

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Cie_aerienne_frse.pdf

BRANCHE ALGÉRIENNE

Inauguration d'un nouveau champ d'aviation
(*L'Écho d'Alger*, 15 avril 1922)

Biskra. 14 avril (de notre correspondant particulier). — Une imposante manifestation a eu lieu, hier à l'oasis de Beni-Mora. M. Cazenave, maire de Biskra, a inauguré le champ d'aviation qui servira, dès ce mois, de terminus à la ligne aérienne Alger-Biskra, et bientôt d'étape aux prolongements vers le Centre Africain.

La cérémonie s'est déroulée dans un cadre intime, en présence de quelques privilégiés et de M. Balleyglie, administrateur de la Compagnie aérienne française, organisatrice du service avec la collaboration de la ligue aérienne nord africaine.

À l'issue de la cérémonie, M. Cazenave a adressé un télégramme annonçant l'heureuse nouvelle au sous-secrétaire à l'Aéronautique, qui lui a répondu par le message suivant :

« Très sensible aux sentiments que vous m'exprimez à propos de l'inauguration du champ d'aviation de Béni-Mora. J'applaudis sincèrement à cette initiative si intéressante pour l'aéronautique française et vous félicite d'y avoir participé. J'associerai mes efforts personnels à tous ceux faits pour le développement des lignes aériennes dans l'Afrique du Nord. »

Courrier de l'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 20 avril 1922)

Il est de nouveau question de l'ouverture prochaine de la ligne aérienne Alger-Biskra, Tout d'abord, elle devait être exploitée, par le pilote Nungesser, mais, pour des raisons diverses, c'est en définitive la Société du Réseau aérien transafricain qui en assurera la mise en service. On utilisera, au début, des avions d'un modèle assez ancien, mais à chacun desquels on a apporté quelques modifications de détail en vue du transport de deux passagers. Une quinzaine de ces avions ainsi transformés sont arrivés à Alger où l'on procède à leur montage.

Cette ligne servira d'une façon remarquable les intérêts de l'Algérie ; à l'heure actuelle, le voyage Alger-Biskra, par les modes de locomotion terrestre, est peu pratique en raison de sa durée. Les avions relieront les deux villes en moins de quatre heures, facilitant ainsi les relations économiques entre le littoral et le sud-algérien.

Une imposante manifestation a eu lieu à l'oasis de Beni-Mora. M. Cazenave, maire de Biskra, a inauguré le champ d'aviation qui servira dès ce mois, de terminus à la ligne aérienne Alger-Biskra, et bientôt d'étape aux prolongements vers le centre africain.

La cérémonie s'est déroulée dans un cadre intime, en présence de quelques privilégiés, et de M. Balleyguier, administrateur de la Compagnie aérienne française, organisatrice du service avec la collaboration de la ligue aérienne nord-africaine.

AÉRONAUTIQUE
La circulation aérienne en Algérie
(*Le Temps*, 3 mai 1922)

L'actuel voyage présidentiel aura utilement servi le développement de l'aviation algérienne et hâté la réalisation des premières installations du service de la navigation aérienne.

L'organisation du tourisme aérien en Algérie a été, en effet, concédée par l'État à La Compagnie aérienne française qui vient d'établir en Afrique du nord des services analogues à ceux que cette compagnie réalise en France. depuis trois ans..

C'est ainsi qu'on peut maintenant effectuer en avion les excursions de Tjmgad, Touggourt, El-Oued, Ouargla, etc.

Le voyage aérien double l'intérêt touristique de l'Algérie, permet des randonnées faciles, la visite de points éloignés et d'oasis qui n'étaient autrefois accessibles qu'à dos de chameau, à la vitesse de 40 kilomètres par jour. Actuellement, en une heure d'avion on parcourt la même distance que hier en trois journées.

L'AÉRONAUTIQUE ALGÉRIENNE

LE SERVICE AÉRIEN ALGER-BISKRA
(*L'Écho d'Alger*, 18 mai 1922)

Depuis près d'un mois, avec une parfaite régularité, deux avions par semaine assurent les transports de voyageurs et du courrier

On a beaucoup vanté, avant et pendant le voyage présidentiel, les services aéronautiques, du Maroc qui rendent, depuis quelques mois, de réels services à notre jeune protectorat et qui, au cours de la randonnée de M. Millerand, ont permis une grande rapidité de transports des plis officiels et des bandes cinématographiques.

Et l'on a pensé souvent:

— Mais pourquoi n'avons-nous pas de pareils services en Algérie ?

Nous n'en avons pas eu, jusqu'ici, malgré des études nombreuses, parce que les grandes lignes prévues et qui doivent traverser la Méditerranée, ne sont pas au point. On manque, remarquerait M. de la Palisse, de terrains d'atterrissages entre Alger et Marseille, tandis que traverser le détroit de Gibraltar n'est qu'un jeu.

Notre budget ne permet pas, d'autre part, les libéralités du protectorat. C'est encore une raison de valeur.

Pourtant, l'an dernier, le colonel Sacconay, représentant du sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique, obtenait des assemblées algériennes le vote d'un crédit d'un million destiné à aider la métropole dans l'organisation de lignes subventionnées.

Cette base acquise, des études ont été faites, par plusieurs sociétés de transports aériens, sous les auspices du gouvernement; L'une d'elles vient de s'installer. Le premier service d'aviation civile algérienne fonctionne à l'heure actuelle. C'est le service Alger-Biskra.

Il a été inauguré le samedi 22 avril, à la veille de l'arrivée à Biskra du cortège présidentiel et le premier avion venu d'Alger a survolé la revue de Sidi-Ghzel. Depuis, chaque samedi et chaque mercredi, à 2 h. 30 après-midi, un avion est parti, revenant à Alger le lundi et le jeudi, transportait les passagers et le courrier. Huit voyages aller et retour ont donc été effectués à ce jour, d'une durée moyenne de 3 h. 15 chacun, et cela représente un parcours de seize fois quatre cent kilomètres, sans qu'on ait eu à signaler le moindre accident.

« Il est vrai de dire que le service, dirigé par M. Ducas, est confié à des pilotes de grande valeur, MM. Perier et Guay, desquels on peut être certain, qu'ils ne feront pas mentir cette vérité statistique aujourd'hui vérifiée que l'avion est le mode de locomotion le moins dangereux de tous

Le résultat, en tous cas, était à signaler, avant que soit interrompu pour la période d'été un service qui fonctionnera désormais régulièrement huit mois par an.

On va, à l'heure actuelle, en-trois heures et demie au maximum — le record établi par M. Perier est de 2 h. 15 — d'Alger à Biskra, confortablement, et à un prix à peine supérieur à celui du voyage en première classe en chemin de fer, le trajet ferré le plus rapide étant de dix-huit heures.

Le public ne le sait peut-être pas assez. Il ignore aussi les avantages qu'il peut retirer de l'avion postal. Une lettre mise à la poste de Biskra à 2 heures, le lundi ou le jeudi, est le soir même à 6 heures à Alger. Un service de distribution immédiat ne manquera pas de l'améliorer d'ici peu. En tout cas, le progrès accompli sur les anciens horaires est déjà énorme.

Tels sont, simplement énoncés, les résultats pratiques, patents, du premier service de navigation aérienne dont est doté l'Algérie. Sa régularité nous est d'ores et déjà un garant des lignes à venir. Au mois d'octobre, lorsque les touristes anglais et américains viendrait hiverner sur notre soi, on peut être certain que la ligne Alger-Biskra sera appelée à doubler ses services, à assurer la correspondance des paquebots, à étendre son rayon d'action.

Car, Alger-Biskra, on s'en rend compte, ce n'est qu'une première étape. Sans être dans le secret des organisateurs, on peut prédire qu'ils ne tarderont pas à conduire passagers, touristes et courriers jusqu'à Touggourt, que, de là, ils pousseront jusqu'à Ouargla et que, de progrès en progrès, d'année en année, ils parviendront à conduire au Hoggar, puis au Niger, les hommes d'affaires qui suivront les simples curieux.

C'est l'avenir, mais c'est un avenir très proche.

De l'avion civil, comme de l'avion militaire, nous pouvons espérer une pénétration toujours plus profonde, toujours plus sérieuse des régions sahariennes. Il est aujourd'hui sorti du domaine de l'expérience et est devenu le moyen de transport rapide.

Il va nous rendre d'autres services. Ne parlons pas encore des avions policiers utilisés à Paris et qui, peut-être, un jour seront utiles ici, mais n'oublions pas que la photographie aérienne constitue le plus sûr, le plus exact, le plus parfait système employé pour lever des plans. Aucun levé ne peut avoir la précision d'une photographie verticale et l'on comprend l'utilité, dans un pays comme le nôtre, de l'extension de ce procédé.

[La direction du réseau aérien transafricain l'a compris puisqu'elle a lié à ses services le service photographique de la Compagnie aérienne française.](#) Dès à présent, on peut obtenir par elle les documents les plus certains: plans de propriétés, de villages, de régions, de projets, de travaux en cours, etc.

D'un seul coup, en organisant des voyages à la portée de tous, les organisateurs d'Alger-Biskra en avion ont permis la rapidité des déplacements, la rapidité des transports postaux, la photographie documentaire dans toutes ses applications.

Le fait est assez notable pour qu'il nous ait été permis d'en parler un peu longuement. Si le service Alger-Biskra n'est, comme je le disais tout à l'heure, qu'une étape du transsaharien, il n'est également que le premier des innombrables services qui ;d'ici quelques années, sillonneront l'Algérie.

Ne souriez pas, vous qui connaissez la difficulté avec laquelle sont admis les progrès par les masses. Vous n'auriez pas cru, il y a dix ans, celui qui vous aurait prédit que les autobus assureraient, au grand dam des chemins de fer, la plupart des transports de voyageurs. Et l'on ne tardera pas à se rendre compte que si l'avion est moins dangereux

que l'autobus, il a encore sur ce dernier un autre avantage: il ne risque pas les attaques des bandits du bled.

ROBERT DZIM.

Informations financières
Compagnie aérienne française
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1923)

.....
En vue d'augmenter le rendement de son exploitation qui dépend essentiellement des circonstances atmosphériques, la Société a étendu ses voyages à l'Afrique du Nord, effectuant des travaux aériens et des voyages sur demande au Maroc et en Algérie, notamment, à Casablanca, Philippeville, Constantine. Elle compte au cours de l'exercice 1922-1923, consolider cette organisation qui assurera l'utilisation permanente de son matériel et de son personnel.

AÉRONAUTIQUE
Transports aériens entre la France et l'Algérie
(*L'Écho d'Alger*, 29 septembre 1922)
(*Le Temps*, 30 septembre 1922)

Devant la crise provoquée par la grève des inscrits maritimes, la Compagnie aérienne française, à la suite de nombreuses demandes, a pris l'initiative d'affréter des aérocarcs bimoteurs 600 chevaux, pour le trajet, aller et retour, entre Marseille et l'Algérie.

Les avions affectés à ce trafic ont été dirigés de la base du Bourget sur Marignane.

Le premier départ aura lieu de Marseille le lundi 2 octobre.,

Pour tous renseignements, s'adresser à La Compagnie aérienne française, 25, rue Charlemagne., à Nîmes, téléphone 6-62, ou 25, rue Royale, à Paris, téléphone Elysées 69-52, et dans toutes les agences de voyages.

Courrier de la Tunisie
(*Le Temps*, 23 mai 1923)
(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1923)

.....
en Algérie plusieurs municipalités, notamment celles de Philippeville et Constantine, viennent aussi d'avoir recours à la Compagnie aérienne française pour l'établissement de plans à grande et à petite échelle.

L'aviation coloniale
Les levés de plan par avion
(*Les Annales coloniales*, 11 février 1924)

L'avion, quoique appareil un peu capricieux, rend d'énormes services quand on sait s'en servir. Pour l'établissement des cartes, par exemple, il est tout indiqué.

À ce sujet, on sait que La Compagnie aérienne française a étendu aux colonies du Nord-Africain son exploitation de levés de plans par photographie aérienne.: les plans de Sfax, Tozeur, Gafsa, Carthage viennent d'être levés par la C. A. F. ; d'autres le seront sous peu: Mascara, Philippeville, Tlemcen, Hammam-Meskoutine, Azemmour, etc.

Aussi bien en France que dans les colonies, apparaît une fois de plus l'intérêt de ces méthodes très rapides et d'une excellente valeur technique.

PHILIPPEVILLE
Le plan de la ville
(*L'Écho d'Alger*, 6 août 1924)

Mardi dernier, par le « Maréchal-Bugeaud », est arrivé M. Blanc, ingénieur-topographe à Paris, envoyé par La Compagnie aérienne française pour faire les opérations techniques de polygona­tion pour le report sur place des épreuves photographiques prises par l'avion qui a survolé la ville en mars dernier.

Ces travaux sur place dureront une quinzaine de jours et seront suivis à Paris de la confection complète et précise du plan de la ville et de ses environs tels qu'ils existent aujourd'hui.

La deuxième phase comprendra l'élaboration du plan d'agrandissement.

L'arrivée des architectes chargés de ce travail est annoncée pour le mois d'octobre.

Mission aérienne topographique
(*L'Écho d'Alger*, 8 janvier 1925)

Charon, 7 janvier (de notre correspondant particulier). — Aujourd'hui, à 11 heures, un avion Renault, 200 HP, de la Compagnie française aérienne de Paris, a atterri, venant du Maroc via Oran, faisant des relèvements de plans pour les Ponts et Chaussées sur tout le parcours au compte de la Compagnie aérienne française.

À 13 heures, les aviateurs ont repris leur vol après avoir déjeuné et s'être ravitaillés en essence. Ils coucheront à Alger, allant à Tunis où ils seront après-demain. Ils ont une mission analogue à remplir en Tunisie avant de rentrer en France.

Le pilote est M. Marc et l'opérateur est M. Bois.

La photographie aérienne (*Les Annales coloniales*, 18 octobre 1927)

La Compagnie aérienne française, spécialisée depuis la guerre dans les levés de plans par photographies aériennes, et qui a déjà exécuté en Tunisie de nombreux travaux, en particulier des levés de plan de Sfax, Sousse, Tozeur, La Goulette, va reprendre ses opérations dans la Régence.

Elle vient de recevoir un nouvel appareil qui a été envoyé à la base aérienne militaire d'El-Aouina.

La Compagnie exécutera cette année de nombreuses missions importantes dont elle a été chargée par de grandes administrations et certaines sociétés industrielles et agricoles.

La Compagnie aérienne française se propose, en outre, d'organiser des vols dits de « baptême de l'air », ainsi que des promenades au-dessus de Tunis et de la banlieue.

L'aviation en Algérie
(*L'Écho d'Alger*, 27 décembre 1927)

Le centre de Maison-Blanche restera fermé du 1^{er} au 20 janvier 1928 pour permettre à la nouvelle société concessionnaire, La Compagnie aérienne française, le montage de ses nouveaux appareils: deux « Morane » et deux « Hanriot », entièrement neufs.

La grande fête aérienne d'Alger-Maison-Blanche
(*L'Écho d'Alger*, 25 mai 1928)

.....
Présentation par le chef pilote Petit des nouveaux appareils de Compagnie aérienne française

Le grand meeting d'aviation d'Alger organisé par -« Alger-Aviation » et l' « Écho d'Alger. » a obtenu un succès triomphal
(*L'Écho d'Alger*, 28 mai 1928)

.....
LES AVIONS SUR LA PISTE

Dix avions de marques et de modèles différents sont rangés sur la piste dans un ordre impeccable. Ces dix superbes appareils semblent impatients de prendre l'air, et leur belle présentation impressionne favorablement la grande foule qui se presse dans les tribunes.

Voici les caractéristiques techniques des avions qui ont pris part à la fête de l'air d'hier.

Nous avons tout d'abord deux Morane-Saulnier, monoplans parasols propulsés par des moteurs rotatifs Clerget de 130 CV. Ces aéroplanes sont du type qui a permis à l'as français Fronval d'exécuter plus de mille looping en un seul vol.

À côté des Morane, nous pouvons examiner deux biplans Hanriot type École. Ces avions munis de moteurs rotatifs Rhône de 80 CV sont des planeurs remarquables. Ils peuvent parcourir en vol plané une distance égale à quatorze fois leur altitude ; c'est du reste en raison de ces excellentes qualités qu'ils sont choisis comme appareils d'école. Les deux Morane et les deux Hanriot ont été mis gracieusement à la disposition des organisateurs par La Compagnie aérienne française, chargée de l'entraînement des pilotes de réserve d'Alger.

.....
Manifestation aérienne de Fort-de-l'Eau
par M. B.
(*L'Écho d'Alger*, 16 septembre 1928)

C'est cet après-midi que se déroulera, à Fort-de-l'Eau, une manifestation qui laisse prévoir un très gros succès.

Tous ceux qui ont assisté au dernier meeting de Maison-Blanche ont conservé le souvenir des vertigineuses évolutions effectuées par les gracieux oiseaux mécaniques et ne manqueront pas de venir en foule applaudir les intrépides aviateurs.

Ce sera tout d'abord M. Robert Petit, chef pilote à Maison-Blanche, de la Compagnie aérienne française, qui présentera, pour la première fois en Algérie, sa mignonne avionnette « Caudron », qui, avec un moteur « Salmson » de 40 CV, peut transporter deux personnes à la vitesse de 120 kilomètres à l'heure, tout en ne consommant que quinze litres d'essence aux 100 kilomètres.

C'est un appareil absolument semblable qui détient, à l'heure actuelle, avec le pilote Finat, le record du monde de durée: 24 heures de vol ininterrompu. Ajoutons que cette avionnette est déjà connue par de nombreux Algérois, qui ont exécuté à son bord leur premier vol, pilotée par Petit.

Ensuite viendra un « Morane », qui exécutera toute la gamme des exercices de haute école.

Enfin, les amateurs d'émotions fortes seront servis à souhait par la descente du courageux parachutiste Forestier, qui se lancera d'une altitude de 300 mètres.

Félicitons sans réserve le chef pilote Petit et la Société immobilière de Fort-de-l'Eau, qui ont réussi à mettre sur pied une manifestation de tout premier ordre, dont nous souhaiterions d'être gratifiés souvent.

Concours du Centre d'entraînement des pilotes civils de Maison-Blanche (*L'Écho d'Alger*, 23 octobre 1928)

Un concours organisé, dit « Concours de style et d'atterrissage » organisé par le Service de la navigation aérienne et la Compagnie [aérienne] française aura lieu le 28 octobre à l'aérodrome de Maison-Blanche.

Ce concours est ouvert à tous les pilotes non professionnels inscrits au centre qui auront, au cours des deux semestres qui précèdent, bénéficié de la prime d'assiduité.

Le pilote aura à faire un passage en ligne droite, face au vent au-dessus d'un point fixe et un huit au-dessus du même point dans des limites déterminées.

L'exécution du huit, les passages à la verticale, le décollage et l'atterrissage seront notés par un jury composé de cinq membres. Des prix importants sont réservés à cette épreuve.

Le règlement complet est à la disposition des pilotes de l'aérodrome de Maison-Blanche et à la base d'hydravions d'Alger.

Les épreuves commenceront à 8 heures.

L'Aéro-Club d'Algérie met en compétition un challenge à disputer entre les pilotes civils membres de l'Aéro-Club.

Un challenge à disputer entre les pilotes militaires du premier groupe d'aviation d'Afrique.

1° Challenge entre pilotes civils. Ce challenge constitué par une superbe coupe sera attribué définitivement au pilote qui l'aura gagnée deux fois consécutives.

Ce règlement est établi tous les ans par la commission technique de l'Aéro-Club d'Algérie.

Pour l'année 1928, il sera mis en jeu entre les pilotes membres du Club régulièrement engagés participant au concours de style et d'atterrissage du 28 octobre et suivant le règlement de ce concours.

La coupe sera attribuée au pilote membre du Club le mieux classé à cette épreuve.

Trois prix d'un montant respectivement à 300 francs, 200 et 100 francs seront attribués aux pilotes régulièrement engagés dans ce challenge et non primés par

le Service de la navigation aérienne. Ces prix étant attribués dans l'ordre décroissant du classement.

2° Challenge entre pilotes militaires. — Le règlement de ce challenge est actuellement à l'approbation de M. le colonel commandant l'Aviation militaire en Algérie et le règlement paraîtra incessamment.

Heures d'ouverture du centre d'entraînement de Maison-Blanche

Les pilotes du centre sont informés qu'ils ont droit comme précédemment à une heure de vol par mois au centre d'entraînement des pilotes civils de Maison-Blanche.

Le centre est ouvert: le matin de 7 h. 30 à 11 heures ; l'après-midi: de 13 h. 30 à 17 h. 30.

La voiture assurant le service, part de la grande poste les samedi et dimanche après-midi à 13 heures et le dimanche matin à 7 heures.

(Communiqué par la Compagnie aérienne française).

AVIATION

Le concours de style et d'atterrissage des pilotes civils remporte un gros succès

L'AVIATEUR ADAM ENLÈVE LE CHALLENGE DE L'A.C.A.

(*L'Écho d'Alger*, 29 octobre 1928)

Les services de Navigation aérienne organisait dimanche dernier une épreuve concours réservée aux aviateurs civils algériens.

Le centre de Maison-Blanche était donc le rendez-vous des sportsmen, asdu volant et du manche à balai qui, dès 7 h. 30, se pressaient autour des avions que l'on préparait pour participer au concours.

M. Petit, le sympathique chef de centre de la Compagnie aérienne française, surveillait lui-même les préparatifs. Les moteurs des avions Hanriot et Morane sont mis en marche et ronflent superbement. Tout était prêt pour les épreuves.

Les dernières recommandations sont données aux pilotes concurrents et aux membres du jury par M. Pourcher, qui préside avec autorité cette intéressante manifestation.

Il est maintenant 8 heures. Le pilote « inconnu », simplement désigné sous le n° 1, prend un départ impeccable sur un avion Morane et monte rapidement.

Les aviateurs devaient monter à 500 mètres d'altitude, exécuter une ligne droite face au vent en passant au-dessus du centre du terrain, puis revenir sur ce centre en exécutant un 8 tout en se maintenant à la hauteur donnée de 500 mètres.

Un vent régulier mais puissant déportait tous les concurrents et le premier pilote qui prit l'air a certainement été surpris par la dérive ; à la fin du dernier virage, l'aviateur s'embarque dans une vrille qu'il rétablit du reste immédiatement. Les concurrents qui prennent ensuite le départ sont prévenus et manient le manche avec précaution. À 11 heures, les épreuves étaient terminées et les membres du jury, MM. Fourcher, Harrison, commandant Chatel, Rebut et Cazeau examinent les feuilles de contrôle et les graphiques tracés dans une chambre noire placée au centre du terrain.

Les points sur lesquels les aviateurs étaient examinés étaient: le style au départ, l'exécution de la ligne droite, la régularité de l'exécution du 8, la prise de terrain et l'atterrissage.

Nous pouvons dire que tous les spectateurs présents, pilotes ou non. ont été surpris par la maîtrise et la virtuosité de nos aviateurs qui ont tous montré une grande habileté dont peut être fier à juste titre leur chef pilote, M. Petit.

Ces grandes qualités déployées par nos as algériens ont obligé les membres du jury à procéder à un pointage très sérieux des feuilles de contrôle.

L'excellent pilote Adam est sorti vainqueur de ce tournoi moderne et gagne de ce fait la coupe challenge de l'Aéro-Club d'Algérie.

Voici, du reste, le classement qui a été officiellement publié:

1^{er} Adam (251 pts 50) ; 2^e Homo (212 points 10) ; 3^e Pershon (209 pts 75) ; 4^e Campagnac (204 pts 75) ; 5^e Fognès.(158 pts 15) ; 6^e Geneste (122 points).

Les prix suivants ont été attribués:

Coupe Challenger. de t'A.C.A et prime de 2.000 francs: M Adam.

Prix de 1.000 francs. M. Homo ; prix de 500 francs: M. Pershon ; prix de 300 francs de l'A. C.A.: M. Campagnac; prix de 200 francs de l'A. C.A.:M. Fognès ; prix de 100 francs de l'A.C.A.: M. Geneste.

Nous avons noté sur le terrain d'aviation la présence de M. Billion du Plan, président de l'Aéro-Club d'Algérie ; M. le colonel Vuillemin, commandant l'Aéronautique algérienne ; M le commandant Chatel, commandant le 1^{er} Groupe d'aviation d'Hussein-Dey ; MM. les capitaines Papin et Anselme, MM. Pourcher, directeur des Services de la navigation aérienne d'Alger ; Harrisson, Prévost, de l'A.C A ; Poulain, directeur de la Compagnie Aéropostale ; Petit, chef de centre de Maison-Blanche ; Cazeau, Carru, Foyndès, Lehoux, Vincent.

De nombreux sportsmen n'avaient pas craint l'heure matinale pour venir admirer les gracieuses évolutions de nos aviateurs.

Cette très intéressante manifestation a prouvé que l'entraînement de nos pilotes était parfait. Nous les félicitons donc sans réserve et réunissons à nos félicitations l'actif chef pilote Petit, qu est bien récompensé de ses effortd et de sa bonne propagande pour l'aviation.

CONSEIL MUNICIPAL D'HUSSEIN-DEY
(*L'Écho d'Alger*, 31 octobre 1929)

Le conseil municipal d'Hussein-Dey s'est réuni le mardi 22 octobre courant à 18 heures, sous la présidence de M. Achille Luccioni, maire.

Vingt et un membres de l'assemblée assistent à la séance.

Sont approuvés:

.....

Un projet de marché de gré à gré avec la Compagnie aérienne française pour l'établissement du plan de la ville par avion. — Coût: 85.000 francs.

LE CENTENAIRE DE L'ALGÉRIE
ET LA PROPAGANDE AÉRONAUTIQUE
(*L'Écho d'Alger*, 19 janvier 1930)

L'aviation, qui doit jouer dans le développement économique de l'Algérie, un rôle particulièrement important, n'a pas été oubliée dans le calendrier des manifestations organisées à l'occasion du Centenaire de l'Algérie. D'importantes réunions vont être données à cette occasion dans les provinces d'Alger, d'Oran et de Constantine.

Le comité des aéro-clubs nord-africains comprenant les représentants des Aéro-Clubs d'Algérie, d'Oranie et de Constantine, s'est réuni jeudi, à l'effet de prendre les dernières dispositions.

L'aviateur Maurice Pinat .représentant la Société pour le développement de l'aviation, à Paris et M. Qurutelot, de la Compagnie aérienne française, assisteront également à cette réunion.

.....

Lefevre et Lotti ont atterri hier à Maison-Carrée
(*L'Écho d'Alger*, 15 mars 1930)

Les aviateurs Lefevre et Lotti, qui réalisèrent en juin 1929. en compagnie d'Assolant, la traversée de l'Atlantique-Sud accomplissent actuellement le circuit de la Méditerranée à bord d'un avion Potez 36, de 85 chevaux.

Lefevre et Lotti qui avaient atterri Jeudi à midi à l'aérodrome de La Sénia, ont quitté le département d'Oran hier matin pour arriver à l'aérodrome de Maison-Blanche à 10 h. 30.

Ils y ont été reçus par M. Domenech, chef de la navigation aérienne, de l'aérodrome de Maison-Blanche et M. Descamp, nouveau chef -pilote de la Compagnie aérienne française.

Les deux brillants aviateurs français sont descendus à l'Hôtel Saint-Georges.

Ils repartiront dans deux ou trois jours, pour continuer leur randonnée sur la Tunisie.

.....

TRANSPORTS AÉRIENS À VOLONTÉ
(*L'Écho d'Alger*, 20 avril 1930)

La Compagnie aérienne française qui, depuis plusieurs années, assure à Maison-Blanche, l'entraînement des pilotes civils, avec la méthode et la compétence que l'on sait, inaugure aujourd'hui un service aérien pour passagers.

D'une part, à Maison-Blanche, un avion berline Newport, et à la plage de Sidi-Ferruch, un hydravion Schrek, seront mis à la disposition des personnes qui désireront recevoir le « baptême de l'air ».

Cette organisation prélude ainsi aux transports individuels, et « ad libitum » de ville à ville, que se propose d'assurer a l'avenir l'active Compagnie aérienne française.

L'Écho d'Alger se fait un devoir de souligner et de louer cette remarquable initiative.

CONSEIL MUNICIPAL D'ALGER
Séance du 16 mai 1930
(*L'Écho d'Alger*, 17 mai 1930)

.....

Les questions d'urbanisme viennent à l'ordre du jour avec deux rapports de M. Pasquier-Bronde.

L'AMÉNAGEMENT D'ALGER

Le premier a trait à la mise au concours de l'aménagement de la partie du faubourg Bab-el-Oued, comprise entre le boulevard de France, l'avenue des consulats, la rue du Dey, la rue de Dijon et l'avenue Malakoff.

Le second conclut à l'établissement d'un plan topographique photo-aérien au 5/1.000^e de toute la région algéroise, c'est à dire approximativement de 15 mille hectares et propose à la suite d'un appel d'offres que le maire soit autorisé à traiter avec la Compagnie aérienne française.

Les conclusions de ces deux rapports sont adoptées.

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE
(*Les Ailes*, 20 novembre 1930)

BASES PERMANENTES

Alger-Maison-Blanche.
Alger-Agha (hydravions).
Oran-La Senia.
Oran-Port (hydravions).

EXPLOITATION

c) des Ecoles
Centres d'entraînement de pilotes de réserve à Alger et Oran.
Parmi les travaux de photographie:
— Plans de villes:
Biskra, Sétif, Alger

L'ACTIVITÉ AÉRIENNE ORANAISE
(*L'Écho d'Alger*, 14 mai 1931)

La première période d'entraînement des pilotes civils d'Oran, pour l'année 1931, s'est terminée le 1^{er} mars au soir.

Ont fréquenté le centre avec assiduité:

MM. Hoor, Pérez, Adiba, Perrière, Grillot, Fogues, Lorca, Assorin, Mestre, Astor, Drulang. Marnat, Fouques, Duparc, Poutingon, Marchand, Gazeau, Lefèvre, Pérusseau.

Plusieurs nouvelles inscriptions ont été recueillies au cours de cette période:

MM. Loth, Levecque, Lemaitre, Le Dir, Kappes, Le Quellec, Bouzerand, viendront, dès la prochaine période, augmenter le nombre des pilotes entraînés à La Sénia.

Les élèves pilotes de tourisme, dont le nombre s'accroît de jour en jour, continuent leur entraînement sous la direction de leur très avisé moniteur M. Monville, directeur de la Compagnie aérienne française à Oran.

Les « lâchés » vont subir sous peu leurs épreuves techniques de brevet.

Nombreux baptêmes, enfin, d'enthousiastes que l'exemple des « as » a conquis.

L'aviation coloniale
Arrachart poursuit son vol
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1931)

Le capitaine L. Arrachart poursuit, sur son Farman-Renault 250 CV, un voyage d'étude et de reconnaissance de la route aérienne France-Madagascar et des points d'escale de cette grande artère.

Son déplacement coïncide avec le vol inaugural du premier tronçon du nouveau réseau aérien colonial français: Reggan-Gao (29 novembre). Cette étape représente 1.300 kilomètres de vol au-dessus du Sahara. À ce voyage inaugural prennent part également M. Level, de la Compagnie aérienne française, ainsi que le lieutenant Estienne, un des pionniers de la traversée automobile du désert, et dont on connaît les randonnées audacieuses et retentissantes en 6 et 10 CV Renault.

Après le voyage d'études France-Madagascar d'Arrachart
sur Farman-Renault 250 CV
(*Les Journal des débats*, 26 décembre 1931)

Au cours des dernières semaines, plusieurs voyages aériens ont été entrepris entre la France et Madagascar: soit des voyages d'études pour déterminer les travaux nécessaires à l'organisation rationnelle d'une ligne aérienne: reconnaissance des terrains, balisage, etc., . soit des voyages aussi rapides que possible pour déterminer le temps minimum nécessaire à la liaison France-Madagascar.

Le capitaine Arrachart, lui, rentre en France après avoir effectué un voyage d'études sur son Farman 198, moteur Renault 250 CV. 9 cylindres en étoile, à refroidissement par air.

Il faut signaler la rapidité avec laquelle a été accompli son voyage de retour; accompagné de son seul mécanicien, Arrachart a mis moins de 7 jours (du 17 décembre au 24) pour effectuer les 10.000 km. du, parcours Tananarive-Le Bourget, effectuant plusieurs étapes de 2.000 km en moins de 24 heures.

Arrachart était parti le 23 novembre de Toussus-le-Noble. Après être passé par Marseille et Alicante, [il atterrissait à Oran pour prendre contact avec les représentants de la Compagnie aérienne française, avec qui il devait inaugurer la ligne transsaharienne Reggan \(Sud-algérien\)-Gao \(sur le Niger\), de cette société.](#)

Ce voyage inaugural de 1.300 km a été accompli le 29 novembre. L'avion de la Compagnie aérienne française, conduit par le pilote Obrecht, accompagnait l'avion du capitaine Arrachart. Prenait part à cette traversée aérienne, le lieutenant Estienne, directeur de la Compagnie transsaharienne, qui exploite le service régulier terrestre sur le même itinéraire, au moyen de véhicules Renault

Les autres étapes du voyage ont été Bangui, Brazzaville, ce qui assurait la liaison avec la capitale du Congo français, Loulouaibourg, Elisabethville, au Congo belge, Tete, Quilimane, en Afrique portugaise. Il atterrissait à Tananarive le 11 décembre.

Puis c'était le retour foudroyant.

L'AVIATION AU SAHARA
Un avion en panne au Tanezrouf
(*L'Écho d'Alger*, 2 janvier 1932)

Colomb-Béchar, 1^{er} janvier. — On est sans nouvelles de l'avion de la Compagnie aérienne française qui a quitté Reggan le 28 et dont l'arrivée à Gao n'a pas été signalée.

Cet avion, un Farman 190, piloté par Obrecht, est chargé de faire au cours de la saison d'hiver quelques voyages de Reggan à Gao, en liaison avec les cars de la Compagnie transsaharienne.

On suppose, mais sans avoir de précisions, qu'il a eu une panne dans le Tanezrouf au sud du Bidon 5. Des autos de la Compagnie transsaharienne sont parties à sa recherche avec l'espoir de le dépanner, mais l'insécurité qui règne dans la région, où des

« djiouch » étaient encore récemment signalés, augmentent l'inquiétude née de l'incertitude dans laquelle on se trouve sur le sort d'Obrecht.

Un accident d'avion au Sahara
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1932)

L'aviateur Obrecht, parti sur un avion de La Compagnie aérienne française, et qui effectuait son deuxième voyage Reggane-Gao, a été retrouvé au milieu du Sahara, jeudi dernier, à côté de son avion entièrement brisé.

Le pilote n'ayant que des contusions sans gravité a été ramené à Gao. Il était seul à bord.

Réflexions sur une politique de l'air
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie..
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} mars 1932)

.....
En Algérie, elle organise et dirige l'exploitation de la ligne commerciale Alger-Biskra. Elle transporte 25.000 voyageurs et fait 700.000 hectares de levés de plans, parmi lesquels les plans des villes de Aïn-Beïda, Biskra, Birmandreis, Hussein-Dey, Maison Carrée, Sétif, Tlemcen, Batna, etc. ; elle lève le plan au 1/500^e de 14.000 hectares pour l'étude du plan d'aménagement et d'extension de la région algéroise ainsi que celui au 1/2.000^e de la ville d'Alger et des communes suburbaines, elle relève le cours de l'oued Sebaou, de l'oued El-Marrach et fait, enfin, de très nombreux plans de domaines ruraux et d'exploitations agricoles.

L'aviation privée en Algérie
(*L'Écho d'Alger*, 10 avril 1932)

Voici un an à peine que l'aviation de tourisme a pris son essor en Algérie et déjà de nombreux amateurs d'air et de liberté ont fait l'acquisition d'un petit avion sur lequel ils sillonnent le ciel africain ; néanmoins, ce nouveau mode de locomotion semblait plutôt réservé aux sportifs du sexe fort. Or, depuis quelque temps, un mouvement se dessine qui fait considérer l'aviation non plus seulement comme un sport mais surtout comme un moyen de se déplacer très rapidement avec au moins autant de confort et de sécurité qu'en automobile sans dépenser plus qu'avec ces rampantes machines.

La femme commence à s'intéresser à l'avion et déjà l'école de pilotage de la Compagnie aérienne française à Maison-Blanche vient d'avoir le grand honneur d'apprendre à piloter et de breveter la première femme pilote d'Algérie en la personne de Mme Robert Tillier, épouse du célèbre radiologue Robert Tillier, lui-même breveté pilote depuis quelques jours ; tous deux projetant de grandes randonnées en Afrique dès qu'ils auront reçu leur avion personnel.

M. Georges Descamps, chef pilote de l'école de pilotage et du centre d'entraînement des pilotes de réserve, nous parle aussi d'autres élèves en cours d'apprentissage: Marcel Germain, qui vole seul depuis quelques jours et qui vient d'effectuer le matin même

avec plein succès les épreuves du brevet de pilote ; Jacques et Henri Germain, qui terminent leur entraînement en double commande, ont hâte d'être brevetés pour partir sur leur gros avion familial vers de passionnantes parties de chasse au Niger sans avoir l'ennui des longs et fatigants voyages en auto, agrémentés d'inévitables ensablements ; d'autres élèves commencent leur apprentissage, l'un, garagiste bien connu à Alger, nous demande de taire son nom.

— « Une surprise que je réserve à ma femme », nous confie-t-il.

Sur ces quelques paroles, Descamps doit nous quitter, appelé par des élèves impatients de voler de leurs propres ailes et nous assistons amusés, aux premiers atterrissages hésitants des jeunes poussins lorsque paraît le nouveau breveté Marcel Germain, trop occupé à ajuster sa combinaison pour nous apercevoir ; deux enjambées et le voici déjà installé dans la carlingue, agrafage de la ceinture de parachute, serre-tête bien enfoncé, puis un seul mot aux mécaniciens :

— Prêt !

— Réduit, contact.

Un déclic de manettes pendant que l'aiglon répète les mots fatidiques :

— Réduit, contact.

Vrombissement de moteur, essais au ralenti, puis à pleins gaz, on enlève les cales et l'oiseau, un superbe Morane jaune, gracieusement prend sa course, puis s'élève vers le ciel azuré, un beau virage à la verticale et le voici sur nos têtes qui vire à gauche, puis à droite, dessinant des huit d'un dessin impeccable, quelques évolutions encore et le voici qui descend, moteur coupé, en un silencieux vol plané, atterrissage parfait, sans une hésitation, sans le moindre petit rebondissement et nous avons la surprise d'apprendre qu'il y a un mois à peine, ce nouvel as du manche à balai faisait son premier vol d'apprentissage.

Pendant tout ce temps, des avions de toutes teintes partent ou atterrissent, l'un arrive d'Oran, l'autre part à Tunis et nous sommes obligés de constater que l'aviation de tourisme en Algérie existe réellement et se développe avec une prodigieuse rapidité.

L'AVIATION EN ALGÉRIE

Le lieutenant Bernard et M. Averseng sont rentrés hier, à Maison-Blanche
(*L'Écho d'Alger*, 4 novembre 1932)

Le lieutenant Bernard (à gauche) et M. Averseng à leur arrivée à Maison-Blanche
(Photo « Echo d'Alger ».)

Après, l'incident qui les avait retenus quarante-huit heures à Biskra, les aviateurs Bernard et Averseng ont regagné hier le centre civil de Maison-Blanche où ils se sont posés à 9 heures, terminant ainsi leur magnifique randonnée.

Rappelons que l'équipage Bernard-Averseng vient, dans le minimum de temps et sur un avion de tourisme à faible puissance, « Caudron-Luciole », d'accomplir le raid suivant :

À l'aller: Alger, Laghouat, El-Goléa, In-Salah, Arak, Tamanrasset. Leur retour du Hoggar s'est effectué par Iniker, Amguid, Fort-Flattera, Ouargla, Biskra, Alger.

Le lieutenant Bernard vient donc, encore une fois, de prouver ses qualités de Saharien et de parcourir avec succès les espaces désertiques où il a vécu des heures si angoissantes lors de sa première tentative de traversée aérienne du Sahara en compagnie du général Laperrine et où ce dernier trouva la mort.

De nombreux pilotes civils, officiers de réserve et militaires avaient tenu à apporter leurs félicitations très sincères à l'équipage Bernard-Averseng et c'est ainsi que nous avons noté à l'atterrissage de l'avion la présence de MM. Pourcher, directeur de

l'aviation civile en Afrique du Nord ; colonel de Serre et Mme, lieutenant-colonel Weiss, Prévost, vice-président de l'Aéro-Club d'Algérie ; Girard, ingénieur technique du ministère de l'air ; Rebut, commandants de Laffargue et Hamoir, Mme Madeleine-Radisse, MM. Morvan, chef de base de la Compagnie aéro postale à Alger ; l'équipage fameux de [Poulin, directeur de la Transafricaine d'aviation](#), en compagnie de Viré, radio, et Picquard, mécanicien, qui retrouvèrent Réginiensi ; lieutenants Levrey, Piéchon, Meyrieux, Lamur, Marcel Germain, Valmorange, Doménach, chef d'aérodrome ; Bresson, Jean Camps, Lobey, Bergier, de la Compagnie Standard ; [Descamps, directeur de la Compagnie aérienne française](#) ; Rebaud, Clément.

L'équipage fut ensuite conduit au « Club-House » où un vin d'honneur lui était offert par l'Aéro-Club d'Algérie.

C'est M. Prévost qui eut l'agréable mission de souhaiter la bienvenue aux courageux aviateurs et il en profita pour faire ressortir les remarquables performances qu'accomplissent journellement et avec une compétence confirmée par la réussite les pilotes de l'Aéro-Club d'Algérie.

Ce fut ensuite le colonel de Serre qui prit la parole pour adresser ses félicitations à l'équipage Bernard-Averseng et rappeler aux pilotes présents que dans toute expédition aérienne, la prudence est le plus puissant facteur de réussite.

C'est sur ces sages paroles d'un vieil aviateur que prit fin cette agréable réunion intime.

UNE VISITE A L'EXPOSITION D'URBANISME
ET D'ARCHITECTURE MODERNE
(*L'Écho d'Alger*, 21 février 1933)

[Compagnie aérienne française: photos aériennes.](#)

TIARET
(*L'Écho d'Alger*, 16 avril 1933)

Le conseil, après discussion, approuve l'établissement du plan de la ville par La Compagnie aérienne française et propose le prix de 36.000 francs.

La femme à la conquête de l'aviation
(*L'Écho d'Alger*, 19 juillet 1933)

L'aviation, sport d'élite, puissante école d'énergie et de sang-froid, a un attrait irrésistible.

Malheureusement, les nombreuses qualités physiques et morales qu'elle exige de ses pratiquants sont des éliminatoires sévères pour la multitude des candidats.

Malgré ces sérieuses exigences, c'est avec un réel plaisir que nous constatons l'enthousiasme de l'élément féminin pour l'aviation.

C'est ainsi que le centre civil de Maison-Blanche a déjà délivré plusieurs brevets de pilote féminins, parmi lesquels ceux de Mmes et Mlles Devèze, Germain-Vinson, Madeleine Radisse et, tout dernièrement, de Mme Suzanne Aupècle, qui a passé avec un réel brio les épreuves réglementaires.

D'autres candidates sont sur le point de subir les examens. M. Cazeau, l'un des sympathiques instructeurs, nous a fait remarquer que le temps d'école était sensiblement le même pour les candidates que pour les hommes.

Voilà qui honore à la fois l'élément féminin algérois et les professeurs de l'Aéro-Club et de la Compagnie aérienne française.

LES ENSEIGNEMENTS DU XIV^e SALON DE L'AÉRONAUTIQUE EN CE QUI
CONCERNE: LA PHOTOGRAMMÉTRIE
par A. CARLIER
(*Les Ailes*, 29 novembre 1934)

.....
LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE

Enfin, comme plans de travaux publics, de nombreux documents sont réunis dans les vitrines : ... plans de travaux d'Oued M'Sila (Constantine)...
