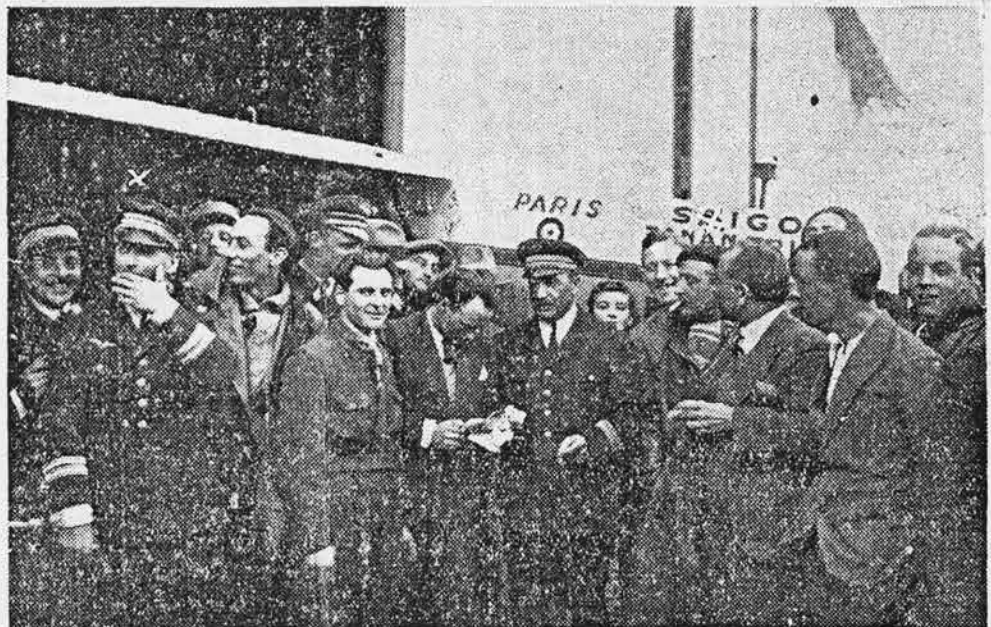


Photo Raynal.

Y. W. 20.760

EQUIPAGE DU SAINT-DIDIER DEVANT SON AVION RAMENE A ALGER. DE GAUCHE A DROITE : LI-COLONEL P. WEISS X, PILOTE TOUGE, MECANO PICARD, REGINENSI, COLONEL VUILLEMIN, RADIO PIERRE VIRÉ X, CHEF-PILOTE POULIN, RADIO LENIER.

ambitionnait toujours la seule ligne justifiable : Marseille-Alger. « On ne pourra jamais l'entreprendre avant d'avoir des hydros capables d'une vitesse de 200 kilomètres à l'heure », disait-on couramment. 200 kilomètres à l'heure, quel rêve !...

soulagement. L'Aéronavale abandonne également sur Antibes-Tunis le vieux Liore-Olivier et développe cette ligne avec rapidité. Grâce aux C.A.M.S., Marseille-Alger prend une certaine régularité inaccoutumée et la traversée aérienne commence à passer dans

d'enlever toute chance à l'Aventure. Vous rencontrerez encore son visage exaltant à bord de vos avions modernes. Les lignes de Mermoz, de Nogués et de Dagnaux qui aboutissaient à Santiago à Hong-Kong et à Madagascar restent les tronçons des futur

La ligne Oran-Alicante en détresse. Quelque temps plus tard, un hydro Lioré-Olivier bimoteur Hispano-140 cv. de la Société Aéronavale, effectuait le premier voyage France-Tunisie et amérissait à Bizerte. Après divers échecs sur le parcours Bar-Elone-Palma-Alger, on se résignait à raccorder Alger à Toulouse via Alicante avec des Léo monomoteurs Renault 450 cv.

— Vous étiez alors officier radio à la marine marchande. Et puis le goût de l'aventure vous a poussé à entrer aux lignes aériennes Latécoère en 1925. C'est l'année où Mermoz, jeune pilote affecté à Barcelone; fait ses premières armes sur l'Espagne et touche l'Afrique...

— En effet. Mon premier voyage débuta par un amérissage au large de la côte algérienne et quelque temps après, cette tentative de liaison devait être abandonnée faute de matériel. Cependant, après des essais satisfaisants de la ligne Antibes-Tunis, la ligne passait le long de la Corse et de la Sardaigne, grâce à ce trajet plus facile que les deux itinéraires occidentaux. Malgré de terribles difficultés, Oran-Alicante reprenait, menacée de suspension faute de moteurs et de cel-

**“ MARSEILLE-ALGER ”
CIMETIERE D'HYDROS**

En 1927, la Société Latécoère inaugure les essais Marseille-Alger avec un prototype, le Laté-21, bimoteur Jupiter. Mais il coule dans un amérissage vers les Baléares. Le prototype est modifié, équipé de moteurs Farman et prend le nom de Laté-23. Les uns après les autres, ces appareils s'abîment en Méditerranée...

— Vous avez décrit de manière saisissante leurs laborieux décollages dans « le naufrage du F.A.I.T.V. » : « Pour nous, l'arrivée à l'étape signifiait : « Nous sommes guéris... A la prochaine... » C'était, à l'époque, une phrase rituelle qu'on prononçait à l'arrivée : « Encore une... »

— Il y eut encore en 1927 un trimoteur « Météore » dont la brève carrière s'acheva le 11 mai de cette année devant Saint Eugène. Puis l'on transforma encore les Laté-23 avec des moteurs Hispano et l'on obtint un matériel permettant de réaliser une liaison régulière. Dès lors, la ligne Oran-Alicante fut fermée cependant que Tunis-Antibes continuait, non sans quelques coups durs. Et voilà Marseille-Alger

tourner vers le passé récent. En 1930, Marseille-Alger en consommé 21 hommes et 20 appareils. Mais alors qu'Antibes-Tunis est ouverte aux passagers, Marseille-Alger leur demeure interdite sauf autorisation spéciale du Ministère de l'Air. Les C.A.M.S. continuent à assurer leur dur service sur les deux lignes jusqu'en 1933.

— C'est du naufrage d'un C.A.M.S. que vous parlez dans ce chapitre d'« Au péril de l'espace, que vous avez intitulé « Cinq minutes trop tard ».

— Dernier des « coups durs » de Marseille-Alger...

**LE DOUANIER MARQUE
LA FIN DE L'AVENTURE**

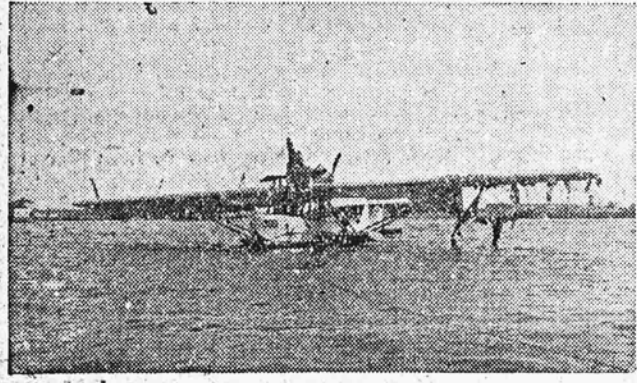
A cette époque, l'Aéronavale met en service des Lioré-Olivier-242 quadrimoteurs K-7 pour douze à quinze passagers confortablement installés. C'est une révolution et la ligne connaît la faveur des Tunisiens. Après quelques essais malheureux d'un hydro bimoteur C.A.M.S. modifié, l'Aéropostale passait elle aussi commande de Lioré-242 pour Marseille-Alger. En 1933, les cinq compagnies françaises fusionnaient en Air-France et la tête de ligne de France-Tunisie était reportée à Marignane.

La ligne aérienne France-Afrique du Nord était maintenant une réalité et les passagers affluaient. En 1934, avec l'apparition des deux Bréguet-Saigon qui ouvraient l'ère des gros porteurs métalliques, l'un après l'autre, les C.A.M.S. cédaient la place aux Lioré-242 et les équipages, en considérant au cimetière d'hydros de Marignane leurs coques condamnées, ne pouvaient s'empêcher de penser que, peu d'années auparavant, elles finissaient leur carrière dans le grand cimetière marin de la Méditerranée, — souvent aussi avec les équipages...

— J'ai encarté au chapitre « Cinq minutes trop tard » de votre livre la découpeure d'un journal d'Alger du 21 décembre 1933 où sont contées les péripéties de sauvetage d'un pilote qui posa son hydravion sur des lames de huit mètres de creux et attendit les secours pendant vingt-et-une heures... 1933 marque tout de même la fin des temps héroïques...

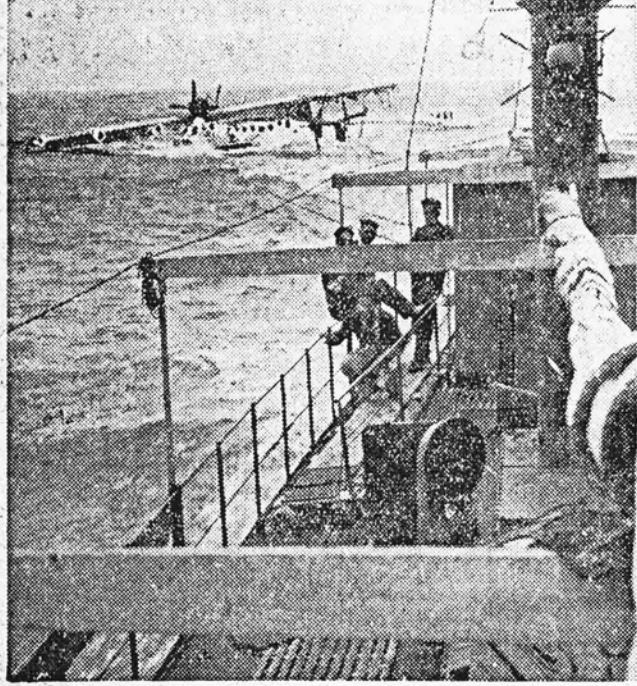
— Les Lioré-246 quadrimoteurs Hispano mis en service avant la

trois livres sur les « batailles quotidiennes » de vos camarades. Vous suivrez la consigne que Mermoz vous a léguée un mois avant sa disparition : « Essayez de rendre aux jeunes le goût de l'effort et du risque; le sens de la responsabilité ». Ne soyez pas si modeste. Chacun des voyages par mauvais temps que la ligne effectuait dans les nuages, guidée par le fil d'Ariane de votre radio, vous apporte la joie d'une maîtrise chèrement payée... Et si vous manquez d'espace maintenant sur les débris de votre réseau d'autrefois, vous savez bien que d'autres jours meilleurs viendront. On ne saurait mettre en cage les fils de ceux qui ont inventé la ligne aérienne, les héritiers de ces équipages dont les pilotes étrangers disaient avec une secrète admiration : « Les Français sont fous... »



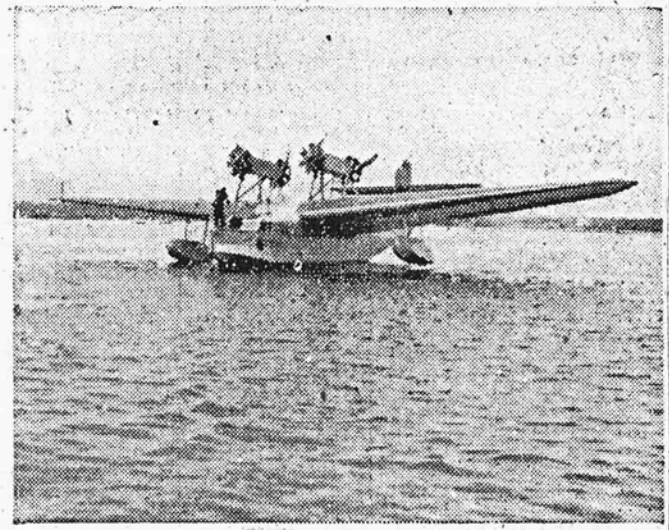
LE JONQUILLE REMORQUE UN LATE A PALMA

Y. W. 20.762



REMORQUAGE D'UN LATE 32 TOMBE EN MER AU LARGE DES COTES

Y. W. 20.763



APPARITION DES HYDRAVIONS METALLIQUES ; LE PREMIER LIORE 24

Y. W. 20.764

Pétillante
comme *Elle*

La Source
PERRIER est
toujours l'eau
préférée de la
Jeunesse

Perrier

368

PLA
N° 2

L'Aéronavale et Air Union (d'après Robert Espérou)

Pierre-Georges Latécoère n'est pas le seul dans la course à la desserte aérienne de l'Algérie. Le 14 juin 1919, Fernand Lioré, qui avait été pressenti en février par l'État pour développer une ligne de transport commercial vers l'Afrique du Nord, crée, au sein de la firme Lioré et Olivier, la Société maritime de transports aériens L'Aéronavale. Cette société a comme objectif de développer les moyens de transport rapides par hydravions à travers la Méditerranée de Marseille, Antibes et Ajaccio vers Alger et Tunis. Ambitieuse, elle présente aussi d'autres projets en Roumanie et en Amérique du Sud. Les attaches familiales de Fernand Lioré avec l'Algérie renforce en outre sa vocation méditerranéenne. L'Aéronavale a pour but, également, de fournir un débouché à la production des usines Lioré et Olivier de Levallois-Perret (Fernand Lioré est plutôt l'homme des hydravions et Henri Olivier se réserve les avions). L'appareil sur lequel repose leurs espoirs est le LeO H 6, curieux sesquiplan trimoteur à coque pontée, qui se révéla trop lourd, mal équilibré et n'est même pas engagé dans les différents concours d'hydravions organisés sur la Côte d'Azur en 1920 et 1921.

Plus modestement, L'Aéronavale est autorisée en mai 1920 à organiser un service aérien entre Antibes, Ajaccio et Tunis, éventuellement prolongé sur la côte constantinoise. Un an après la concession de la ligne, L'Aéronavale n'avait encore accompli aucun vol de transport public. Il lui faut se résoudre à tirer des surplus militaires de la Société commerciale des stocks de l'aviation trois hydravions Donnet-Denhaut HB 3. La ligne Antibes-Ajaccio est officiellement inaugurée le 18 octobre 1921, seize passagers sont transportés avant la fin de l'année, en quinze vols. Cette fréquence est insuffisante par rapport aux engagements pris par la compagnie d'assurer un service hebdomadaire en hiver et bi-hebdomadaire de mai à août, avec prolongement jusqu'à Cagliari et ultérieurement à Tunis.

Dirigée par le pilote Sébastien Flamanc, elle débute, fin 1920, un service régulier entre Antibes et Nice avec des hydravions Donnet-Denhaut HB 3 et DD 9 qui ne sont pas de sa fabrication. Il faut attendre l'automne 1922 pour que les trois premiers hydravions Lioré et Olivier LeO H 13 viennent renforcer la flotte. Le 16 octobre 1922, le service Antibes-Ajaccio en LeO H 13 est inauguré, ce qui se traduit par une augmentation sensible du trafic, malgré la perte de deux de ces hydravions en 1923, dont l'une avait cause la mort du pilote Desnoyelles et de trois passagers. Mais, en quatre ans et demi, elle ne parvient pas à dépasser Ajaccio et la capitale tunisienne ne sera régulièrement desservie que dans la deuxième moitié de 1926, après la fusion avec Air Union. Le prolongement vers la Tunisie doit attendre encore près d'un an. C'est le 10 août 1923 que le pilote Victor Radisson déjauge du port d'Ajaccio avec Sébastien Flamanc, directeur général de L'Aéronavale, pour Ajaccio et Cagliari, puis Bizerte et Tunis où ils sont accueillis par son altesse Mohammed el Habib Bey, par le ministre plénipotentiaire délégué de la Résidence et par le général commandant la division. Ils retournent à Antibes le 16 août. Cet exploit leur avait réservé une mauvaise surprise : l'évidente hostilité des autorités fascistes récemment installées au pouvoir en Italie. Les contacts pris par Flamanc à Cagliari lors du vol aller, en vue de l'établissement d'une escale, avaient été décevants. Lors du vol de retour, le ravitaillement dans la baie d'Oristano, en Sicile, avait dû être assuré par les fûts d'essence embarqués à Bizerte. Or la distance franchissable par les LeO H 13 était trop faible pour permettre un liaison entre la Corse et la Tunisie en contournant la Sardaigne. Les efforts diplomatiques déployés par la délégation française lors de la Conférence de la Commission internationale de l'aviation civile à Rome en octobre 1923 restèrent vains.



L'AÉRONAVALÉ
 Antibes-Ajaccio-Tunis
 Bone-Philippeville
*Allez en Corse
 Tunisie-Algérie
 sur hydravions*
LIORÉ-OLIVIER

BUREAU PRINCIPAL
 9, Rue Auber - PARIS

Téléph. { Central 56-79
 Richelieu 99-56

BAGAGES

Les passagers ont droit à 15 kilogs de bagages en franchise.

TRANSPORT A L'AÉRODROME

Les passagers et leurs bagages sont transportés gratuitement des points de départ désignés par la C^{ie} à LONDRES, PARIS, MARSEILLE, et TUNIS, à l'aérodrome.

Des cars attendent les passagers à leur arrivée à l'aérodrome pour les transporter, gratuitement, au centre de la ville.

VÊTEMENTS

Comme la cabine des passagers est entièrement fermée, il n'est pas nécessaire de se vêtir de façon spéciale. De chauds vêtements ordinaires de voyage seront très suffisants.



A MARSEILLE
 les Cars partent de l'Hôtel Noailles
 rue Cannetière

AIR UNION
AÉRONAVALÉ
DE PARIS. LONDRES. MARSEILLE
A ANTIBES. AJACCIO. TUNIS. BONE

HORAIRE

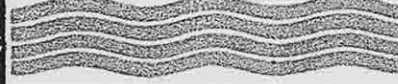
Lundis et Jeudis	Mardis et Vendredis
Départ à 8. »	Arrivée à 15.30
Arrivée à 10. »	Départ à 13.30
Départ à 10.30	Arrivée à 12.30
Arrivée à 15.30	Départ à 8. »

Nota. - Les heures d'arrivée et de départ à Tunis sont indiquées en heures locales

TARIFS

	Aller	Al. et Ret.	Excédent Bagages
ANTIBES - AJACCIO	400	750	6 fr.
ANTIBES - TUNIS ou BONE	1000	1800	12 fr.
AJACCIO - TUNIS ou BONE	600	1100	8 fr.

BILLETS ALLER ET RETOUR VALABLES 15 JOURS
POUR LA CORSE
POUR L'ALGÉRIE
POUR LA TUNISIE



A TUNIS
 les Cars partent du Tunisia-Hôtel

EXPLOITATION DES LIGNES MÉDITERRANÉENNES

ANTIBES Téléph. 3.34
 AJACCIO — 0.87
 TUNIS — 25.75

HYDRAVIONS

Les appareils sont équipés pour assurer le maximum de confort et de sécurité aux passagers : fauteuils confortables, larges baies vitrées.

Les postes de T. S. F. dont sont munis les appareils des lignes méditerranéennes permettent à ceux-ci d'être en relation constante avec les diverses bases du trajet.

TEMPS DÉFAVORABLE

En cas de mauvais temps, les départs fixés par l'horaire sont ajournés au lendemain à la même heure.

LOCATION DES PLACES

Les locations de places doivent être faites quelques jours à l'avance aux bureaux de la C^{ie}, par correspondance, ou dans toutes les agences de voyages.



Robert Bajac, chef-pilote d'Air Union

Le 17 mai 1924, Victor Radisson conduit le LeO H 13 F-AFDJ, de L' Aéronavale, d' Antibes à Philippeville via Ajaccio et Carloforte (île à la pointe sud-ouest de la Sardaigne), il capote à l'amerrissage à Philippeville en endommageant gravement l'appareil. Ceci n'empêche pas les Délégations financières de voter un crédit d'encouragement de 50 000 F pour la ligne Ajaccio-Philippeville.

L' Aéronavale qui poursuit la ligne Ajaccio-Antibes avec les LeO H 13 effectue un vol expérimental avec le LeO H13-4 (monomoteur Lorraine 450 ch). Du 3 au 17 octobre 1925, le pilote Macheny conduit ce nouvel hydravion d' Antibes à Berre, Palma de Majorque, Alger, Bizerte, Ajaccio et Antibes.

L'exploitation d'une ligne régulière vers l' Algérie via la Corse et la Tunisie ne commence vraiment qu'après la fusion de L' Aéronavale dans Air Union à la fin de 1926. Les hydravions sont maintenant des Lioré et Olivier de la série LeO 190, aux performances supérieures à celles des LeO H 13, ce qui entraîne, entre 1926 et 1927, un doublement du trafic de passagers et de messageries et un décuplement du trafic postal.

En 1928 la ligne est prolongée jusqu'à Bône deux fois par semaine du 16 avril au 8 octobre. En 1929, la tête de ligne est déplacée à Marseille par Air Union, en correspondance directe avec son service Londres-Paris-Lyon-Marseille. La ligne Marseille-Tunis, exploitée tous les jours ouvrables, est alors prolongé vers Bône deux, puis trois fois par semaine, d'avril à octobre.

Six mois plus tard, la fusion avec Air Union devient effective et l'exploitation des lignes Ajaccio-Tunis et Tunis-côte du département de Constantine est dévolue à Air Union qui débute Antibes-Tunis le 25 novembre 1926.

Paul Périchon ouvre le 10 avril 1930, avec Robert Bajac, chef-pilote d'Air Union, la ligne Tunis-Bône avec le Farman 190 F-AJGN. Ensuite, les équipages assurent les navettes de cette ligne saisonnière jusqu'en 1933 en s'occupant de l'entretien et de la mécanique à Bône où seule une agence de voyage représente Air Union.

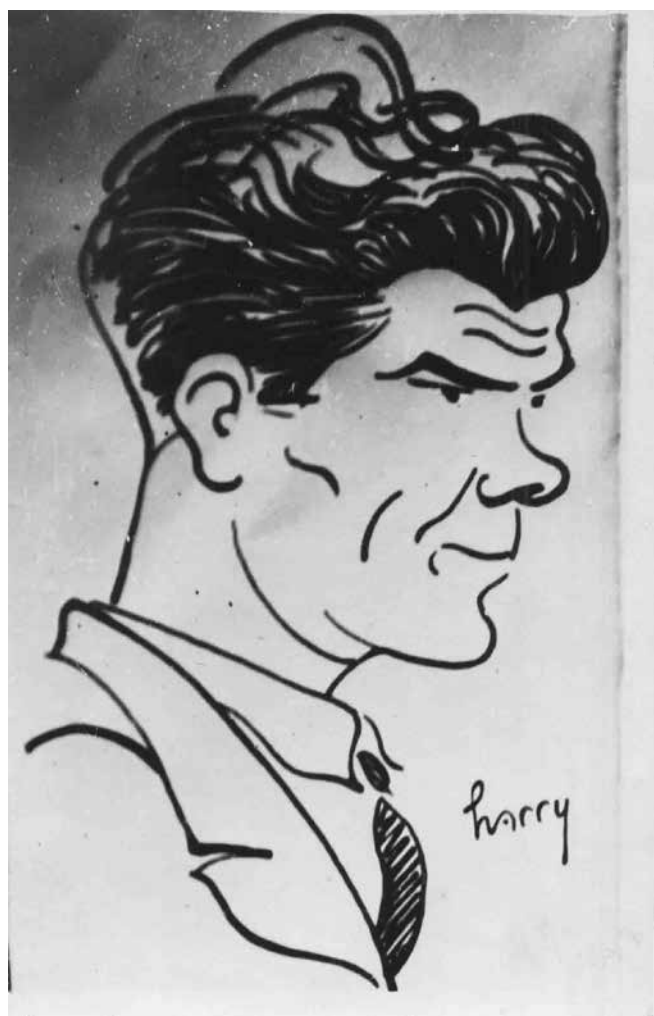
Air Union, sera intégré dans Air France en 1933 et la CGT reprendra la ligne Tunis-Bône.

Le 17 avril 1932, Dieudonné Costes, accompagné de Jean Schneider (de la compagnie Air Union) et Véron (mécanicien), se pose à Maison-Blanche avec le Breguet 27 F-AJRC en provenance de Tunis. Il rentre d'une mission en Afrique pour le compte d'Air-Union en vue de l'implantation d'une ligne aérienne vers le Tchad par le Sud-Tunisien et la vallée du Nil. Il avait rejoint à Abécher, le 28 février, la mission automobile du prince Sixte de Bourbon. Le voyage s'est déroulé du 16 février au 23 avril.

AIR UNION



A 6^h DE LA TUNISIE
FRANCE



Le pilote Paul Périchon et le Farman 190 F-AJGN «L'Affable» de la ligne Tunis-Bône d'Air Union. Paul Périchon est né le 5 mars 1900 dans la Creuse. Ensuite, pilote d'Air France, il sera victime d'un accident en percutant le mont Cameroun le 10 octobre 1940 avec un Dewoitine 338. Son frère Alex, conservateur des Hypothèques, a été un grand animateur de l'aviation légère en Algérie dans les aéro-clubs de Batna et de Bône



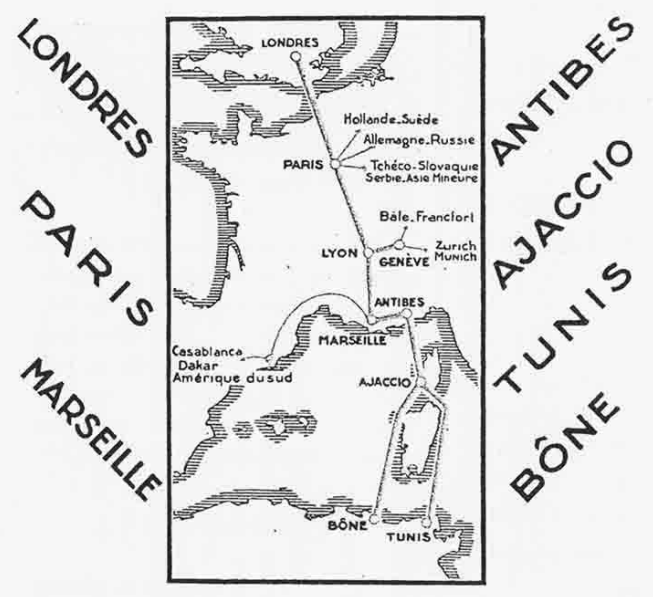
TUNIS

DE LA CÔTE D'AZUR
AU PAYS DE L'ISLAM
PAR HYDRAVION
EN 6 HEURES

AGRÈMENT - CONFORT
RAPIDITÉ - SÉCURITÉ

AIR UNION-AÉRONAVALE

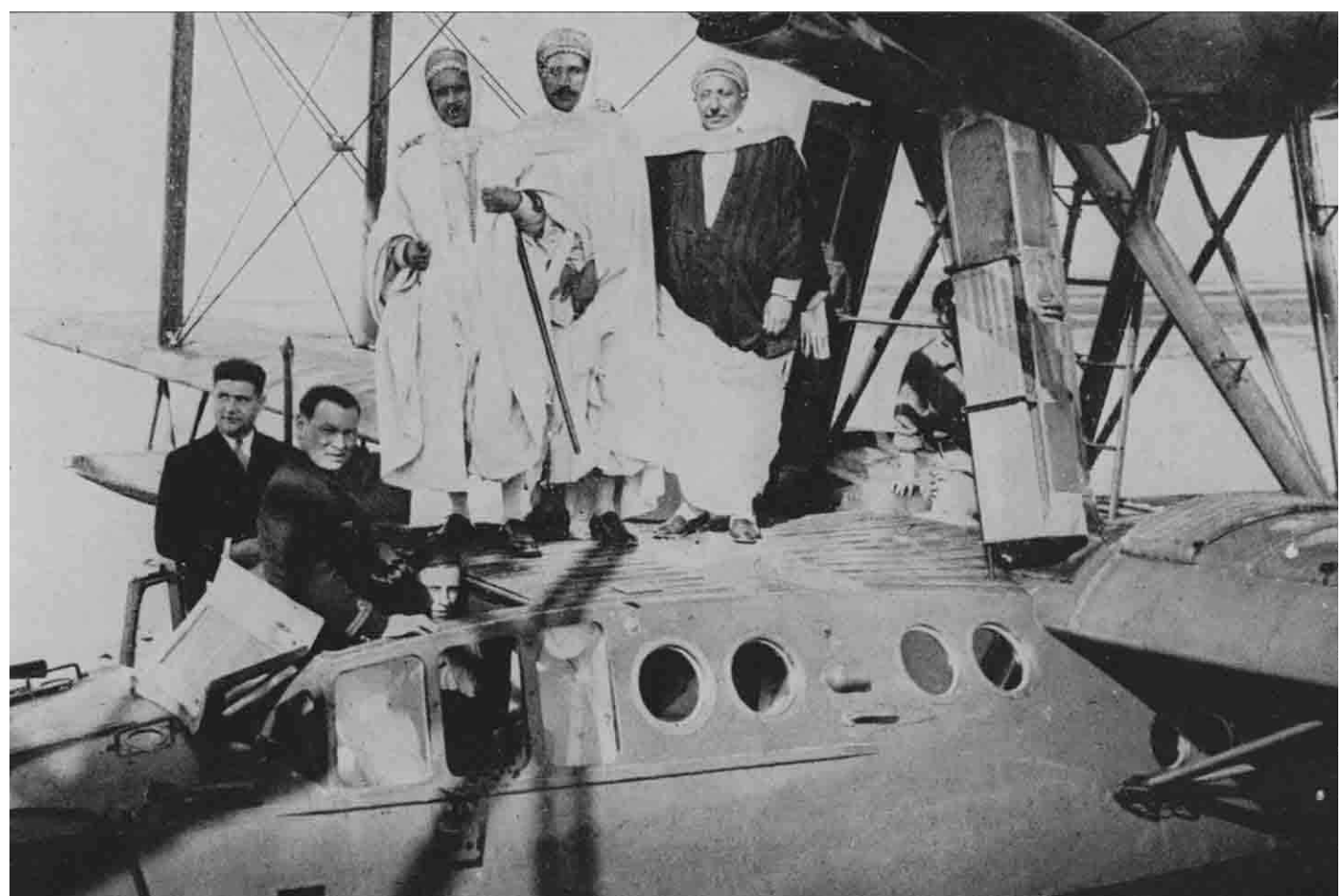
AIR UNION-AÉRONAVALE



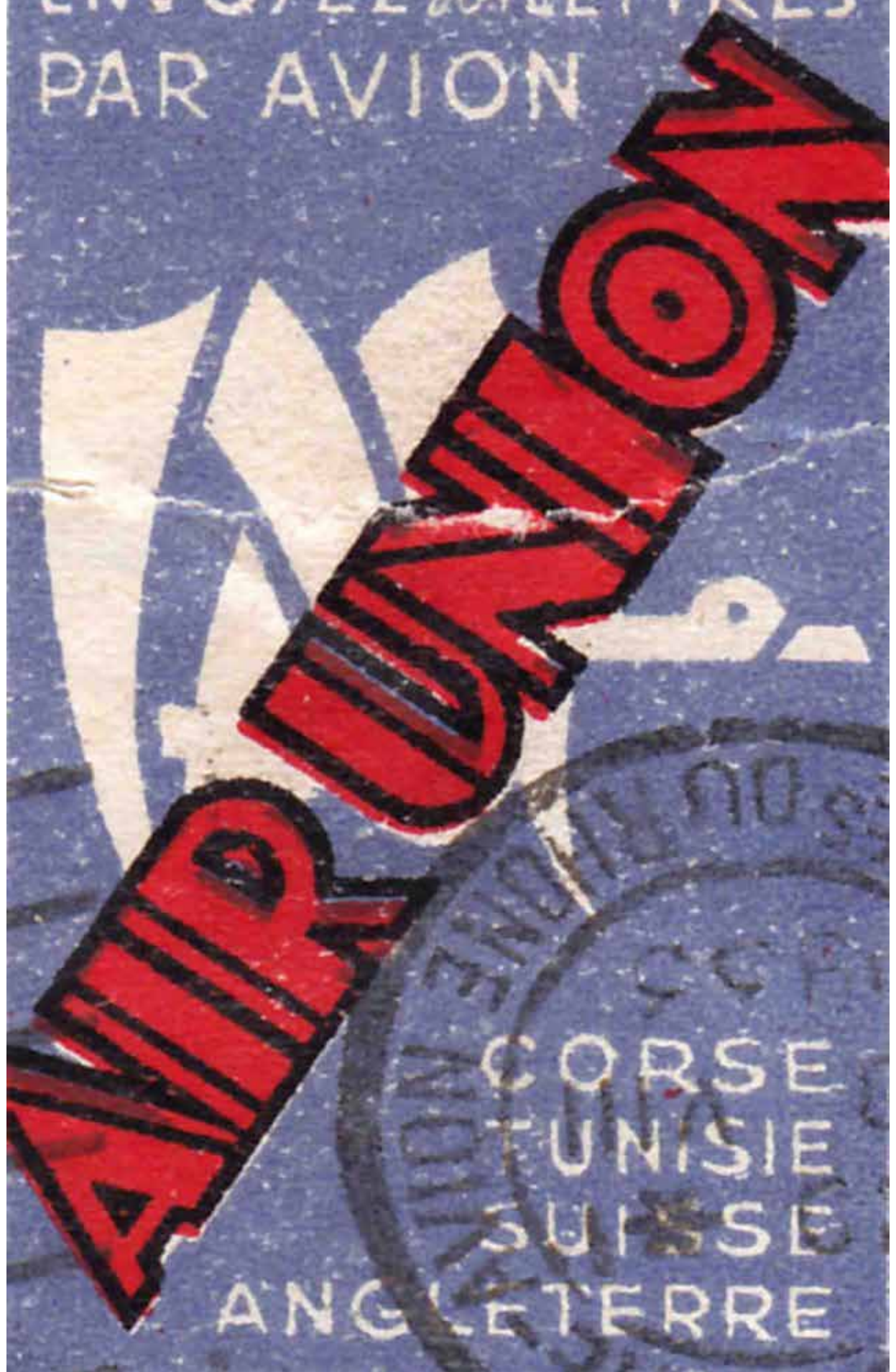
**PASSAGERS
POSTE - FRET**



▼ En mai 1931, trois caïds tunisiens partent de Tunis pour Marseille avec un CAMS 53 d'Air Union : Si Naceur Ben Saïd, Si Aziz Djellouli et Si Mohamed Zouari

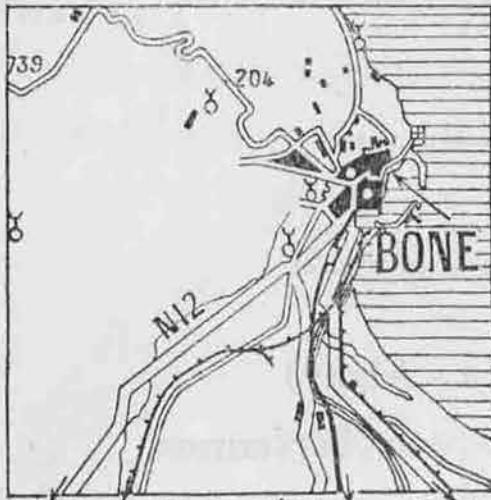


ENVOYEZ ^{vos} LETTRES
PAR AVION



BÔNE (Algérie - Constantine)

Base d'Hydravions mixte de l'Aéronautique Marchande et des Forces Aériennes



Philippeville St. Ahras Tunis

Position :

Dans le port de Bône. — Lat. : 36° 54' N, Long. : 7° 46' E.

Description :

Aire d'amerrissage : bassin de la Grenouillère : 500 m × 600 m; avant-port : 1.000 m × 60 m.

Vents dominants : NW.

Caractères des environs : région de plaine; sauf au NW, montagneuse et boisée.



Repères :

Phare maritime à éclats du Cap de Garde à 8 km 500 N, portée 65 km.

Signalisation :

De nuit : balises.

Installations :

Projecteurs d'amerrissage, radiotélégraphie, radiogoniométrie, indicatif F.O.N., longueurs d'onde 900 m et 930 m. — Hangars : 32 m × 45 m (7 m 50 sous entrant). — Mise à l'eau : 1 grue 10 tonnes 1 bouée. — ₰ 0.99 à Bône. — † Navirienne Bône. — ☐ prévenir au moins 1 h. à l'avance.

Ravitaillement :

₰. — Ⓜ, Ⓞ s'adresser à la Cie

industrielle des Pétroles de l'Afrique du Nord, ₰ 3.54 (délai de livraison : 1/2 journée).

Ressources : 🏠 Bône 2 km. — ☒ 🏠 loueur, Bône 1 km 500. — **Autobus :** devant la base, 1 service toutes les heures.

BÔNE (Constantine), 🗺 (Pli 8), (Alt. 8 à 50 m.), 31.065 Eur., 17.505 Ind. = Voir : Cours Jérôme Bertagna; Jardin Randon; Pépinière; Colline des Santons (Kasbah, vue). = Env. : N : Cap de Garde 10; St-Cloud-les-Plages (par la route de la Corniche) 4. — O . Hippone (Musée, Basilique St-Augustin : de la plate-forme, vue ★) 3. = Exc. : O : Bugeaud (Stat. estiv. en forêt; ascension du Bou-Zizi et du Kef Seba) 13.

🏠 **Transatlantique**, chemin Corniche, (32 ch 🏠) ☒ 12 ☒ † Hotransat ₰ 2.44.

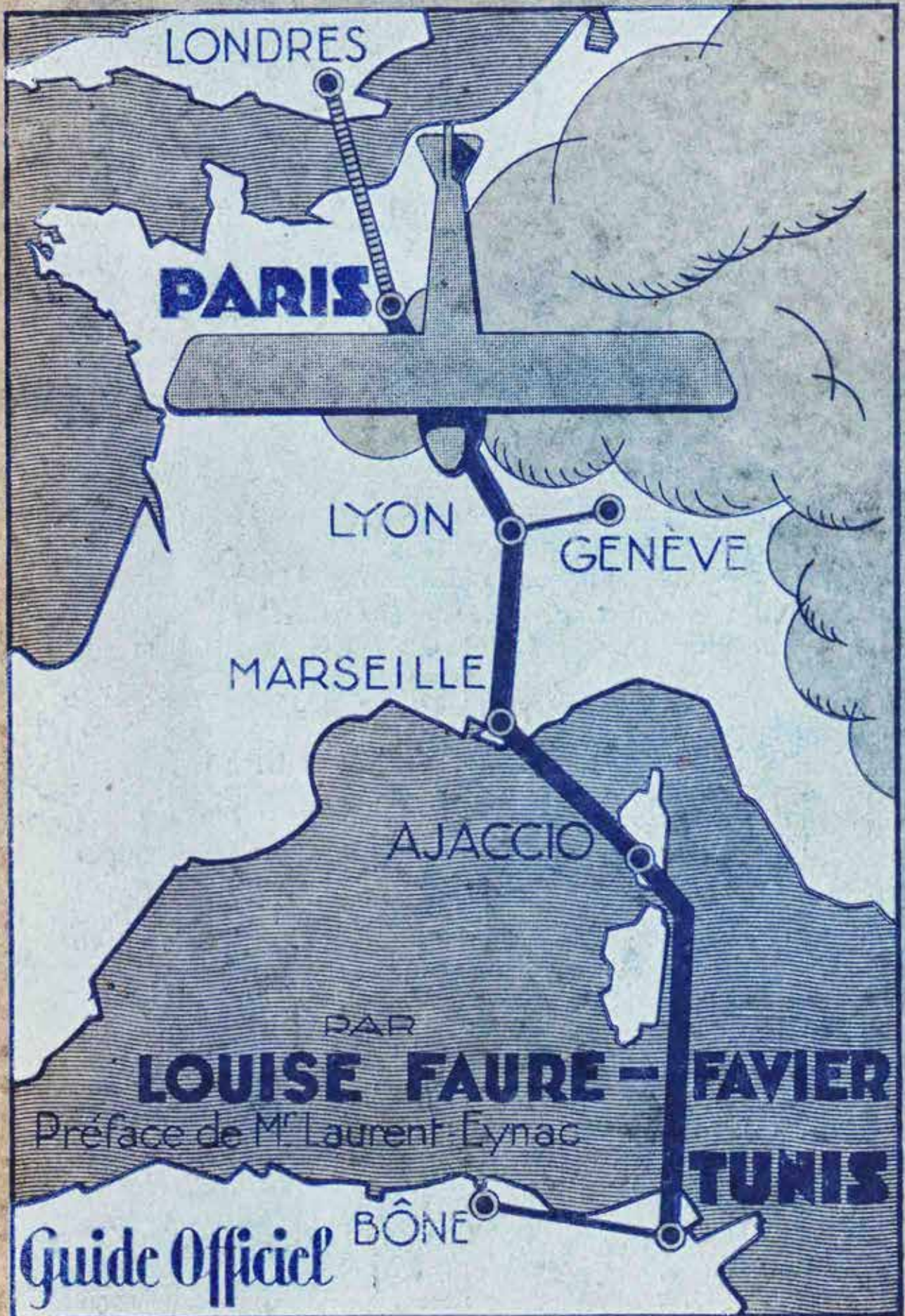
🏠 **Grand Hôtel et d'Orient**, cours Bertagna, (60 ch 🏠) 3 ☒ wc ₰ 0.51.

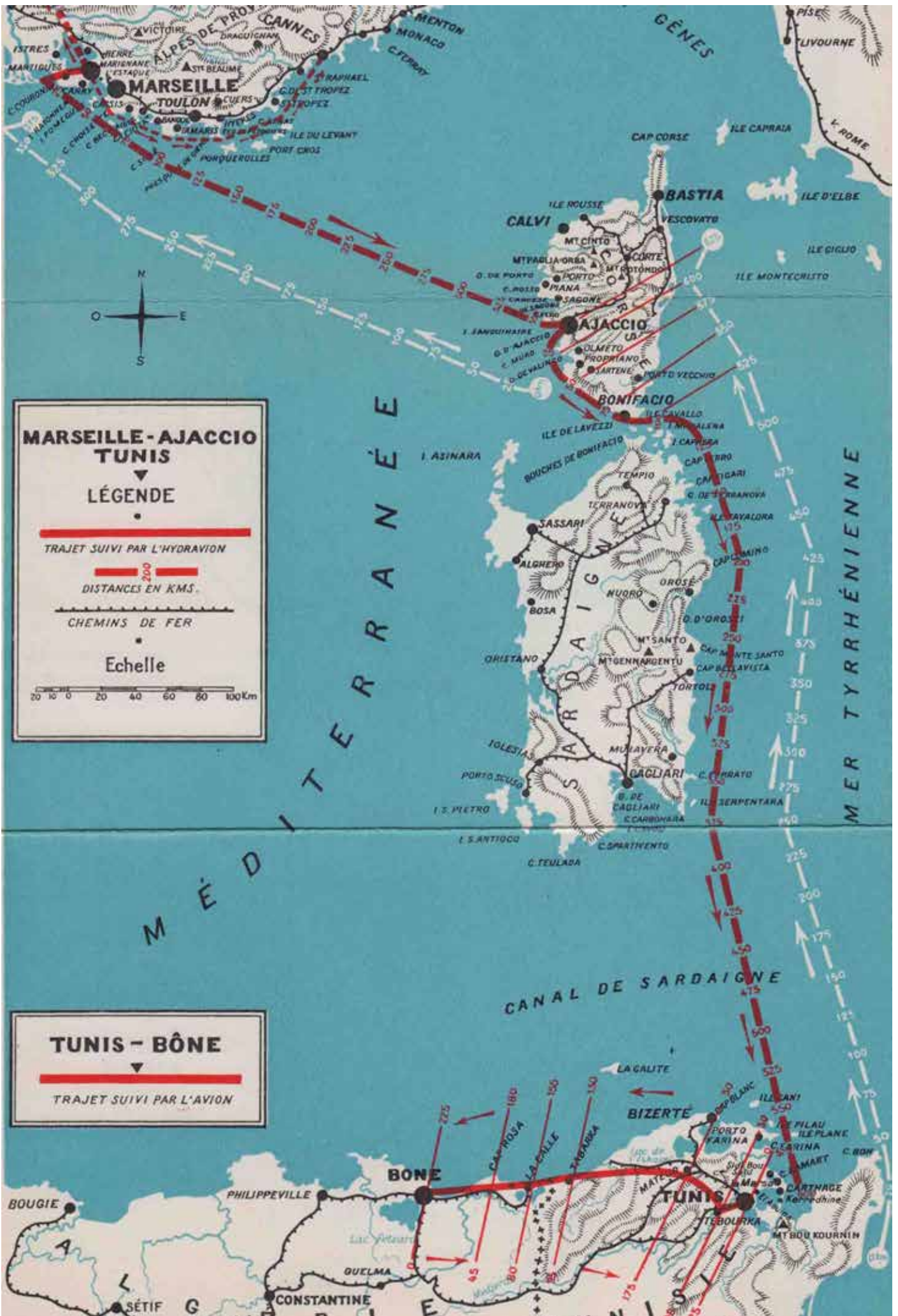
🏠 **Touring**, r. Volontaires et Perrégaux, (27 🏠) 1 ☒ wc ₰ 3.80.

🏠 **de Nice** (meublé), 11 r. Perrégaux, 1 ☒ wc ₰ 2.09.

★ **Nicolas Patalano**, r. Perrégaux.

GUIDE DES VOYAGES AÉRIENS **PARIS-TUNIS**





LA LIGNE AÉRIENNE TUNIS-BONE

par Avion

225 kilomètres — 1 heure 25 minutes.

La ligne Tunis-Bône effectuée par avions est le premier tronçon de la ligne Tunis-Alger.

Elle comporte 225 kilomètres qui se subdivisent ainsi :

Tunis-Tebourba	30 kilomètres	10 minutes
Tebourba-Tabarka	130 —	45 —
Tabarka-La Calle	155 —	53 —
La Calle-Sud du Cap Rosa	180 —	1 h. 05 —
Sud du Cap Rosa-Bône	225 —	1 h. 25 —

Ces 225 kilomètres sont accomplis en 1 heure 25 minutes environ sur avion-limousine Bréguet dont la vitesse est, on le sait, de 170 kilomètres à l'heure.

Le départ a lieu de l'aéroport terrestre de Tunis : *El Aouina*, à 4 kilomètres de Tunis.

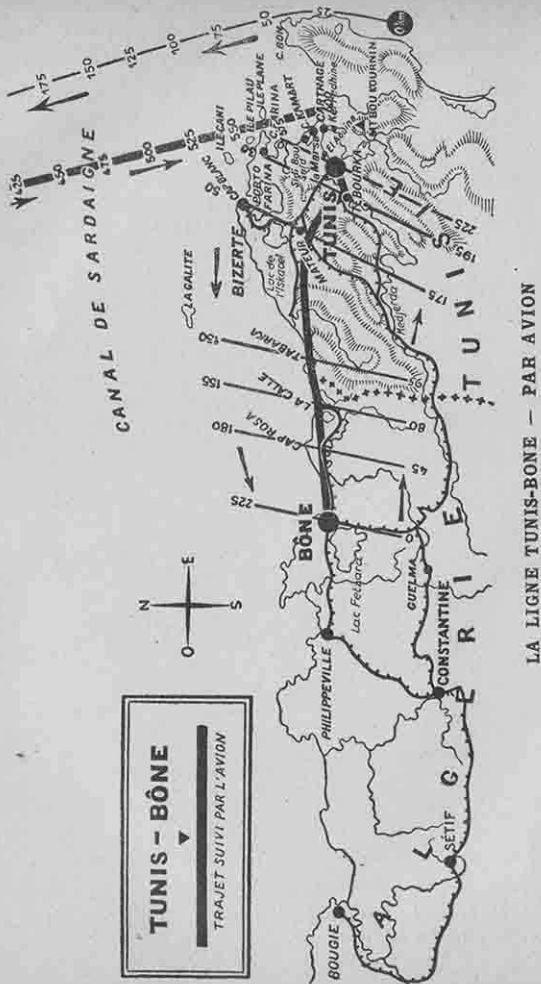
La ligne aérienne est, pendant les trente premiers kilomètres, à peu près parallèle à la ligne de chemin de fer qui coupent les ruines de l'ancien aqueduc de Carthage.

Carthage est laissée à droite et en arrière. L'avion survole une chaîne de collines. La première agglomération rencontrée est *Djeïda*, proche de *Tebourba*, toutes deux riveraines de la Medjerda. Ces deux cités de la banlieue tunisienne, aujourd'hui tout à fait modernisées, approvisionnent Tunis de légumes et de fruits. Toutes les deux ont un pont sur le fleuve et aussi une station de chemin de fer.

Au nord de *Djeïda*, dans la plaine où coule la Medjerda, entre *Djeïda* et Carthage, se trouvait l'ancien fort d'Utique.

Et le Dirigeable français créera, lui aussi, les grandes routes intercontinentales.

Pierre DEBROUTELLE.



TEBOURBA

30 kilomètres — 10 minutes.

Tebourba, au bord de l'ouest Medjerda, est une ancienne cité romaine du nom de «Tuburbo minus» où l'on voit encore les restes d'un amphithéâtre. Toute la région autour de *Tebourba* est fertile et bien cultivée par d'habiles jardiniers.

L'avion coupe l'oued Medjerda à *Tebourba*.

Passée l'agglomération de *Mateur* ou *Mater*, proche le lac de Bizerte, dans une région fertile en grains et riche en bestiaux, l'avion aborde une série de petites collines peu cultivées, sauf au fond des vallées étroites.

L'avion laisse, à droite, le lac de Bizerte et une chaîne de montagnes qui sépare la ligne aérienne de la mer. C'est la chaîne du Mogod, dernier contrefort de la chaîne de Kroumirie.

La côte apparaît bientôt, précédée par une bande de dunes de sable d'une merveilleuse couleur orangée.

Cette côte, entre le cap Serrat et le cap Negro, était autrefois abondamment pourvue de bancs de corail qui attiraient, par centaines, les embarcations des Napolitains. C'est là que se pêchaient les coquillages qui fournissaient la pourpre tant employée à l'époque romaine.

Au sud du cap Negro se dessine la baie de *Tabarka* avec son îlot à l'extrémité d'un cap. Cet îlot de *Tabarka*, encore hérissé de fortifications génoises, était jadis rattaché à la côte par une digue.

TABARKA

130 kilomètres — 45 minutes.

Tabarka, l'ancienne *Tabarca* romaine, située à quelques kilomètres de la frontière d'Algérie, est un port animé qui prend une importance croissante. C'est dans la rade de

Toujours plus vite!

Sadi LECOINTE.

Tabarka que s'ouvrirent les opérations navales, lors de l'invasion de la Kroumirie. Une belle ville moderne s'étage, aujourd'hui, à la base de la colline qui porte le Bordj Djedid ou Fort-Neuf

Des restes de constructions romaines conservent le souvenir de la prospérité de *Tabarka* lorsque deux grandes voies rattachaient son port à Hippone et aux carrières de marbre de Simittu.

De *Tabarka* à *La Calle*, l'avion survole constamment le littoral bordé par la chaîne de montagnes des Kroumirs. Cette chaîne de montagnes, qui s'étend du sud-ouest au nord-est, doit son nom à la fameuse tribu des Kroumirs, qui en habita longtemps les clairières cultivées en orge, en maïs et en tabac. Elle est d'un aspect tourmenté, avec des sommets en forme de longues croupes aux crêtes dentelées de grès noir ou rouge qui portent le nom général de kef ou «rocher». La plupart de ces montagnes sont boisées et on y cultive le chêne-liège. La frontière algérienne est située entre *Tabarka* et *La Calle*, à 10 kilomètres environ de *Tabarka*.

LA CALLE

155 kilomètres — 53 minutes.

Le port pittoresque de *La Calle* est visible de très loin grâce à ses trois lacs semblables à trois miroirs aux creux des montagnes aux pentes brusques couvertes de chênes-lièges. L'un de ces lacs se nomme le Lac des Poissons. En effet, des myriades de poissons vivent dans ses eaux. L'histoire de *La Calle* est curieuse, depuis son nom probablement dérivé de l'el Kherraz des Arabes à cause de la forme de son port qui ressemble à une cale, peut-être dérivé de *Kalaa* ou forteresse. Cette forteresse fut longtemps un nid de corsaires. Cependant, un siècle et demi

L'Aviation c'est l'interpénétration des mondes pour une Humanité meilleure.

Maurice SATINEAU.

avant la conquête de l'Algérie, La Calle était déjà terre française. Des matelots provençaux y pêchaient le corail pour le compte de négociants marseillais constituant la « Compagnie d'Afrique ».

Une petite colonie de frégataires, recrutés en majeure partie dans les prisons de France, se fixa à La Calle. L'accès de la station était rigoureusement interdit aux femmes.

Aujourd'hui, une ville neuve s'est élevée en face du vieux Bastion de France. L'exploitation périmée des bancs de corail est remplacée par la moderne industrie de la salaison des sardines. En outre, La Calle fournit de poissons frais les villes du littoral algérien.

SUD DU CAP ROSA

180 kilomètres — 1 heure 5 minutes.

Après avoir passé La Calle, l'avion survole une région marécageuse bordée par les lacs Ouleira et Melah d'une part, et la mer d'autre part, puis franchit une petite chaîne de collines qui se termine, en mer, par le cap Rosa.

Entre la mer et la région marécageuse bien dénommée « Lac des Oiseaux », l'avion suit l'oued el Kehir bordé de régions vignobles, jusqu'à Bône.

BONE

225 kilomètres — 1 heure 25 minutes.

La baie de Bône apparaît au pied de la chaîne de montagnes de l'Edough qui atteint 1.008 mètres au cap de Garde, éperon du golfe où se déverse l'oued Seybouse.

Bône est l'une des quatre premières cités de l'Algérie pour son chiffre de population et le mouvement de son port. Son passé historique est célèbre. Elle fut l'Hippone

L'empire du monde appartient à qui aura l'empire des airs.

JACQUES MORTANI.

des Romains, l'Utuba des Carthaginois. L'évêque saint Augustin y résida pendant trente-cinq ans. En réalité, la Bône moderne s'élève à deux kilomètres de l'ancienne Hippone, dans un site admirable tant au point de vue de l'orientation et de la situation qu'au point de vue de la luxuriance de la végétation extrêmement variée. Le nom arabe de Bône est Bled-el-Hanch qui se traduit par « ville des jujubiers ». Mais les jujubiers qui, jadis, entouraient ses murailles d'une ceinture de verdure sont remplacés aujourd'hui par des oranges. Bône est une des villes les plus agréables de l'Algérie grâce à sa belle ordonnance, sa propreté, ses promenades et ses jardins. Du haut de l'avion, on juge de la prospérité de la cité par l'abondance de villages et de riches villas qui peuplent sa riche plaine à laquelle on a donné le nom de « Jardin de l'Algérie ».

L'aéroport de Bône se trouve en bordure de l'oued Seybouse.

If you had wings, they would fly!

Charlie CHAPLIN,
(CHARLOT).

FARMAN



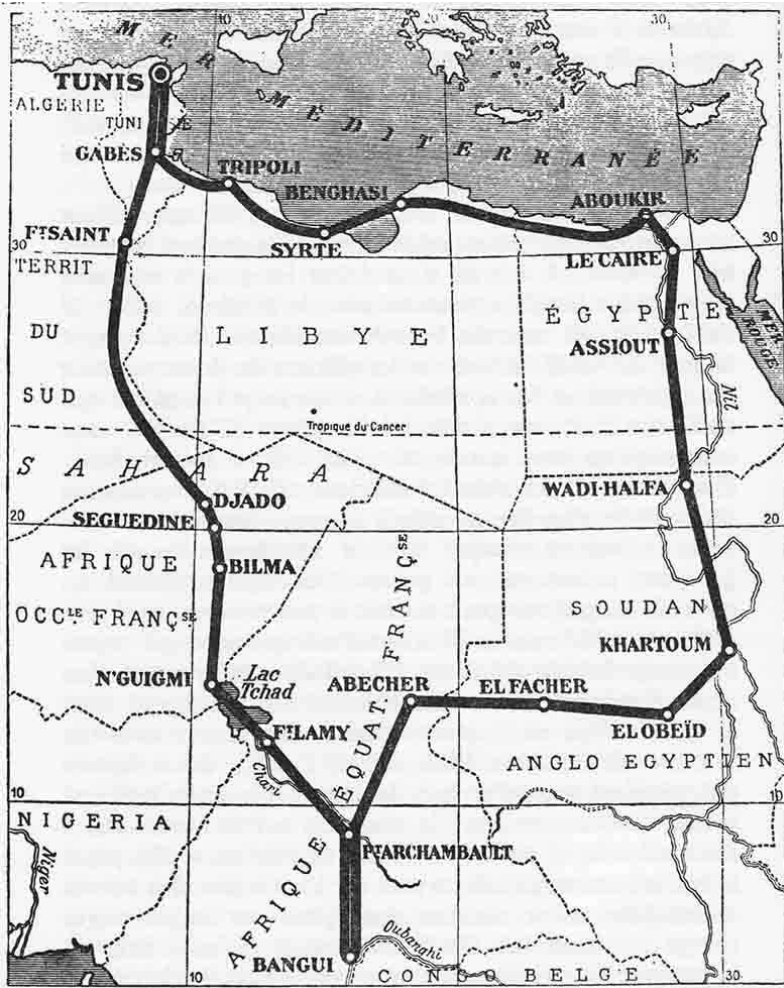
CET AVION

est fourni à toutes les Compagnies
de Navigation Commerciale françaises :

AIR UNION, Cidna, C^{ie} AÉROPOSTALE, C^{ie} Aérienne Française,
Société G^{ie} de Transport Aérien, Société Transafricaine d'aviation, etc...
ainsi qu'à de nombreuss Sociétés étrangères

AVIONS H. & M. FARMAN, 167, Rue de Silly, Billancourt (Seine)

Dieudonné Costes en Afrique



Le 17 avril 1932 : Dieudonné Costes, accompagné de Jean Schneider, secrétaire général d'Air Union, et de Véron, mécanicien, se pose à Maison-Blanche avec le Breguet 27 F-AJRC en provenance de Tunis.

Il rentre d'une mission en Afrique pour le compte d'Air-Union en vue de l'implantation d'une ligne aérienne vers le Tchad et Madagascar par le Sud-Tunisien et la vallée du Nil. Il avait rejoint à Abécher, le 28 février, la mission automobile du prince Sixte de Bourbon. Parti de Villacoublay le 16 février 1932, le Breguet passe successivement à Rome, Benghazi, Le Caire, Ouadi Halfa, Khartoum, Fort-Archambault, Bangui, N'Guigmi, Bilma, Djado, Fort Saint, Tunis, Alger, Oran, Séville, Madrid et arrive au Bourget le 23.

▲ *Itinéraire de la mission aérienne accomplie par Costes et Schneider*

▼ *Arrivée du Breguet 27 à Maison-Blanche le 17 avril 1932*



CHRONIQUE DES AVIONS

Louis Breguet

BUREAUX A PARIS
24, rue Georges-Buis (XVI^e)
TEL. : Saxe 39-42 à 39-55

USINES
AVIONS : Vélizy-Villacoublay (Seine-et-Oise)
TEL. Autouil 82-89 et 82-91
HYDRAVIONS : Le Havre-Pont N° 7 (S.-Inf.)
TEL. 99-70

Adresser toute correspondance aux bureaux de Paris
(Service de la Chronique)

Nos Héros de l'Air

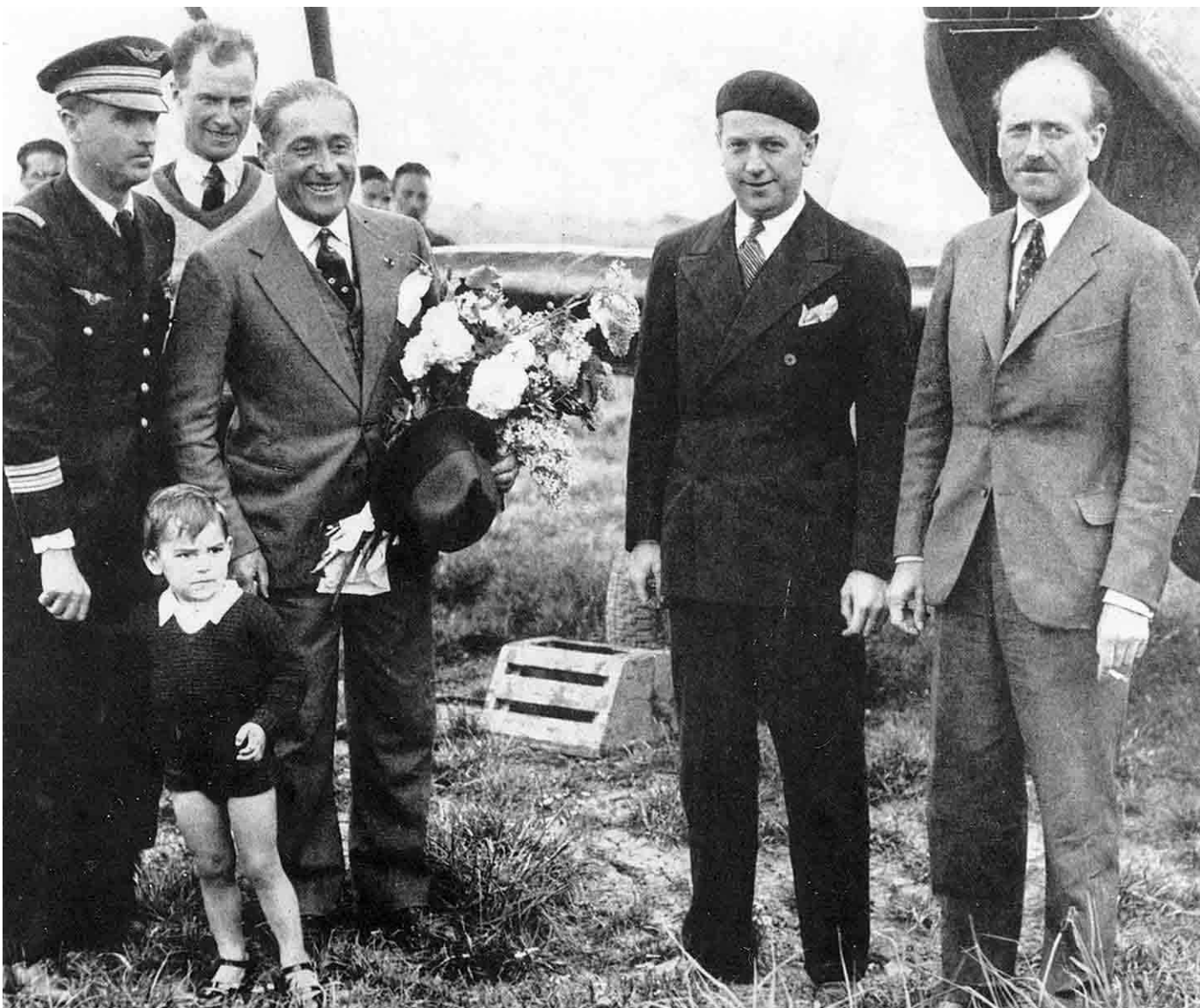


Costes, Schneider et Vacon, viennent d'atterrir sur l'aérodrome de Tunis à la fin de leur randonnée aérienne à travers l'Afrique.



© Jacques Hémet

▲ *Escale italienne du Breguet 27*
▼ *À Maison-Blanche le 17 avril 1932, colonel Pierre Weiss, Veron, Dieudonné Costes, x, Jean Schneider*



L'AVION BREGUET

"TOUT ACIER"

choisi par COSTES
et SCHNEIDER



a parcouru 20.000 kilomètres dans les
conditions les plus dures, et leur a permis
d'établir les premières bases d'une voie
aérienne vers le LAC TCHAD

SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS D'AVIATION

Louis BREGUET

24, Rue Georges-Bizet — PARIS

Usine d'Avions
à VÉLIZY-VILLACOUBLAY

Usine d'Hydravions
au HAVRE

Chronologie

11 avril 1927 : les Lignes aériennes Latécoère (CGEA) sont rachetées par Marcel Bouilloux-Lafont qui donnera le nom de Compagnie générale aéropostale (CGA) le 20 septembre.

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.

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 : 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 Marseille-Alger par la Compagnie France-Algérie. Pilote : Henri Leclaire, mécanicien : 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 de 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-AHGB de la CGEA, Pilote ?, radio : Jean Le Duff, au cours d'un courrier spécial à l'occasion du Salon international de l'aviation, de la navigation et de l'automobile. Les deux hommes sont indemnes. Au départ d'Alicante, le moteur prend feu et l'hydravion retombe durement sur le plan d'eau. Ramené la côte et faute d'appareil de secours, 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 de la CGEA sur la ligne Alicante-Oran. L'équipage est sauvé par le navire italien *Bellagra*.

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.

4 octobre 1927 : panne de moteur et amerrissage forcé à environ 130 km au sud de Sète du Laté 21bis F-AIHN de la CGA sur la ligne Alger-Marseille. Pilote : René Mercier, le radio : Mattei e mécanicien : Edmond Roux. Les navires sur la zone sont prévenus par la station radio de Marseille. Le Laté est rejoint par le remorqueur *Marius-Chambon* et le voilier italien *Monteponi* faisant route de Barcelone à Reggio de Calabre. Le voilier prend les trois naufragés et le courrier à son bord. Le *Marius-Chambon* remorque l'hydravion qui est finalement abandonné au sud de Toulon après 10 heures d'efforts.

7 décembre 1927 : panne de moteur et amerrissage forcé sur forte mer au large d'Oran du LeO H 13 F-AFCZ de la CGA 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 H133 F-AHET de la CGA sur la ligne Alicante-Oran. Le pilote Maurice Goalard et le radio Jean Le Duff sont indemnes.

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

31 décembre 1927 : l'accident à Berre du Laté 23 reconstruit à partir de la coque du Laté 21bis F-AIHP entraîne la mort d'Achille Enderlin, Perret, Gustave Berdin et Mattei, mécaniciens.



▲ *Le SPCA 63 Météore F-ESEL, du même modèle que le F-AIFN (ex F-ESKL) accidenté le 2 mai 1927 dans le port d'Alger en entraînant la mort du pilote Louis Larmor*

▼ *Le navire-dépanneur «Jonquille» mis en service par l'Aéropostale en 1927, ancien patrouilleur*



3 janvier 1928 : après la fermeture de la ligne de la CGA, le LeO H133 F-AHBI prend feu en mer entre Oran et Alicante.

22 mars 1928 : ratification de l'accord signé à Madrid permettant à la CGA, qui a pris la suite de la Compagnie France-Algérie, de faire escale aux îles Baléares. Début de l'aménagement de l'hydrobase d'Alcudia dans l'île de Palma-de-Majorque.

16 avril 1928 : première ouverture de la ligne saisonnière Bône-Tunis de la Compagnie Aéronavale-Air Union. Arrêt le 8 octobre.

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 CGA. Les pilotes : 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 en Latécoère 32. Pilote : Henri Leclair, radio : François Urvoy et mécanicien : Béral. Un fort vent de face oblige à faire demi-tour et à amerrir aux Baléares. Arrivée à Alger le lendemain.

22 août 1928 : ouverture du service aérien Alger-Marseille de la CGA en Latécoère 32, pilote : Henri Leclair, radio : Juan Munar et mécanicien : Claudius Dupont, le mauvais temps oblige une escale à Perpignan-La Salanque.

8 septembre 1928 : panne de moteur et amerrissage forcé près des Baléares du Laté 32 F-AISO sur la ligne Marseille-Alger. Le pilote : Henri Vallin, le radio : Alexandre Le Pêcheur et le mécanicien : Boisseau, sont repêchés le lendemain matin par le navire-dépanneur *Jonquille*. L'hydravion est remorqué jusqu'à Palma atteint le 10 septembre. Premier dépannage ayant fait appel avec succès à la radio.

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 la CGA. Pilote : Marceau Méresse. L'hydravion est remorqué jusqu'à Palma 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 de la CGA. Pilote : Henri Vallin, radio : Fichoux (blessé) et mécanicien : Paul Gérin (blessé). L'hydravion s'ouvre en deux et 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 de la CGA. Pilote : Roger Féru, radio : Pierre Viré et mécanicien : Jean-Jacques Loertscher. L'hydravion est détruit dans l'accident, 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 par la CGA, sur la ligne Marseille-Alger, du nouvel hydravion CAMS 53 (F-AISV). Pilote : Henri Vallin, Radio : Leroux et mécanicien : Royère. Le deuxième exemplaire (F-AISX) sera mis en service le 1^{er} novembre.

25 octobre 1928 : décollage de Villacoublay avec le Breguet 19A²F-MBDT *Général Laperrine* des Lt Marie (pilote), Lt Boulmer (navigateur-radio) et Adj Demeaux (mécanicien) pour une mission d'étude vers Reggan, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambaud, Bangui et qui se termine par la destruction de l'avion le 2 novembre à Luluabourg au Congo Belge.

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 de la CGA. Pilote : Henri Vallin, radios : Edmond Leroux 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, sur la ville de Palma, du Laté 32 F-AISN sur la ligne Marseille-Alger.



▲ *Le CAMS 56 F-AIOY dessiné par Jean Bellis (www.jeanbellis.fr)*

Le CAMS 53 (moteurs Hispano-Suiza 12hbr de 500 ch) a été utilisé à une dizaine d'exemplaire. La version CAMS 56, remotorisée avec des moteurs Gnome-Rhône 9 Akn de 480 ch, qui a les mêmes performances que le CAMS 53, a été utilisée en quatre exemplaires : F-AIOX, F-AIOY, F-ALCG et F-ALCH. Les deux versions diffèrent par le carénage des moteurs.

▼ *CAMS 53 à Alger, Jean Mermoz au premier plan*



Le pilote Étienne Simon et le mécanicien Fernand Royère sont indemnes, mais le radio, Fernand Girard, décédera le surlendemain des suites de l'accident.

1^{er} décembre 1928 : départ d'Oran de la deuxième mission de la CGA vers l'Afrique en reconnaissance de la future ligne Alger-Brazzaville. Laté 25 F-AIUS, pilote : Robert Collet, radio : Pierre Barbier et mécanicien : Lavidalie. Oran-Colomb Béchar-Adrar-Taourit et Reggan.

7 janvier 1929 : départ d'Alger de Charles Poulin et Robert Collet avec le Laté 25 F-AIUS, pour une reconnaissance d'itinéraire pour le compte de la CGA. Alger-Laghouat-El Goléa-Adrar et Reggan.

14 mars 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé à large de Barcelone du CAMS 56 F-AIOY sur la ligne Marseille-Alger de la CGA. Le pilote, Alexandre Pichodou, le radio, Alexandre 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 de la CGA. Pilote : Max Ringel, radio : Louis 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) et sa femme et le radio Louis 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.

21 juillet 1929 : première ouverture du service postal sur la ligne saisonnière Tunis-Bône de la Compagnie Aéronavale Air-Union avec le LeO H 190 F-AIJN, pilote : Pons et radio : Raoul. Retour le même jour.

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 de la CGA. Pilote : De Visa, radio : Alexandre Le Pêcheur, mécanicien : Jean-Joseph Carrey. L'hydravion est endommagé à 50 %, l'équipage et le courrier sont sauvés par le navire *El-Goléa*.

9 octobre 1929 : panne de moteur et amerrissage à 130 km au nord d'Alger du CAMS 53 F-AISZ sur la ligne Marseille-Alger de la CGA. Pilote : Alexandre Pichodou, radio : Pierre 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 de la CGA. Pilote : Edmond Larbonne, navigateur : Adan, radio : Maurice Thomasset et mécanicien : Traverse. Le radio Maurice Thomasset réussit à réparer son appareil radio dans une mer démontée et peut donner sa position afin d'être secouru. 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. Suite à cet accident, Maurice Thomasset, âgé de 19 ans, est promu chevalier de la Légion d'Honneur, cette distinction lui sera remise durant son service militaire à la base aérienne de Bron.

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

1^{er} décembre 1929 : après être passé par l'Espagne et Tanger, Robert Collet part de La Sénia avec le Laté 15 F-AIUS de la CGA pour aller jusqu'à Niamey en passant par Reggan et Gao. Il prospecte les lignes africaine pour la future ligne.

24 décembre 1929 : panne de moteur et amerrissage forcé près des îles Baléares du CAMS 53



▲ ▼ *Hydrobase de l'Agha, le 20 mars 1930, arrivée du CAMS 53 et déchargement du courrier*



F-AJJQ sur la ligne Marseille-Alger de la CGA. Le pilote Max Ringel et l'équipage sont indemnes. L'hydravion est détruit dans l'accident.

25 janvier 1930 : le Laté 26 F-AJLC de la CGA, transportant le courrier de Buenos-Aires vers Toulouse fait un amerrissage forcé dans le détroit de Gibraltar avec le pilote Alphonse Bruyère, le radio Léopold Aubry et les quatre passagers qui disparaissent, le courrier sera retrouvé sur la plage de Mostaganem le 1^{er} mars.

9 février 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé près des îles Baléares du CAMS 56 F-AIOY sur la ligne Alger-Marseille de la CGA. Pilote : Robert Raynal, radio : Robert 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. Les cadavres de l'équipage sont rejetés par la mer sur la plage de la baie de Paulilles trois jours plus tard. Robert Raynal était entré à L'Aéropostale le 1^{er} mai 1929, il était le fils du commandant Eugène Raynal, le héros du Fort de Vaux.

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

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

10 avril 1930 : le pilote Paul Périchon inaugure, avec Robert Bajac, chef-pilote d'Air Union, la ligne saisonnière Tunis-Bône avec le Farman 190 F-AJGN *L'Affable*. Ensuite, les équipages assurent les navettes de cette ligne et s'occupent de l'entretien et de la mécanique à Bône où seule une agence de voyage représente Air Union.

17 avril 1930 : réouverture du service postal saisonnier sur la ligne Bône-Tunis de la Compagnie Air-Union par Robert Bajac et Paul Périchon, avec le Farman 190 F-AJGN *L'Affable*. Retour le 18 avril.

20 avril 1930 : vol de démonstration Alger-Paris en 12 heures de la CGA à l'occasion de fêtes du Centenaire de l'Algérie. 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 de la CGA. Pilote : De Visa, radio : Maurice Thomasset et mécanicien : Pineau. 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 de la CGA avec le Laté 28 F-AJLE, équipage Léon Antoine, Robert Collet et Eugène Santenac.

6 mai 1930 : voyage Oran-Alger-Sétif-Alger de la CGA. Avion Laté 28 F-AJLE, équipage Léon Antoine, Robert Collet et Eugène Santenac.

10 mai 1930 : vol de démonstration rapide Alger-Casablanca de la CGA à l'occasion de fêtes du Centenaire de l'Algérie et de l'Exposition philatélique internationale d'Alger. Laurent-Eynac assiste au départ du voyage avec escales à Oran et Fès. Avion Laté 28 F-AJLE, pilotes : Léon Antoine et Robert Collet, mécanicien : Eugène Santenac. 5 000 cartes et quelques lettres spéciales sont transportées. Décollage d'Alger à 10 h 08, escale à Oran de 12 h 15 à 13 h, puis Fès et arrivée à Casablanca à 17 h 35.

15 mai 1930 : voyage postal unique Alger-Tunis, avec escales à Sétif et Constantine, par la SDA,



▲ *Benoit Manès sur le LeO H 24 F-AKDX à l'Agha en 1930*

▼ *Le 20 mars 1930 , mise à terre du CAMS 53 F-AJKB à l'hydrobase de l'Agha par la grue derrick*



pilote : Max Knipping avec le Nieuport 21 F-AIBY. Retour le 19 mai sans courrier.

19 mai 1930 : voyage postal unique Tunis-Alger, par la SDA, pilote : Maurice Finat en Caudron 128.

22 mai 1930 : le pilote Paul Périchon, d'Air Union, transporte trois personnalités de Tunis à Alger à l'occasion des fêtes de Centenaire avec le Farman 190 F-AJGN *L'Affable*.

24 juin 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé au large de l'île de Minorque du Laté 32 F-AITX (endommagé) sur la ligne Marseille-Alger de la CGA. 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.

6 juillet 1930 : courrier aérien Alger-Clermont Ferrand à l'occasion de l'Exposition philatélique internationale d'Alger et des fêtes aériennes d'Auvergne. Geneste de l'ACA convoie 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 de la CGA. Pilote : De Visa, radio : Maurice Thomasset et mécanicien : Mailland (indemnes). L'hydravion est repéré par le yacht espagnol *Helius* qui le prend en remorque et embarque l'équipage et les deux sacs de courrier. L'amarre casse au cours du remorquage en direction de Puerto Pollensa (Baléares) et l'hydravion coule.

9 octobre 1930 : panne de moteur et amerrissage forcé au cours de la 70^{ème} sa traversée de Méditerranée par Alexandre Pichaudou, avec le radio Pierre Hautot et le mécanicien Travers. L'équipage et le courrier sont récupérés par le *Timgad*. L'amarre se brise au cours du remorquage et la coque de l'hydravion est retrouvée deux jours après par le *Colonel-Casse* à 40 miles au nord d'Alger.

Décembre 1930 : La CGA assure un service quotidien dans les deux sens Marseille-Alger (sauf le lundi) avec des CAMS 53. L'escale de Palma de Majorque, aux Baléares, peut être évitée par vents favorables, ce qui ramène le temps de parcours de 7 heures à 5 heures.

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 de la CGA. 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.

31 mars 1931 : mise en liquidation judiciaire de la CGA qui se voit contrainte de déposer le bilan. En mai, un comité de direction présidé Raoul Dautry, directeur des Chemins de fer de l'État, reçoit tout pouvoir du ministère de l'Air pour diriger l'exploitation des lignes de la Compagnie. Le parcours africain de la CGA n'est pas touché, mais de nombreuses lignes sud-américaines seront fermées.

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

18 avril 1931 : réouverture du service postal saisonnier sur la ligne Tunis-Bône de la Compagnie aéronavale Air-Union avec le Farman 190F-AJGN *L'Affable*, piloté par Paul Périchon et Robert-Bajac. Retour le lendemain.

10 juin 1931 : transport exceptionnel de courrier aérien sans surtaxe d'Alger à Bône par la Compagnie Air Union.

15 juin 1931 : Raoul Dautry devient président du comité de direction de la CGA (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 de la CGA. Pilote : André

COMPAGNIE GÉNÉRALE
AÉROPOSTALE

SERVICES AÉRIENS

FRANCE - MAROC - ALGÉRIE - A.O.F. - AMERIQUE DU SUD

Ligne ALGER-MARSEILLE (Trajet en 5 heures)

POSTES ET MESSAGERIES

D'ALGER. Départ quotidien, sauf Lundi

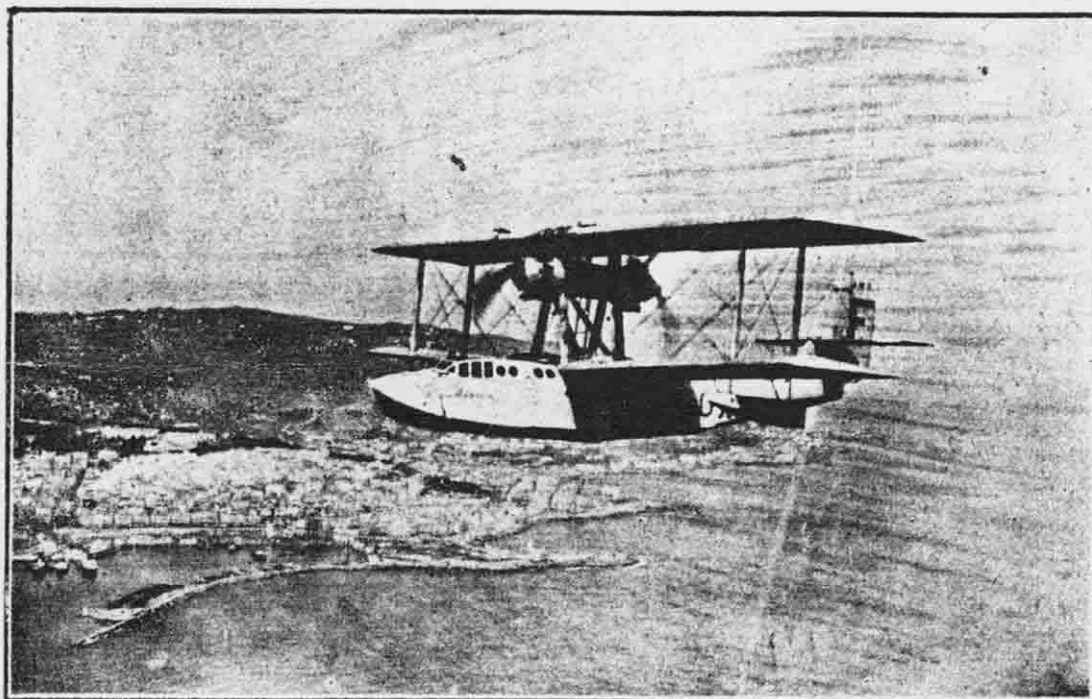
DERNIÈRE LEVÉE : Poste Centrale, 2 heures du matin

De MARSEILLE. Départ quotidien, sauf Lundi

en Correspondance avec le rapide parti de Paris la veille à 17 heures

Aéropaquets livrés en 24 heures (20 fr. le kilog ou les 4 décimètres cubes)

4, Rue de la Liberté - Téléphone 4-74



SURTAXES AÉRIENNES en plus de l'affranchissement ordinaire :

Lettres et Cartes, 1 fr. par 10 grammes ou fraction

Autres objets, 1 fr. 25 par 50 grammes ou fraction

Parayre et radio : Albert Laget. L'hydravion est pris en remorque dans la soirée à Marignane par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*. Le courrier est retardé, sans mention.

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 de la CGA. 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 1932 sur une plage à 30 km à l'ouest de Philippeville. Une partie du courrier sera retrouvée sur le rivage algérien.

Février 1932 : Antoine de Saint-Exupéry assure des liaisons postales Marseille-Alger

16 février 1932 : Dieudonné Costes, accompagné de Jean Schneider (de la compagnie Air Union) et Véron (mécanicien), décolle de Villacoubay avec le Breguet 27 F-AJRC. Il part pour une mission en Afrique pour le compte d'Air-Union en vue de l'implantation d'une ligne aérienne vers le Tchad par le Sud-Tunisien et la vallée du Nil. Il avait rejoint à Abécher, le 28 février, la mission automobile du prince Sixte de Bourbon. Il est à Alger le 17 avril et il rentre au Bourget le 23 avril.

21 février 1932 : panne de moteur et amerrissage forcé à 200 km au nord d'Alger du CAMS 56 F-ALCG sur la ligne Alger-Marseille de la CGA. Pilote : Jean Mermoz et radio : Lucien Régnier (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 est abandonné. Le courrier est ramené à Alger et repart le lendemain avec l'hydravion suivant, avec mention. Lucien Régnier faisait sa 250^{ème} traversée de la Méditerranée en trois ans.

31 mars 1932 : panne de moteur et amerrissage forcé à 12 km de Puerto Colon (île de Majorque) sur la ligne Marseille-Alger du Latham 47 P F-AJKO de la CGA en expérimentation. Pilote : Léon Givon et équipage indemnes. L'hydravion est remorqué par un bateau de pêche jusqu'à la crique de Pointe-den-Amer (île de Majorque). Le courrier récupéré est acheminé sur Palma d'où l'hydravion du lendemain l'emporte sur Alger.

1^{er} mai 1932 : réouverture du service postal saisonnier sur la ligne Bône-Tunis de la Compagnie aéronavale Air-Union par le pilote Paul Périchon avec le Farman 190 F-AJGN *L'Affable*. Retour le même jour.

11 décembre 1932 : parution de la Loi sur le statut de l'Aviation marchande signée par le président Édouard Herriot et le ministre de l'Air Paul Painlevé.

Janvier 1933 : le radionavigant Pierre Viré reçoit la croix de la Légion d'honneur.

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 de la CGA. Pilote : Roger Féru, radio : Albert Laget et mécanicien : Georges Deloustal. A 10 h du matin, 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.

21 janvier 1933 : Pierre Cot devient ministre de l'Air (jusqu'au 8 février 1934).

14 avril 1933 : la décision de regrouper les compagnies aériennes Air Orient, Air Union, Lignes Farman et CIDNA, signée par le ministre de l'Air, paraît officiellement.

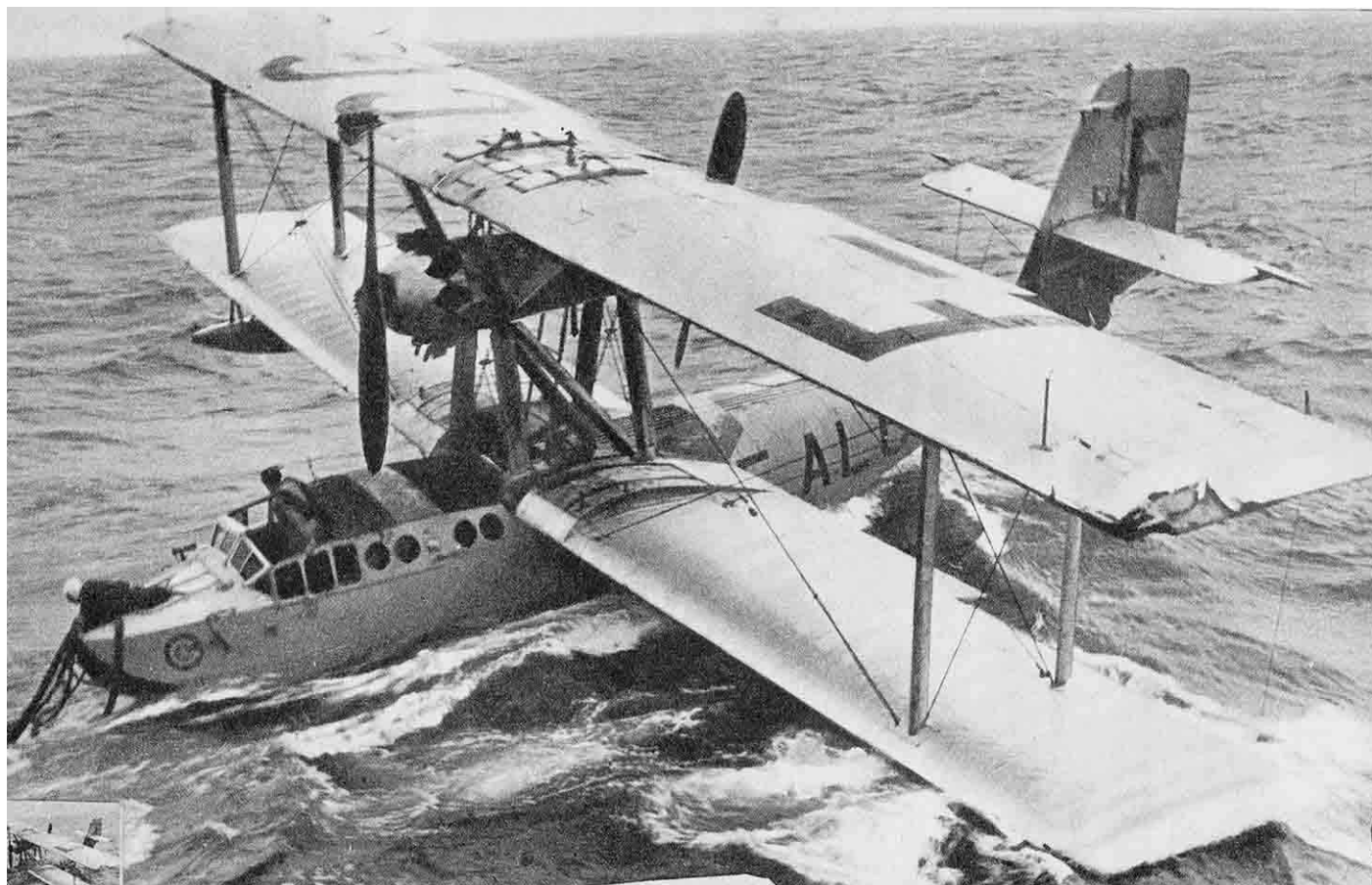
1^{er} mai 1933 : Air Union réouvre le service d'été Tunis-Bône en CAMS 53. Retour le même jour.

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



▲ Sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, la stèle à Jean Champsaur disparu le 9 décembre 1931 en CAMS 56 sur la ligne Alger-Marseille

▼ Le 21 février 1932, vu depuis le paquebot Timgad, l'amerrissage forcé du CAM 56 F-ALCG piloté par Jean Mermoz entre Alger et Marseille



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

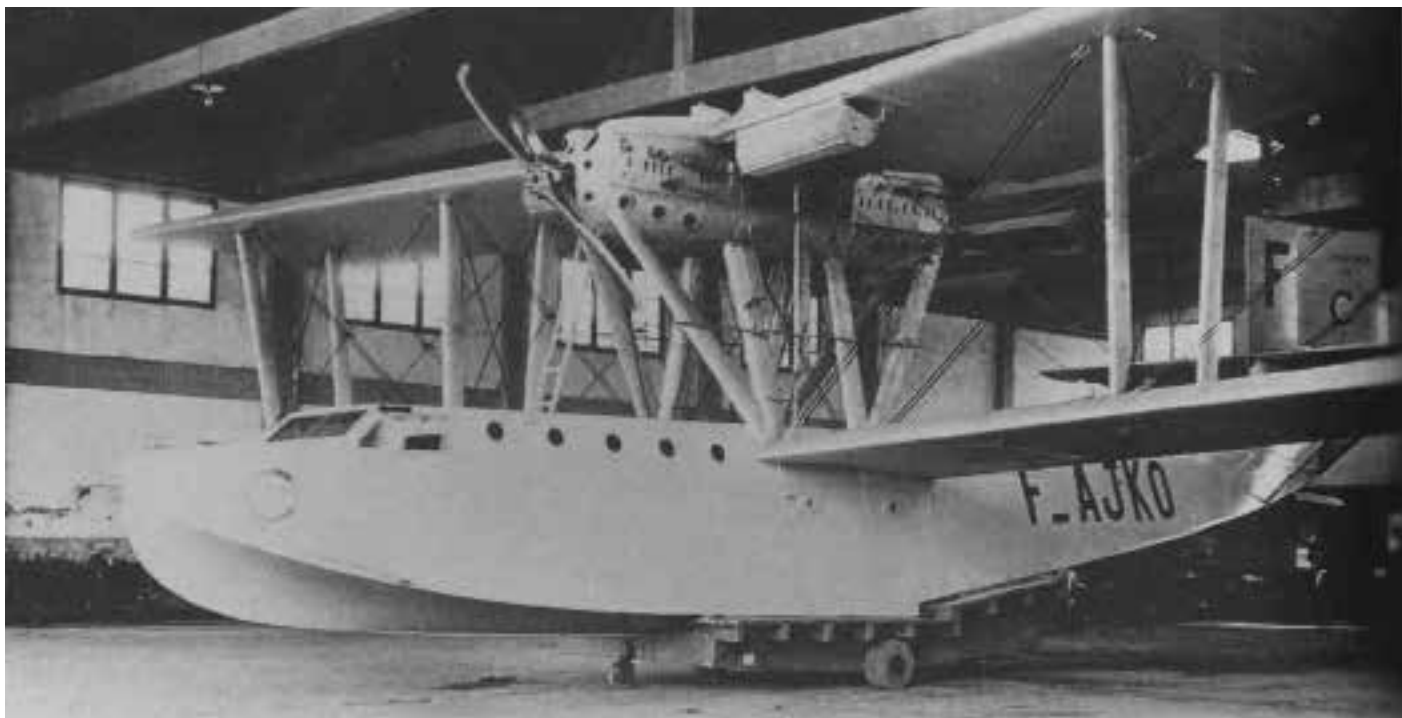
30 mai 1933 : la SCLEA passe une convention avec l'État pour regrouper les moyens des compagnies : Air Union, Air Orient, SGTA, CIDNA et la CGA-Aéropostale (en liquidation judiciaire). La SCLEA sera dissoute le 30 août 1933 pour donner naissance à Air France, inaugurée au Bourget le 7 octobre 1933 par Pierre Cot, ministre de l'Air.

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 de la CGA. Équipage ? passager : Lucien Bossoutrot. L'hydravion est remorqué jusqu'à Alcudia (île de Majorque) par le navire-dépanneur *Colonel-Casse*. La réparation est effectuée en 48 heures et l'hydravion rejoint Marseille le 16 juin. Le courrier est pris le 15 juin à Alcudia par l'hydravion suivant.

26 juin 1933 : panne de moteur et amerrissage forcé au sud de Majorque du Laté 32 F-AILT sur la ligne Alger-Marseille de la CGA. Équipage ? L'hydravion est remorqué jusqu'à l'îlot de Cabrera (Majorque) par le navire dépanneur *Colonel-Casse*, il rejoindra Marseille le 30 juin. Le courrier est pris le 27 juin à Alcudia par l'hydravion suivant, sans mention.

30 août 1933 : la SCLEA est dissoute pour donner naissance à Air France, inaugurée au Bourget le 7 octobre 1933 par Pierre Cot, ministre de l'Air. La SCLEA avait été créée le 30 mai 1933 par la fusion de SGTA, Air-Union, Air-Orient, CIDNA et CGA en liquidation judiciaire. Air France hérite des lignes de l'Aéropostale vers Dakar et l'Amérique du Sud et d'Air Union vers Tunis. Elle n'a pas de ligne pénétrant le continent Africain.

7 octobre 1933 : la SCLEA devient Air France.



Dans le hangar de l'Agha, le Latham 47 F-AJKO expérimenté, à un seul exemplaire, sur la ligne Marseille-Alger. En 1928, l'explorateur norvégien Roald Amundsen, à la recherche d'un hydravion pour aller au secours de l'expédition d'Umberto Nobile en perdition sur la banquise, au nord de la Norvège, fait appel à la France. Georges Leygues, ministre de la Marine, met à sa disposition ce Latham 47. Il s'envole le 16 juin pour Bergen (Norvège). L'équipage est commandé par le capitaine de corvette René Guilbaud. Il a pour copilote le capitaine de corvette Albert Cavelier de Cuverville, pour mécanicien, le maître Gilbert Brazzy et pour radiotélégraphiste, le second maître Emile Valette. L'hydravion disparaît le 18 juin 1928 avec l'explorateur Roald Amundsen et le pilote norvégien Leif Dietrichson qui y avaient embarqué à Bergen. On ne retrouvera de l'appareil qu'un flotteur et un réservoir

Carnet de vol d'Henri Vallin

4

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			pour brevets Report.....	223 ^h 10			
31 nov. 1927	Magnus	F. AICK	Euhannan	1.45			(Deux cents quatre-vingt trois heures Admis)
15 "	CS9	F. AICK	"	0.35			Arrivé au 8 Juin 1927
22 "	Magnus	n° 23	"	1.			Carte de pilotage
25 nov. 27	Dak'25	n° 24	Zoubou Alicank	4.10			du 4 Avril 1928
27 "	Dak'15	n° 507	Alicank Oray	3.30			
3 Dec 1927	Liore'13	n° 21	Euhannan	0.85			
6 "	"	n° 21	"	0.15			
17 "	"	n° 21	"	0.30			
17 "	"	n° 24	"	0.50			
20 "	"	n° 24	Oray Alicank	3.15			
21 "	"	n° 24	Alicank Oray	3.25			
29 "	"	n° 24	Oray Alicank	4.05			
29 "	"	n° 54	Taux départ	1.45			
A reporter ...				249.20			



LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	249 ^h 20			
30 dec 1927	Liore'13	n° 29	Taux départ	1.25			Radio Lopez temps
1 ^{er} jan 1928	"	"	Alicank Oray	3.15			"
4 jan 1928	Magnus	F. AEEG	Essai	0.20			
21 jan 1928	"	F. AEEJ	"	0.50			
4 "	Magnus	x	Essai Centre Civil	1.25			
25 avril	Liore'13	F. A GEX	Essai appareil	1.03			Radio: Eroux
4 mai	"	"	"	0.19			
4 "	"	"	"	1.30			
7 "	"	"	"	0.30			
11 "	"	"	"	0.40			
16 "	"	"	"	1.			
18 "	"	"	"	0.40			
18 "	"	"	"	0.40			
A reporter ...				262 ^h 57			

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	21.15			
19 mai 1928	Spoutnik 23	F-AEBA	Ent. Peche civil	1.35			
20 "	"	"	"	1.30			
20 "	Spoutnik 23	F-AEHI	"	1.25			
25 "	Spoutnik 23	F-AEBE	"	1.25			
27 "	Lion 13	F-AEGJ	Essai S.F.	1.15			
27 "	"	"	Essai appareil	1.30			
30 "	"	"	"	1.25			
2 juin 28	"	"	"	1.15			
7 "	"	F-AFADK	"	1.15			
9 "	"	"	"	1.15			
15 "	"	"	"	1.25			
16 "	"	"	"	1.35			
16 "	"	"	"	1			
			A reporter ...	21.15			

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	27.1.30			
19 juin 1928	F-AFADK	Lion 13	Enbaumement	2.05			
"	"	"	Essai S.F.	1.15			
27 juillet 28	F-AFADK	Spoutnik	Marseille Perpignan	2.05			2 passagers
"	F-AFADK	Lion 32	Essai S.F.	0.25			
28 "	F-AEBE	Spoutnik	Toulon Toulon	2.15			Convoys
28 août 28	F-AIMV	Lion	Essai S.F.	0.40			Navigation M ³
27 "	"	"	Essai appareil	1.09			Moudane
28 "	"	"	Essai de S.F.	0.15			
29 "	"	"	Essai appareil	1.0.28			
30 "	"	"	0.30			
30 "	"	"	"	0.31			
30 "	"	"	"	0.29			
Septembre	F-AISM	"	Marseille Alger	7.10			Radio L'Éclair M ³ Paris
			A reporter ...	29.15			

LISTE DES VOLS.

8

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPE	COMME PASSAGER	
			Report.....	292 ^h 15			
6 sept 28	FALSO	Lak 32	Alger Marseille	7.40			Erroux Boissan
7 "	"	"	Essai appareil	0.20			
7 "	"	"	"	0.40			
7 "	"	"	Essai 7 S.F.	0.55			Radio Girard - Gerin
8 "	"	"	H. P. américain large	3.40	Radio de Tchen		jus à bord Tchen
12 "	"	"	Tahua Perpignan	3.10	Mécanicien		Boissan - Lak 32
14 "	FALSN	"	Perpignan Marseille	2.10			
14 "	"	"	Essai appareil	0.25			Radio Méry
16 "	"	"	Essai 7 S.F.	0.40			"
19 "	FALSO	"	Marseille Alger	1.30			Merkel Girard
19 "	"	"	Alger Tahua	3.15			"
21 "	FALRV	"	Tahua Marseille	1.15			"
23 "	"	"	Essai d'appareil	0.30			Mécan. Carri
			A reporter ...	326 ^h 05			

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	326 ^h 05			
23 sept 1928	Lak 32	FALRV	Appareil bisi au départ	0.05			Méca. Gerin, Radio, Fochon
30 "	"	FALRV	Faux départ	1.25			Boissan Teri
	"	FALRX	Essai	1.30			
1 ^{er} octobre	"	"	Marseille Tahua	4.05			Carrey Teri
2 "	"	"	Départ solé et feu	0.15			de Tchen. Boissan
2 "	"	"	Tahua Marseille	0.15			Terri Dupont
3 "	Morane	FALRS	Essai avant Centre bord	0.25			
7 "	Lak 32	FALSN	Marseille Tahua	0.05			Terri Dupont
11 "	"	"	Tahua Alger	2.40			"
18 "	"	"	Alger Tahua	2.23			Terri Dupont
20 "	"	"	Tahua Marseille	1.15			"
20 "	"	"	Marseille Tahua	3.50			Erroux Royer
22 "	"	"	Tahua Alger	2.35			"
			A reporter ...	360 ^h 15			

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report	360.50			
6 septembre	André	FALVE	Marseille Perpignan	1.10			1 passage
"	"	"	Perpignan Béziers	5.40			"
31 "	"	FALVE	Béziers Montpellier	4.10			J. de Cornez
"	"	"	Montpellier Avignon	2.55			"
1 octobre	"	"	Avignon Toulon	1.11			Ville - Béarn - Lézard
17 octobre	Laté 32	FALSN	Toulon Ajaccio	0.11			
"	André	FALSN	Avignon Béziers	2.45			
23 octobre 1921	Laté 32	FALSC	Toulon Ajaccio	2.			Gerard Dubron
"	"	"	Marseille Toulon	4.10			"
24 "	"	"	Toulon Ajaccio	2.45			"
31 "	"	"	Ajaccio Toulon	1.10			Leroux Dubron
21 "	"	FALVI	Béziers Montpellier	0.30			"
26 "	"	FALVN	"	0.50			"
			A reporter ...	391.25			

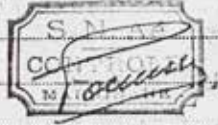
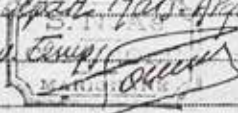
LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report	391.25			
25	Laté 32	FALSV	Marseille Ajaccio	5.10			Leroux Royen
"	"	"	Ajaccio Marseille	5.45			"
"	"	FALVX	Marseille Ajaccio	4.55			"
"	"	"	Ajaccio Marseille	5.30			"
"	"	"	Marseille Ajaccio	4.40			Dubron Dubron
"	"	"	Ajaccio Marseille	5.15			"
27	"	FALSK	Marseille Béziers	5.25			"
"	"	"	Béziers	5.20			"
"	"	"	Ajaccio Marseille	4.30			Fera Fera
"	"	"	Marseille Ajaccio	4.50			"
"	"	FALSV	Ajaccio Marseille	5.			Dubron Dubron
"	"	"	Marseille Ajaccio	5.30			"
29	"	"	Toulon Ajaccio	2.45			"
			A reporter ...	460.45			

Carnet de vol d'André Costa


22

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATICULATION.		HEURES.	MINUTES.	
			Report	496	21	
24 Janv. 29	M.S.	AIKS.			20	
3 Fevrier	"	AISM.			4'	
7 Fevr.	"	AISM.			32	
12 Fevrier	CAMS wig	F.AISV		4	30'	
25 Fevrier	M.S.	F.AIKS	entraînement		27	<p>pour report. Mars-Alger rapport Fevrier</p> 
7 Mars	"	"	"		16	
20 Fevr.	CAMS 53	F.AISV.	Marseille Alger	4	7	
21 Fevr.	"	"	Alger Marseille	5	5	
9 Mars	M.S.	F.AIKS	entraînement		27	
12 Mars	CAMS 53 sup	F.AIOX	Marseille Alger	5		
13 Mars	"	"	Alger Marseille	5	58	
			A reporter	523	37	

23

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATICULATION.		HEURES.	MINUTES.	
			Report	523	37	
13 Mars	M.S.	F.AISM.	entr.		14	
26 Mars	CAMS 53	AIOY	Marseille Alger	4	38	
29 "	"	"	Alger Marseille	5	40	
7 Avril	"	AISX	Entr.	2		
9 Avril	"	AISV	Entr.	1	15	
11 Avril	CAMS 53	AIOY	Marseille Alger	5	10	
15 Avril			Alger Marseille	6		
15 Mai	CAMS 53	F.AISX	entraînement	2	45	arrêté 549.29 a rel. le 2 Mai 1929
				549	29	
11 Mai	Mars 24	F.AISM	entr.	2	30	
			A reporter	549	29	

En lisant les carnets de vol

Henri Vallin

Sur ces pages, Henri Vallin vole du 21 novembre 1927 au 2 février 1929. Il pilote indifféremment les LeO 13, Breguet 14, Laté 15, Laté 25, Laté 32 et CAMS 53, en plus des vols comme réserviste à la Compagnie aérienne française à Oran sur Caudron 59, Nieuport 21/23 et Morane-Saulnier 139. Henri Vallin est un pilote remarquable, il faut noter le faible nombre d'heures de vol qu'il totalise.

Il parcourt Toulouse-Alicante, Alicante-Oran-Alicante, Marseille-Perpignan, Toulouse-Perpignan et Marseille-Palma de Majorque-Alger et retour. Il effectue aussi, en septembre 1928 en Breguet 14, le voyage Perpignan-Tanger-Casablanca- Saint Louis-Dakar

Pour ces vols, Henri Vallin a eu comme mécaniciens : Boisseau, Gérin, Perrier, Carrey, Dupont, Royère et Girard et comme radionavigants : Nougarel, Leroux, Lopez, Girard, Le Pêcheur, Merkel, Fichoux, Ferrier et Viri.

Avec le LeO 13, les temps de vol Alicante-Oran ou Oran-Alicante (294 km) vont de 3 h 15 (90 km/h) à 4 h 05 (72 km/h). Une traversée Alicante-Oran en hydravion bimoteur Laté 15 en 3 h 30 n'apporte pas de meilleur résultat.

Affecté à Oran, il essaie les avions et les hydravions. Il subit deux faux départ à Oran, sur panne d'arrivée d'essence et par temps bouché.

Le 8 septembre 1928, il mentionne laconiquement : Marseille-Alger, amerri au large de Palma après 3 h 40 de vol et feu à bord (salade de bielles).

Le 23 septembre, son Laté 32 F-AITV est simplement brisé au décollage après 5 minutes de vol.

Le 26 octobre 1928, il mentionne, tout aussi laconiquement : Alger-Palma, recueilli parle *El-Biar* après 1 h 10 de vol.

Un seul voyage aller et retour Alger Marseille a été effectué en laté 32 les 5 et 6 septembre 1928 en 7 h 10 et 7 h 40, les autres vols en Laté 32 ont été effectués avec escale à Palma. Les vols en CAMS 53 sont tous directs Marseille-Alger et retour.

Le mistral a une importante influence sur la durée des vols.

Les temps de vol Marseille-Alger ou retour (755 km) vont de 4 h 30 (CAMS 53 - 168 km/h) à 7 h 40 (Laté 32 - 98 km/h).

Les temps de vol Alger-Palma ou retour (315 km) vont de 2 h 23 (Laté 32 - 132 km/h) à 3 h 15 (Laté 32 - 97 km/h).

Les temps de vol Palma-Marseille ou retour (446 km) vont de 3 h 50 (Laté 32 - 116 km/h) à 6 h 15 (Laté 32 - 26 km/h).

André Costa

André Costa, pilote, a fait quatre voyages aller et retour sans escale Marseille-Alger en CAMS 53 ou CAMS 56 du 20 février 1929 au 15 avril 1929.

Les temps de vol d'une traversée vont de 4 h 07 (184 km/h) à 6 h (125 km/h).

André Costa sera ensuite affecté à la ligne Toulouse-Casablanca jusqu'en septembre 1929, puis il quitte l'Aéropostale. Vu le caractère des deux personnages, on imagine mal André Costa coopérer plus longtemps avec Didier Daurat. Il aura par la suite une action importante sur l'aviation légère en Algérie.

Album photo



▲ ▼ Laté 21 à l'hydrobase de l'Agha

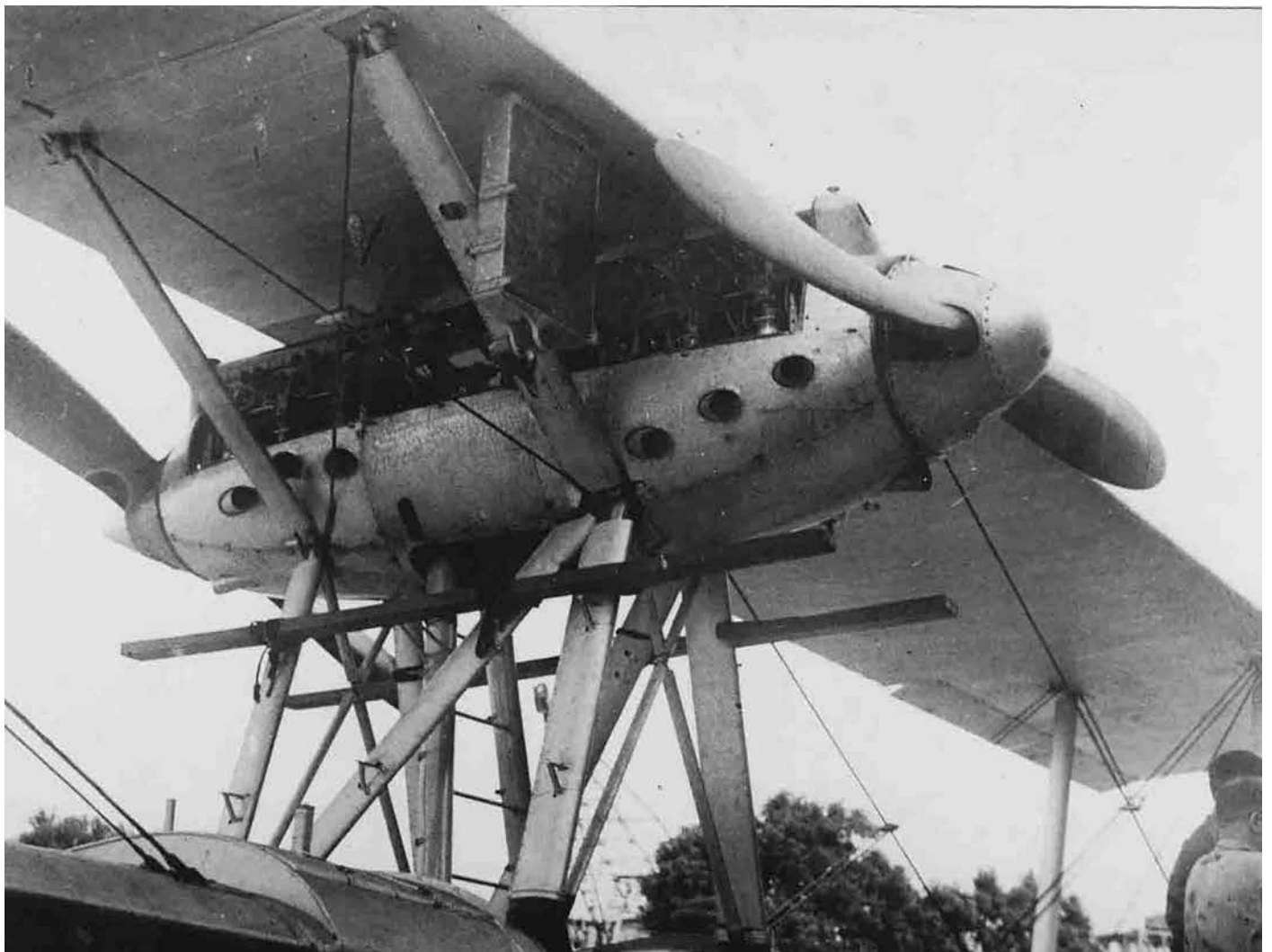




Laté 32 à l'hydrobase de l'Agha



▲ ▼ CAMS 53

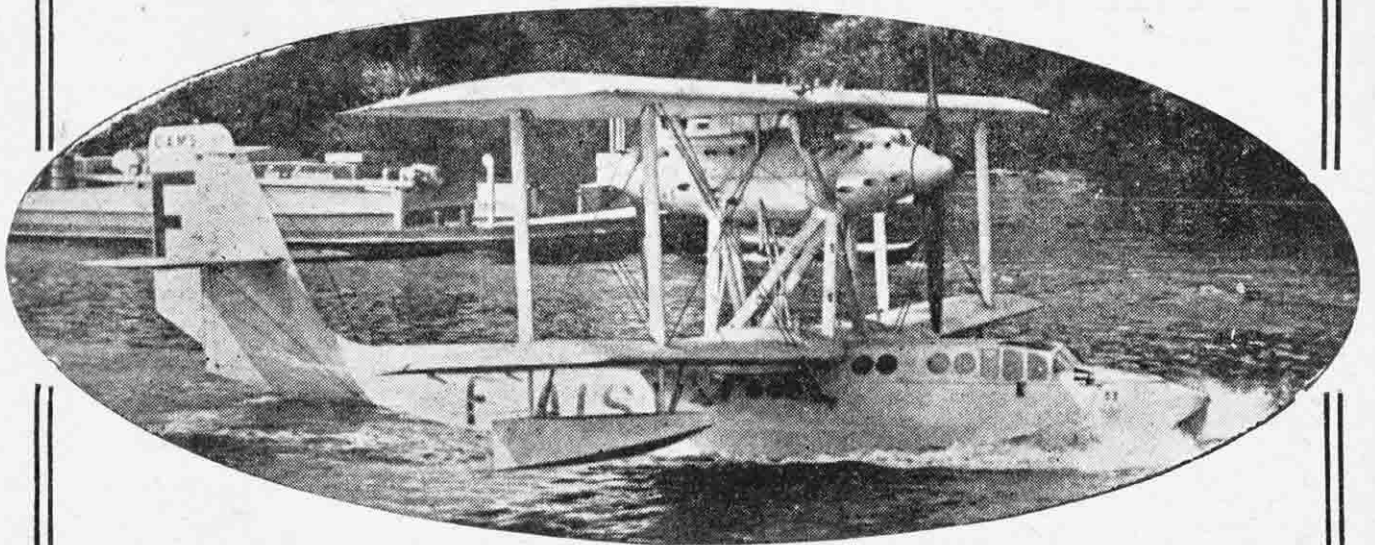


S. G. A.

Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine

HYDRAVIONS

CAMS



Hydravion CAMS 53

en service courant dans les principales Compagnies Aériennes françaises.

Transports Postaux ou Passagers

Cet appareil est muni du Certificat de Navigabilité (1^{re} Catégorie)

Hydravions CAMS
en service
dans les Marines
française et étrangères

Cams 46 : École
Cams 37 : Reconnaissance
Cams 55 : Bombardement

Siège Social : 3 et 5, rue de Bucarest, Paris - Téléph. : Central 89-58

Les Usines à Saint-Denis (Seine) : 5, rue Pleyel
et 104, rue du Landy - Téléphone : Nord 90-82 et 57-23

Aéroports : Sartrouville (S.-&-O.) - Téléph. : 51

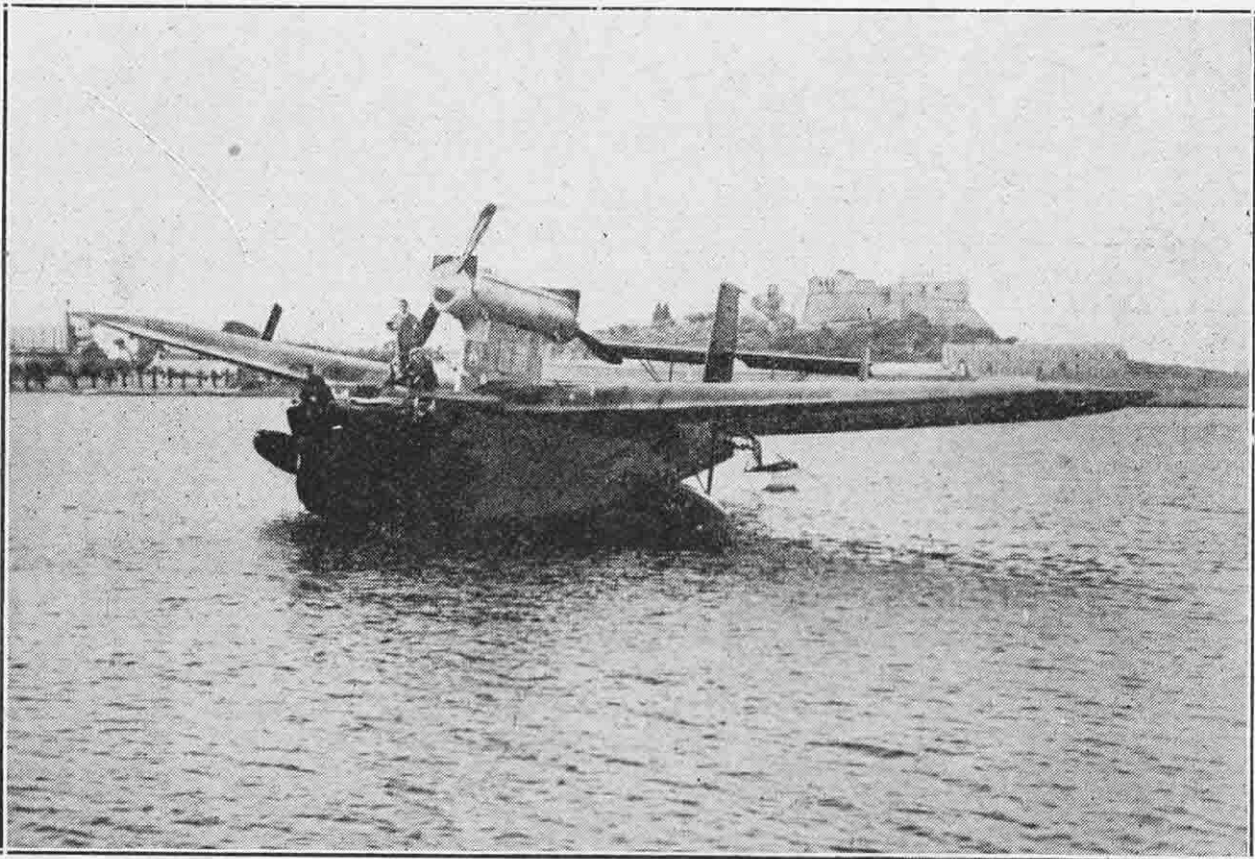
Vitrolles Étang de Berre (Bouches-du-Rhône)

AVIONS ET HYDRAVIONS

LeO



MILITAIRES ET COMMERCIAUX



L'HYDRAVION COMMERCIAL **LeO H 24**
(12 passagers, 1000 kilomètres de rayon d'action)

Établissements LIORÉ et OLIVIER

66, Rue Boissière — PARIS (XVI^e)



Le LeO H 24, vu par Géo Ham

La ligne aérienne Alger-Marseille,

Notre excellent confrère Edmond Berlureau semble s'être spécialisé dans les questions d'aviation. Pour lui, voler est un repos, une façon élégante de passer quelques heures agréables seul avec lui-même et livré aux réflexions de sa nature rêveuse.

Parti récemment le matin d'Alger, il débarquait le soir même à Londres, après avoir pris place successivement dans les différents avions commerciaux chargés de transporter quotidiennement la poste.

A son retour, qui eut lieu vendredi et par la voie des airs, il nous confiait que c'était là réellement le mode de voyage offrant le plus de facilités et le plus de tranquillité.



— Je préfère, disait-il, l'avion à l'auto. La sécurité m'y paraît plus grande et la traversée de la mer — bien qu'un peu monotone — plus confortable.

— Au-dessus de la Méditerranée, les coups de pompe sont assez rares. Quelle différence avec le bateau qui, la plupart du temps, tangue et roule sans discontinuer. C'est bien là la véritable formule pour les gens pressés.

A quand l'avion Alger-Marseille mis à la disposition de tout le monde, tout au moins de ceux — et ils sont nombreux — qui ne peuvent consacrer à la traversée qu'un nombre d'heures limité.

Les services d'aviation se multiplient partout. Des records prodigieux sont sans cesse battus, le Ministre de l'Air lui-même a effectué une randonnée impressionnante en Afrique pour étudier les services en préparation, et l'on ne peut encore aller d'Alger à Marseille en avion.

Il serait grand temps que les projets qui moisissent dans les cartons voient le jour et que, sur certains budgets d'une urgence et d'une utilité discutables, soient prélevées les sommes nécessaires à la mise en exploitation commerciale de la ligne Marseille-Alger.

L'Afrique du Nord illustrée

L'amerissage forcé de l'hydravion de Mermoz.

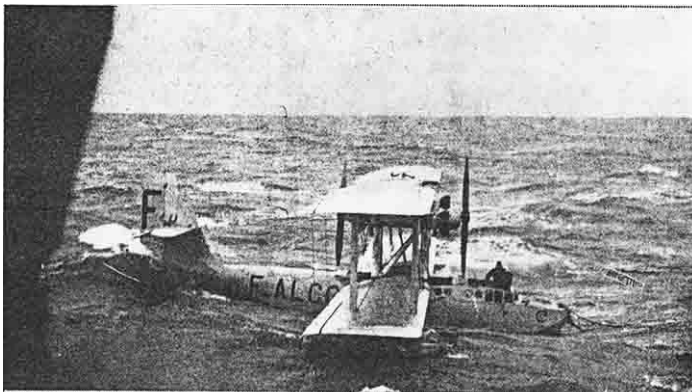
L'amerissage forcé, dimanche dernier, en pleine Méditerranée de l'hydravion postal Alger-Marseille, piloté par Mermoz, a été une nouvelle et encore plus prometteuse démonstration de l'utilité et des possibilités de la T.S.F.

Contraint d'ameriser par suite d'une panne de moteur, Mermoz faisait signaler, par son camarade le radio Régnier, cet incident. Quoique l'hydravion fut ballotté par une forte mer, Régnier pu constamment se tenir en liaison avec les bases de l'Aéropostales, de la S.N.A.E. et les navires et hydravions allant à leur secours.

Grâce aux recoupements des récepteurs goniométriques, la situation exacte et la dérive de l'hydravion de Mermoz furent signalées aux sauveteurs.

C'est ainsi que 3 h. 45 après son amerissage, Mermoz, Régnier et le courrier postal furent recueillis par le « Timgad ».

Fred Bédeil.



L'équipage de l'hydravion postal Marseille-Alger est recueilli par le Timgad.

Photos Dumouchet

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

France-Espagne-Maroc-Algérie-Afrique Occidentale-Amérique du Sud

Société Anonyme au Capital de Trente Millions de Francs

CGA-N° 21.550-F
Ex-OF-JD/LG

**SIÈGE SOCIAL ET ADMINISTRATION
PARIS**

92, Avenue des Champs Elysées

SERVICES COMMERCIAUX

2, Rue de Berni

Téléphone { ELYSÉE 52-03
 52-04
 52-05

Adresse Tél: AÉROPOSTAL-PARIS

**SIÈGE D'EXPLOITATION
TOULOUSE**

Route de Revel

TÉLÉPHONE 7-81

Adresse Tél: AÉROPOSTAL-TOULOUSE

TOULOUSE le 30 Décembre 1929.

Monsieur Jean C
Pilote-Aviateur
3, rue Gisèle, 3
MONTGERON

(3.-A-0.)

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous adresser, ci-joint, un mandat de Frs.: 203,10, montant du solde des Notes de frais que vous avez établies à l'occasion de votre entraînement sur la ligne MARSEILLE-ALGER.

Ci-joint également la déclaration attestant vos heures de vol sur nos lignes.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations pressées.

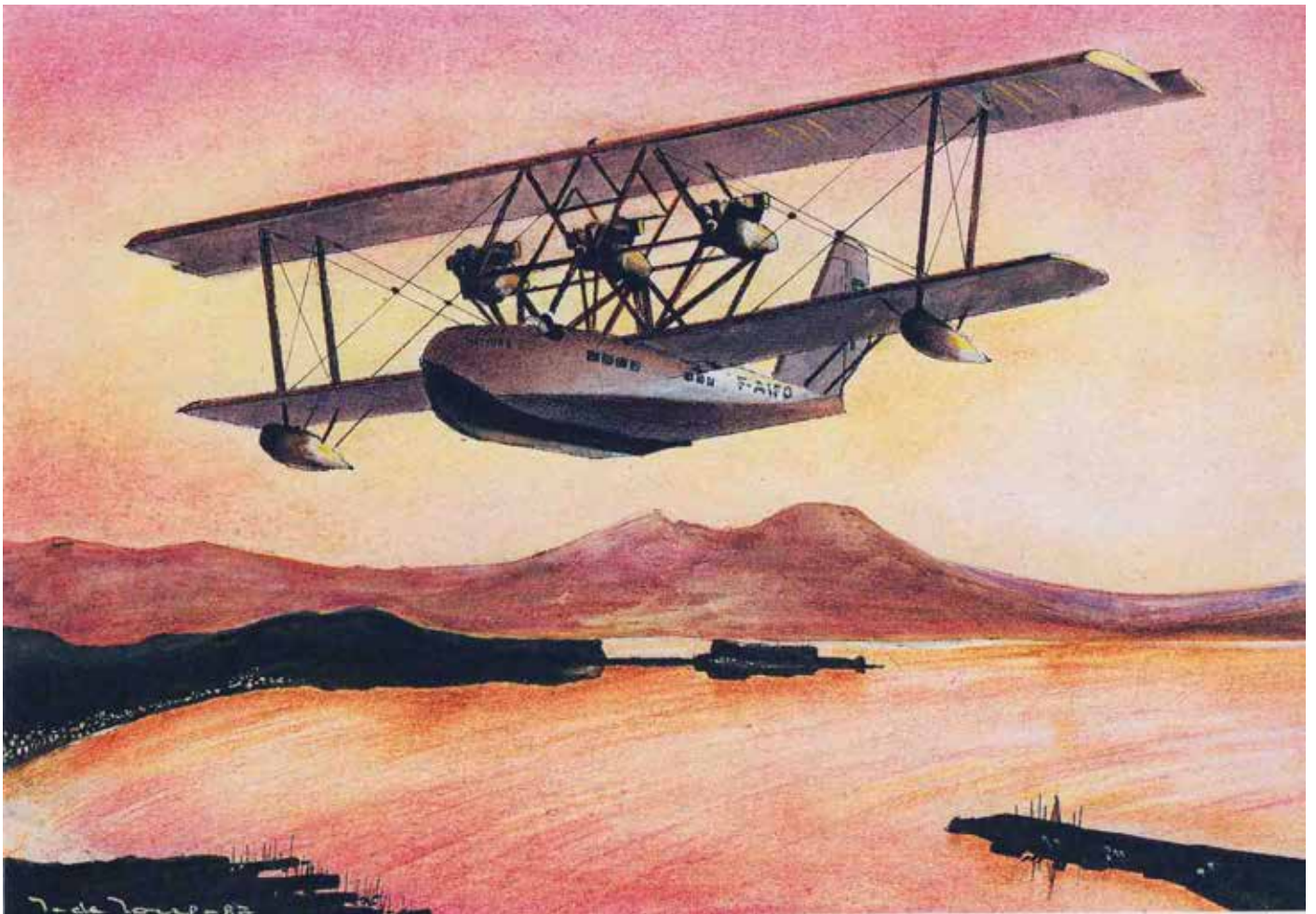
PIECES JOINTES :

- 1 Mandat
- 1 déclaration

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Le Directeur de l'Exploitation

Huill



▲ *SPCA 63 Météore*

▼ *CAMS 53*



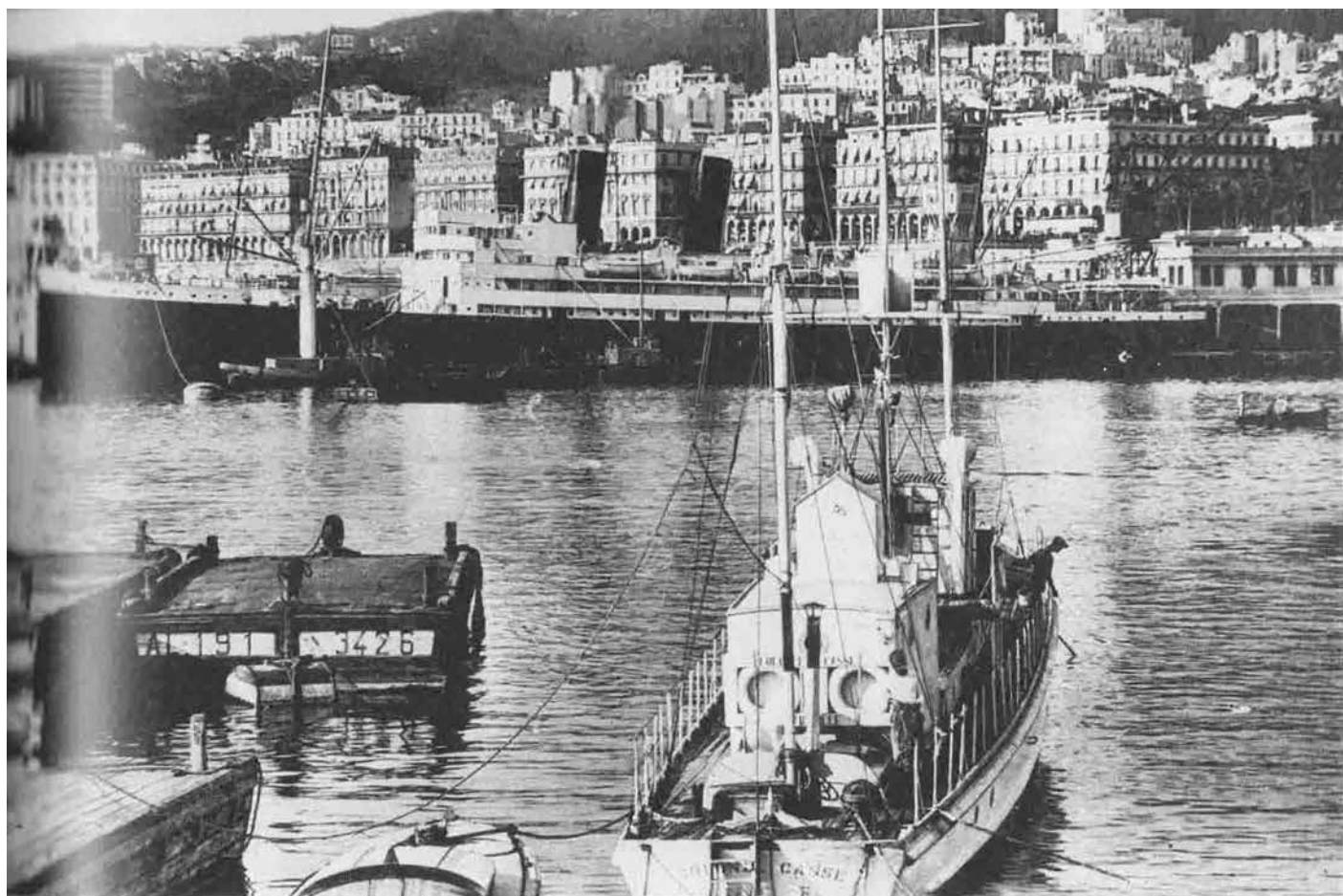


▲ ▼ CAMS 53 et le «Colonel-Casse»

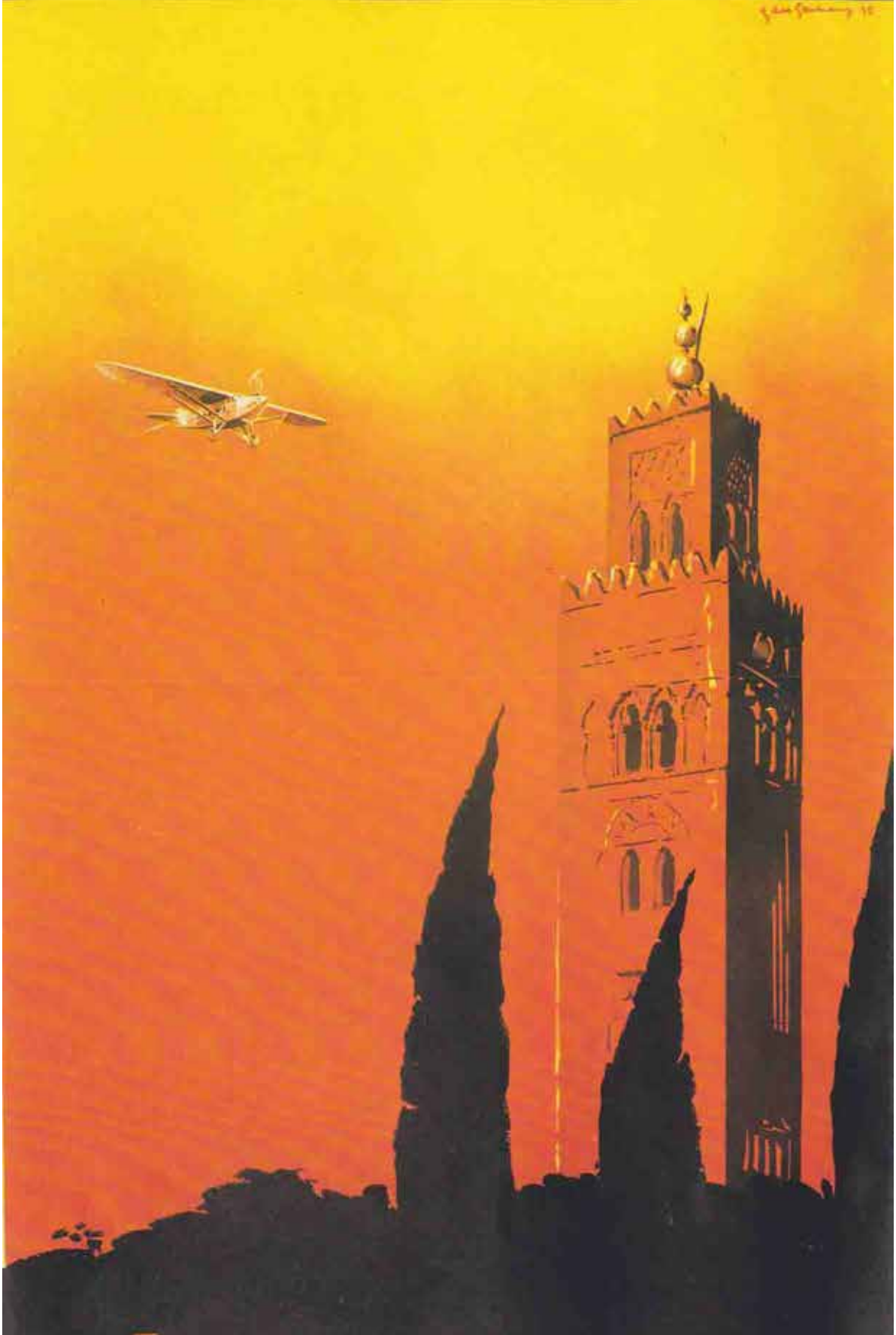




▲ ▼ *Le «Colonel-Casse» dans le port d'Alger*



L'AFRIQUE DU NORD PAR AVION



AÉROPOSTALE



▲ CAMS 56

▼ CAMS 53



11. ALGER — Hydravion devant le port de l'Agha



Benoît Manès, né à Chébli, au centre sur la photo du haut, à gauche sur les autres, a eu une carrière exceptionnelle. Mécanicien au sol de l'Aéropostale, il est mécanicien navigant du premier Constellation d'Air France qui se pose à Alger le 30 avril 1947. Il est ensuite pilote, commandant de bord sur Boeing 727, puis président des retraités d'Air France

Aérophilatélie



22 août 1928, ouverture du service aérien Alger-Marseille de la CGA en Latécoère 32, pilote : Henri Leclair, radio : Juan Munar et mécanicien : Ernest Dupont, le mauvais temps oblige une escale à Perpignan-La Salanque.



26 février 1929, premier courrier Marseille-Alger

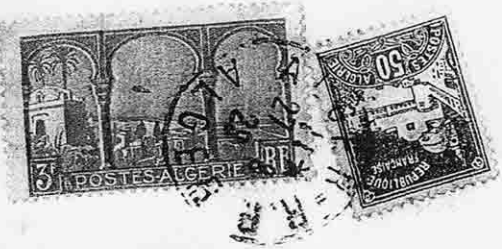


▲ 9 avril 1929, premier voyage postal en avion Indochine-Alger

▼ 17 septembre 1929, premier courrier Marseille-Alger



**Accidenté du 28 août 1929
Alger - Marseille**

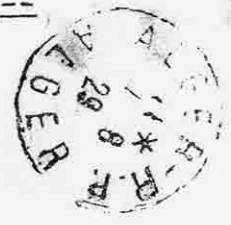


Monsieur CARRUS
pour Monsieur MEDIONI
30 Rue des Petits Hôtels



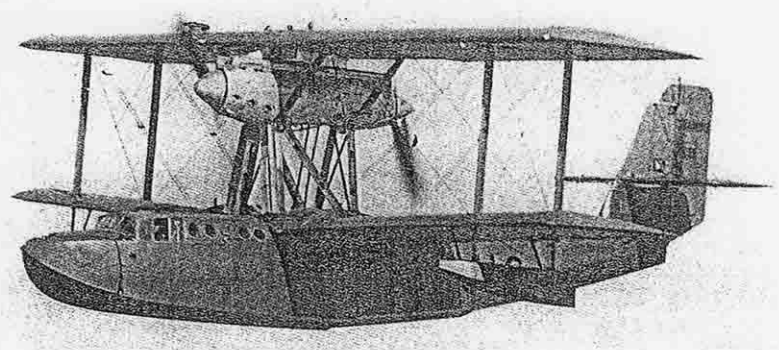
P A R I S

*accidenté de mer
14*



Echelle de reproduction: 1/1

CAMS 53



Constructeur	Chantiers aéronautiques de la Seine
Années de construction	1928 à 1931
Type	Hydravion bimoteur en tandem, biplan à coque centrale
Longueur	14,82 m
Envergure	52, 24 m
Poids total en charge	6.160 kg (53), 6.900 kg (53/1), 7.209 kg (53/2).
Vitesse de croisière	170 km/h.
Autonomie	1.100 km.
Moteurs:	Deux moteurs Hispano-Suiza 12 Hbr de 550 CV, 12 cylindres en version 53.
	: Deux moteurs Hispano-Suiza 12 Lbxr de 580 CV, 12 cylindres en version 53/1.
	: Deux moteurs Hispano-Suiza 12 Lbr de 600 CV, en version 53/2.

Un hydravion de la Compagnie Générale Aéropostale (CGA) de type CAMS 53, immatriculé 10F - AITA, décolla le 28 août 1929 d'Alger. Il avait comme équipage le pilote De Visa, les radios Le Pécheur et Gruveilher, le mécanicien Carrey et se dirigeait vers Marseille.

A la suite d'un problème technique de baisse de pression d'huile, l'hydravion dû effectuer un amerrissage forcé près de Minorque (Baléares) sur une mer particulièrement forte.

Le navire " EL GOLEA " qui effectuait la traversée, sauva l'équipage et récupéra le courrier dont une partie fut détériorée par l'eau et reçu à son arrivée à Marseille le 29 août à 17 h, la mention manuscrite " Accident de mer " suivie d'une signature. On peut trouver également le texte " ACCIDENT D'AVION ".

Dans cet accident l'hydravion fut endommagé à 50 %.

Tarif 3 F 50 (0 F 50 pour le port de la lettre simple vers la Métropole + 3 F de surtaxe aérienne pour le trajet Alger - Marseille). On peut constater que le courrier transporté sur cet itinéraire était faible en raison du montant élevé de la surtaxe aérienne et du très faible gain de temps obtenu par rapport à l'acheminement par voie maritime.

Jacques Renaud
Membre de l'Académie de Philatélie

18 janvier 1930, poste aérienne Saïgon-Alger



6 juillet 1930, poste aérienne Alger-Rabat



11. — 1930 (31 janvier). — Transport de courrier postal d'El-Goléa à Alger, par la Compagnie Générale Aéropostale, à titre de propagande. Transport effectué pendant le Congrès de la Rose et de l'Orange qui se tenait à El-Goléa. Propagande et étude du terrain d'El-Goléa. Pilote : Poulin; quatre passagers.

AL. 2

Muller n° 20



Alger-El-Goléa, le 29 janvier sans courrier connu. Au retour, départ d'El-Goléa le 31 janvier à 7 heures; arrêt à Laghouat de 10 heures à 13 h. 25; retour à Laghouat après survol de Djelfa, par suite du mauvais temps; nouveau départ de Laghouat le 1^{er} février à 9 heures; arrivée à Alger à 12 h. 55.

Plis timbrés à El-Goléa le 31 janvier à 8 h. 15, à l'aide d'un timbre à date à contour hexagonal pointillé et bloc dateur de travers, quelquefois illisible; timbre à date d'arrivée à Alger le 1^{er} février ou à Marseille gare avion le 2.

A — Alger (29 janv.), El-Goléa (29 janv.); courrier inconnu.

R — El-Goléa (31 janv.), Alger (1^{er} fév.) ou Marseille (2 fév.); griffe AL. 2 bleue.



1^{er} courrier par avion EL GOLEA - ALGER - FRANCE le 31 janvier 1930

Alger le 1^{er} février, cachet arrivée Casablanca le 4 février 1930 24H.

Enveloppe du Congrès de la Rose et de l'Orange au Sahara dans la palmeraie d'El Goléa.

Pilote Charles Poulin - 4 passagers - avion Laté 25 F.AJLE - le mauvais temps retarde l'arrivée à Alger au 1^{er} février

Carte officielle de l'Exposition philatélique internationale d'Alger.

Vol de démonstration Alger-Paris en 12 heures par l'Aéropostale à l'occasion de fêtes du Centenaire de l'Algérie. Prévu le 15 avril, le départ a été retardé par le mauvais temps.





Carte postale officielle de l'Exposition philatélique internationale d'Alger.

10 mai 1930, vol de démonstration rapide Alger-Casablanca de la CGA à l'occasion de fêtes du Centenaire de l'Algérie et de l'Exposition philatélique internationale d'Alger. Laurent-Eynac assiste au départ du voyage avec escales à Oran et Fès. Avion Laté 28 F-AJLE, pilotes : Léon Antoine et Robert Collet, mécanicien : Eugène Santenac. 5 000 cartes et quelques lettres spéciales sont transportées. Décollage d'Alger à 10 h 08, escale à Oran de 12 h 15 à 13 h, puis Fès et arrivée à Casablanca à 17 h 35.



15 mai 1930, voyage postal unique Alger-Tunis, avec escales à Sétif et Constantine, par la SDA, pilote : Max Knipping avec le Nieuport 21 F-AIBY.





▲ Syrie-Constantine le 12 mai 1930

▼ Alger-Paris, le 18 mai 1930



Carte postale officielle de l'Exposition philatélique internationale d'Alger.

Alger-Clermont Ferrand le 6 juillet 1930 à l'occasion des Fêtes aériennes d'Auvergne.

Courrier transporté par l'Aéropostale et repris à Lyon par un avion de la Compagnie aérienne française pour être amené à Clermont-Ferrand. Cet avion ayant eu un accident avant le départ de Lyon, le courrier a été transporté par voie terrestre. Le courrier était convoyé depuis Alger par Geneste de l'Aéro-club d'Algérie.



Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

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

Déjà parus en publications numériques :

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

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

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Novembre 2020
 ISBN 979-10-97541-24-8
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite

