

AIR ALGÉRIE

Jean, Georges, Léon LIGNEL, fondateur

Né au Raincy (S.-et-O.), le 7 août 1908.

Fils de Léon Lignel, fonctionnaire, et de M^{me}, née Lucie Mahaut.

Marié le 19 déc. 1933 à M^{lle} Louise Delaroche, fille de Léon Delaroche, directeur du *Progrès de Lyon*, agrégée de mathématiques. Dont : Claudine (1935)[M^{me} Michel Dessaint], Sylvie (1937)[M^{me} Hubert Blin], Georges (1940), Jean-Charles (dir. du *Progrès de Lyon*).

Lycées Hoche à Versailles et Janson-de-Sailly à Paris.

Ingénieur civil de l'École nationale supérieure de l'aéronautique.

Créateur et administrateur-délégué (1934), puis président-directeur général (1941), puis gérant (depuis 1968) de la Société française de constructions aéronautiques ; le premier avion français civil à train rentrant, le Maillet-Lignel 20, puis l'avion Taupin mono et bi-place (1935-1936), remportant 7 records internationaux, le Lignel 10, le Lignel 20, le Lignel 30.

Créateur de la première usine de construction d'avions en Afrique (1937) et de la ligne Air Algérie (1946).

Président (1946-1967) de l'Association des anciens élèves de l'École nationale supérieure de l'aéronautique.

Officier de la Légion d'honneur,

médaille de l'aéronautique,

médaille des évadés de France,

président d'honneur du Roland-Garros,

vice-président d'honneur de l'Aéro-Club de France,

fondateur et président de l'Aéro-Club des anciens élèves de l'École nationale supérieure de l'aéronautique,

Décédé à Paris VII^e, 28 juin 2002.

ANTÉCÉDENTS

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DE
CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES (S. F. C. A.)
AIR ALGÉRIE (1934)

ACTIVITÉ DES CLUBS
Hussein-Dey (Alger)
(*Le Manche à balai*, 1^{er} août 1934)

Nous apprenons également, avec plaisir, la création à Hussein-Dey d'une société ayant pris le nom de « Air Algérie » qui mettra à la disposition de tous les camarades pilotes des avions de location qui leur permettront soit de se perfectionner, soit de voyager à des prix vraiment intéressants. D'autre part, cette société mettra à la disposition de l'homme d'affaire des taxis aériens.

Société française de constructions aéronautiques (S. F. C. A.)
(*La Journée industrielle*, 9 août 1934)

Récemment constituée, cette société anonyme a pour objet la construction de tous avions civils ou militaires du type « Maillet » ou autres, ainsi que des moteurs, cellules, appareils vérificateurs ou enregistreurs, pièces détachées et accessoires divers pouvant concerner l'aviation ; l'exploitation en France et à l'étranger de tous services d'avions pour les transports et liaisons postales ; l'exploitation d'une école de pilotage.

Le siège social est établi à Paris, 116 *bis*, avenue des Champs-Élysées ¹.

Le capital est fixé à 500.000 francs ; en actions de 1.000 fr. toutes souscrites en numéraire. Il a été créé, en outre, 500 parts de fondateur attribuées aux souscripteurs du capital, à raison d'uni part par action.

Le premier conseil d'administration se compose de MM. Jean Lignel, ingénieur civil de l'Aéronautique, à Neuilly-sur-Seine (Seine), 14, boulevard des Sablons ; Melchior Chalon ², à Lyon, 49, rue de la Bourse ; Léon Bellon, directeur commercial, à Garches (Seine-et-Oise), 4, rue de Cronstadt ; et Émile Bernard à Paris, 96, rue de Miromesnil.

AILES ALGÉRIENNES

Air Algérie
(*Le Manche à balai*, 1^{er} octobre 1934)

La Société « Air-Algérie », créée à Hussein-Dey et dont nous avons déjà parlé dans notre précédent numéro, prend forme. Elle a pour but de louer aux pilotes, 1^{er} et 2^e degré, pour leurs voyages ou leur entraînement, des avions sans pilotes à des prix à la journée. Le prix de location comprend un forfait quotidien permettant un nombre d'heures de vol illimité, l'essence et l'huile étant par contre à la charge du locataire. Formule audacieuse mais très raisonnable.

Ainsi, pour un prix de l'ordre de 200 à 250 francs par jour, un aviateur peut avoir un excellent avion à sa disposition et s'en servir à sa guise.

Elle tient aussi, à la disposition des hommes d'affaires et des touristes, des « Taxis Aériens ».

L'« Air Algérie » dispose déjà de trois appareils (Potez 36, Potez Gipsy, Moth Gipsy).

¹ Constructeur spécialisé dans les avions d'entraînement et de tourisme. Usine à Buc (Yvelines)

² Melchior Chalon : agréé près le tribunal de commerce de Lyon. Commissaires aux comptes du Crédit du Rhône (1920), administrateur des Établissements Torrilhon (caoutchouc à Chamalières), administrateur (1920), puis président des Éts Terrot à Dijon (motos), administrateur (1921), puis président (1925) des Établissements Haour frères (BTP), administrateur du Comptoir d'extraction et de vente de bauxites (déc. 1922), président de la Manufacture lyonnaise de cycles et motocyclettes (Magnat-Debon et Cottureau) (déc. 1922), administrateur de la Compagnie internationale de déménagements et transports de Lyon (1931), de la Garantie foncière (1933)... Chevalier de la Légion d'honneur (janvier 1926).

La direction de cette société a compris la nécessité qu'il y avait de créer en Afrique du Nord une entreprise qui s'occuperait spécialement des pilotes non propriétaires d'appareils, des hommes d'affaires, et des touristes désireux de se rendre à un point quelconque de notre si vaste Algérie. Ce genre de société, qui existe déjà dans plusieurs pays étrangers, notamment en Angleterre, ne peut que prospérer ici où les trajets en chemins de fer et en autos sont pénibles et longs.

ACTIVITÉ DES CLUBS
Hussein-Dey
(*Le Manche à balai*, 24 octobre 1934)

.....
Les taxis, que la Société Air Algérie met à la disposition des pilotes et des hommes d'affaires, n'ont guère le temps de chômer, et on a pu noter leur voyage à Oran, avec M. Kohler ; à Bône, avec le docteur Guelpa ; à Philippeville, avec M^{me} Le Boulicaut ; à Bône, avec M^e Bonneterre ; à Oran, avec M. Le Boulicaut ; à Djidjelli et Bône, avec M^e Orsoni ; dans le Sud de l'Algérie et au Maroc, avec M. Pierre Averseng. D'autre part, devant les prix minimes de l'heure, beaucoup de premiers degrés viennent s'entraîner journellement afin de totaliser des heures en vue de l'obtention de leur deuxième degré.

On note, sur le terrain, les vols de MM. Brau, Grach, Philbois, Dutheriez ; M^{me} Radisse ; MM. Gueit, Staletti, M^{me} Robert Germain, MM. Durafour, Masquera, Bernabé, Basiaux, Kohler, Germain, Rhein, Bredy, Fraix, Jacques Germain, Mariano, Duchène-Marullaz.

L'aviation en Afrique du Nord
Aérodrome d'Hussein-Dey
(*La Dépêche algérienne*, 1^{er} novembre 1934)

Journée du 23 octobre 1934 :
Départs : pour Aïn-Oussera à 6 h. 30, M. Basiaux, sur « Potez-58 » avec un passager, et retour à 15 h. 55.
Pour Oran, à 7 h. 25, M. Kohler, sur « Potez-36 » ([Air Algérie](#)) et retour à 15 h. 05.
Arrivées : de Bel-Abbès, à 15 h. 30, M. Cohen, sur « Phalène » avec deux passagers.

Notes et faits de l'Aviation Privée
(*Les Ailes*, 14 février 1935)

• LES AVIONS de la Société Air Algérie ont effectué, ces temps-ci, de nombreux vols. Citons les voyages de M. Dumouchet, à Orléansville, Oran, Bel-Abbès, Mostaganem, Relizane.

D'autre part, M. Gérard a brillamment terminé tous ses voyages pour le brevet du 2^e degré.

MM. Vatar, Vincent, Narbonne, Fischer, Foulon, Tendero, M^{me} et M. Bielle, M^{me} et M. Kohler-Germain, Gareilly, Averseng, Gueit, Faouen, Baer, Lombarde, P. Ladhuie. etc., s'entraînent régulièrement.

Cette société a commandé trois Potez 60 et ouvrira une école de pilotage dès la réception de ces appareils.

Grâce au prix de revient minime de l'heure de vol de ce nouvel avion, le prix du brevet sera bientôt à la portée de toutes les bourses.

QUESTIONS COLONIALES

Le développement de l'aviation en Algérie

(*La Journée industrielle*, 25 avril 1935)

(*La Dépêche algérienne*, 26 avril 1935)

.....

L'initiative privée

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

.....

Gabriel AUDISIO.

L'activité de l'aérodrome d'Hussein-Dey

(*L'Écho d'Alger*, 16 août 1935)

Au cours du mois de juillet, on contrôle les arrivées et départs de MM. Faure, d'Oran (2 fois) ; E. Grach, de Tiaret ; Jannin, de Blida ; L. Grach, de Tiaret ; Calmels, d'Aïn-Témouchent ; Herzig, d'Oran ; Scherrer, d'Aïn-Témouchent ; Ruamps, d'Orléansville ; Martinole, d'Orléansville (3 fois).

Le 18 juillet, le courrier de Brazzaville, empêché de se poser par la brume à Maison-Blanche, vient atterrir à la station et débarque 5 passagers, ainsi que le courrier (pilote Lambert).

À la station service, on note les voyages de MM. Brau, à Fréha et Sétif ; Mariano, à Blida ; Roumegous, à Bougie ; Missika, à Blida ; Kohler-Germain, à Oran ; Staletti, à Djidjelli et Bougie — et l'on contrôle sur le terrain les vols de MM. Brédy, Garely, Neveux, Mariano, Rostand, Fischer, Brau, Staletti, Kohler-Germain, Ladhuie, Pinson, de Beaufret des Genettes, Faouen, Duchêne-Marullaz.

L'avion sanitaire de l'A.F.A.S.A., demandé de toute urgence, à Djelfa pour un cas très grave, décolle à une heure de l'après-midi et est de retour à 6 heures ramenant une malade accompagnée d'un docteur.

[À l'école d'Air Algérie](#), M. Boullenger passe brillamment ses épreuves du brevet du premier degré. MM. Roumegous, Missika et Vincent s'entraînent régulièrement en vue

de l'obtention de leur brevet du deuxième degré. M. Darrieu vole seul. Sont en double commande MM. Richars, Legris, Lieutaud et Mayer.

ACTIVITÉ DES CLUBS
Hussein-Dey
(*Le Manche à balai*, 1^{er} novembre 1935)

À l'école d'Air Algérie, M. Arène Mayer et Chaoui Belkacem ont passé brillamment leur brevet.

M. Richard est en route pour devenir un as de l'aviation puisqu'il vole seul. En attendant mieux, M. Legris vole en double commande.

Nous sommes heureux d'annoncer que l'Ecole d'Air-Algérie reçoit ses Potez 60. L'arrivée de ces nouveaux appareils permettra des brevets à un tarif moins élevé ainsi que des heures de vol à des prix modérés.

La voie des airs
(*L'Écho d'Alger*, 10 janvier 1937)

ÉCHOS ET NOUVELLES

Activité de la station-service Jacques Duchêne-Marullaz (aérodrome d'Hussein-Dey) en décembre. — École Air Algérie : vole seul, M. Coulombel ; en double commande : MM. Thibeau, Bouinot, Bérard, Nocchi, Deschamps, Lurne. Chalaye, Navarro, Dalhen.

Sont contrôlés à la station : MM. Berger de Blida, Fournier de Mascara, Monville et Liepman, président du G.A.B.A. ; Mihle-Poutingon et capitaine Paollacci, président de l'A.C. d'Oranie ; Joinville et Prat-Espouey, président de l'A.C. Oujda ; Botella de Blida, Daire, président des Ailes bônoises ; Duchampt, président de l'A.C. de Batna ; Boris, président de l'A.C. de Mostaganem ; Pelloquin de Mostaganem, L. Grach de Tiaret, Costa de Mostaganem, Lacroix d'Oran, Bedel de Djidjelli.

Voyages de MM. Mariano à Blida, Duchêne-Marullaz à Oran, Roidot à Bougie.

Vols d'entraînement : MM. Turbe, Trelaun, Brau, Roidot, Garely, Garcia, Duchêne-Marullaz, Hébrard, Ladhuie, Jaubert, Basiaux, Lefèvre, Bredy, Kohler-Germain, Rostand, Rebaud, Souchet, Acquêt, L. Narbonne, Janin, Baer, Audet, Mariano.

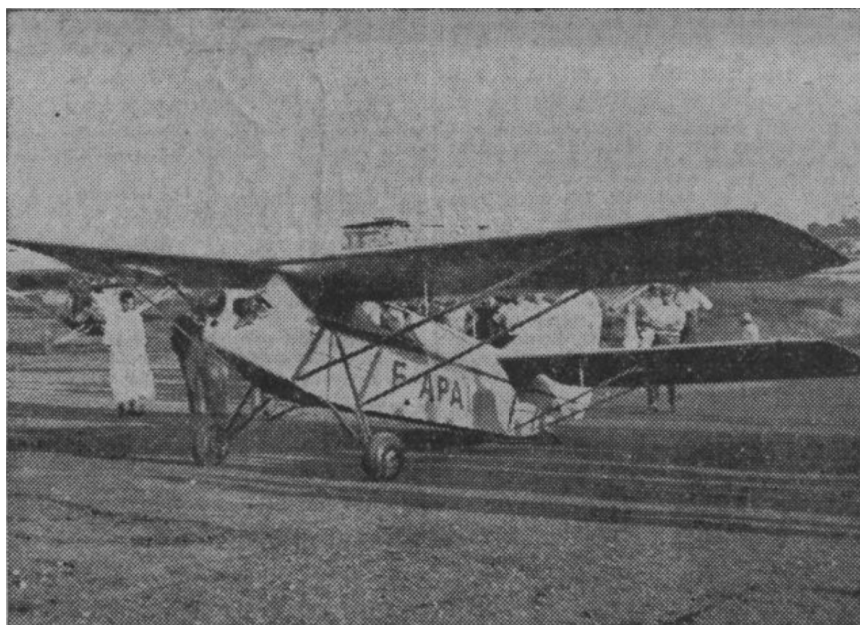
Bruits d'ailes et de moteurs
(*La Dépêche algérienne*, 4 février 1937)

Pendant la seconde quinzaine de janvier, des brevets de pilote d'avions de tourisme ont été délivrés dans les écoles suivantes : Air-Algérie à Blida ; École Caudron à Alger ; Club Aéronautique à Sidi-bel-Abbès.

Bruits d'ailes et de moteurs
(*La Dépêche algérienne*, 9 avril 1937)

Beau succès pour l'école Air Algérie du club Jean-Mermoz : 3 brevets ; ce sont MM. Deschamps, Nocchi, Lurne.

LE PREMIER AVION CONSTRUIT À ALGER
A PRIS SON VOL HIER À HUSSEIN-DEY
(*L'Écho d'Alger*, 5 juillet 1938)



À la fin de l'après-midi d'hier, il a été procédé, à l'aérodrome d'Hussein-Dey, à la réception du premier avion entièrement construit à Alger.

Cet appareil, un « Taupin » monoplace à moteur de 32 CV., deux cylindres opposés, a subi les épreuves de vérification des mains de M. Prévost, ingénieur du bureau Véritas.

M. Villers, directeur technique, et M. Bourdarot, son adjoint, tous deux « responsables » de cet avion, assistaient aux opérations ainsi que les constructeurs, MM. [Chollet, Nicol et Longobardi](#).

M. Beaumont, directeur commercial du « Taupin », était également présent.

Après les opérations de contrôle, le petit avion, immatriculé F.-APAI, était confié aux mains expertes du pilote Jumeau qui lui fit faire en vol des essais de maniabilité, de vérification du centrage et du réglage.

Ces essais furent très concluants. Ajoutons que le poids à vide donné pour 226 kg a été respecté puisque le « Taupin » construit à Alger pèse 225 kg !

Cet appareil, destiné à l'Aéro-Club de Tiaret, est le premier d'une série qui comprend un biplace de 60/70 chevaux dont les essais auront lieu dans une dizaine de jours.

Enfin, un second monoplace précédera une série de dix appareils monoplaces ou biplaces.

À l'issue des essais, les constructeurs offraient un vin d'honneur à leurs invités.

P. LAFFARGUE.

Le Taupin 512, construit à Alger, a été présenté hier à Hussein-Dey
(*L'Écho d'Alger*, 29 juillet 1938)

Hier après-midi, les établissements Chollet, Nicol et Longobardi présentaient le biplace « Taupin » 5/2 de 60 CV., construit à Alger sous licence de la Société française de constructions aéronautiques, dirigée par l'ingénieur Lignel.

De nombreuses personnalités civiles et militaires, dont M. Pourcher, directeur de l'aéronautique au Gouvernement général ; M. Prévost, vice-président de l'Aéro-Club d'Algérie, et le général Têtu, commandant la 5^e région aérienne, s'étaient rendues au terrain d'Hussein-Dey pour assister aux évolutions du nouvel avion présenté par le pilote Duchêne-Marullaz.

Les essais démontrèrent la parfaite maniabilité de ce biplace dans lequel prirent place tour à tour le colonel Laganne, du cabinet militaire du gouverneur général ; le capitaine Jaubert, de l'état-major de la 5^e région, et le général Têtu, que notre photo représente prenant place dans l'appareil aux côtés de Duchêne-Marullaz. F. L.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES AIR ALGÉRIE S.A., 3 juin 1939.

Société algérienne de constructions aéronautiques (S. A. C. A.)
(*La Journée industrielle*, 17 juin 1939)

Cette nouvelle société anonyme a pour objet la construction et la vente de tous avions, moteurs et accessoires; l'exploitation en Afrique de tous services d'avions pour les transports et d'une école de pilotage.

Le siège est à Paris, 116 *bis*, avenue des Champs-Élysées.

Le capital est de 200.000 fr. en actions de 500 fr. En outre, il a été créé 800 parts de fondateur.

MM. Jean Lignel, ingénieur, à Paris, avenue Bosquet, 9 ; [Adrien Chollet](#), industriel, à Alger, rue Ampère, 8, et André Meunier, ingénieur, à Paris, rue de la Muette, 4, ont été nommés administrateurs.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES
(*Le Figaro*, 26 novembre 1940)

Le siège social précédemment, à Paris, 116 *bis*, avenue des Champs-Élysées, a été transféré, provisoirement, à Lyon, 49, rue de la Bourse ³.

1946 : autorisation provisoire des sociétés privées de transport aérien.

Réception à « Air Algérie »

³ Adresse de Melchior Chalon (ci-dessus).

(*Alger Républicain*, 25 mars 1947)

Hier, à 18 heures, dans le cadre coquet du Club « Esméralda », à l'Aletti, la Compagnie « Air Algérie » avait convié les représentants de la presse à un champagne intime.

Les invités étaient reçus en toute simplicité par MM. Jean Lignel, président du conseil d'administration ; Masson-Regnault et Adida. Le pionnier de l'aviation Bossoutrot, de passage à Alger, assistait à cette réunion.

Des allocutions furent prononcées par MM. Adida et Lignel. Elles nous permirent d'apprendre que les transports d'Air Algérie se sont effectués dans des temps records qui varient entre 4 heures 50 et 5 heures 20.

Puis l'on devisa agréablement sur l'avenir de l'aviation commerciale.

Coups d'ailes
(*Les Ailes*, 12 avril 1947)

NOUS AVONS DIT qu'une nouvelle compagnie privée avait trouvé le moyen d'obtenir des Douglas D.C.-3 achetés aux « surplus » américains d'Italie. Nous n'éprouvons aucune animosité à l'égard de cette compagnie, au contraire, puisqu'elle tend à démontrer, par une exploitation saine, les possibilités extrêmement intéressantes d'une formule que nous avons toujours défendue.

Nous sommes simplement curieux de savoir pourquoi cette compagnie a été autorisée à acquérir des D.C.-3 alors que l'autorisation fut refusée jusqu'ici aux autres compagnies privées.

À la place de celles-ci, nous pousserions les hauts cris, car, enfin, le rendement d'un D.C.3 est infiniment plus intéressant que celui d'un Ju-52, surtout si le prix du D.C.-3 est, aux « surplus », de 500.000 francs alors que celui d'un Ju-52 est d'au moins 8 millions !...

La compagnie en question — après tout, on peut la citer — il s'agit d'Air Algérie — dispose déjà de dix D.C.-3. Elle s'oriente vers le transport des primeurs d'Afrique du Nord, à destination de Lyon, Genève, Paris et Londres. Ses avions circulent quotidiennement vers l'une ou l'autre de ces destinations.

Le programme et l'activité d'Air Algérie sont incontestablement dignes d'intérêt. Nous voudrions simplement savoir pourquoi cette compagnie a pu obtenir des avions qui sont refusés aux autres.

Publicité
(*Alger Républicain*, 17 avril 1947)

« Air Algérie »

TRANSPORTS À GRANDE FREQUENCE POUR TOUTES DESTINATIONS
POUR TOUS COLIS ET PAR AVIONS COMPLETS

Siège social et administration : 46, bd Saint-Saëns - Alger - 326-80 - 388-00

Bureau PARIS : Fret et Transit : 85, av, Paul-Doumer (Jasmin 01-98)

20, rampe Magenta, Alger - 363-36

« AIR-ALGERIE » au service de l'Algérie

Arrivée à Alger de Miss Anny Blatt
(*Alger Républicain*, 18 avril 1947)

Miss N° 1 ANNY BLATT vient d'arriver de PARIS, directement par l'avion d'Air Algérie, pour remettre, à la CROIX-ROUGE FRANÇAISE, les quatre coffrets cuir numérotés et les nombreux échantillons de parfum « N° 1 ANNY BLATT » réservés aux femmes élégantes, qui rehausseront de leur présence l'éclat exceptionnel de la fête de nuit du 19/4 au Casino ALETTI.

Généreuse messagère de la suprême création du luxe de PARIS, « Miss n° 1 ANNY BLATT » présentera elle-même, au cours de cette soirée parfumée, ces exemplaires rarissimes que les collectionneurs se disputeront au bénéfice de l'œuvre incomparable qu'est la CROIX-ROUGE FRANÇAISE.

AVIS AUX EXPORTATEURS
(*Alger Républicain*, 22 avril 1947)

La Compagnie AIR ALGÉRIE, fidèle à ses projets d'expansion économique algérienne, a l'honneur d'informer les exportateurs qu'un avion partira pour GENÈVE le mardi 22 avril ; pour BRUXELLES le mercredi 23 avril et pour LONDRES le jeudi 24 avril.

ÉCHOS ET PROPOS
(*Alger Républicain*, 26 avril 1947)

M^{lle} B., d'Alger, devait être opérée d'urgence à paris. Son état lui imposait d'être allongée depuis son lit jusqu'à la salle d'opérations.

Transportée à Maison-Blanche en ambulance, elle fut installée couchée dans l'avion de transport d'Air Algérie du 17 avril. Moins de cinq heures plus tard, une autre ambulance la recevait au Bourget.

Par l'avion d'Air Algérie direct Genève du 23 avril, ont été convoyés les moulages de plâtre préparés en vue de l'exécution en Suisse, des appareils orthopédiques destinés aux grands mutilés de l'hôpital Maillot.

Quand les camemberts ont des ailes...

6.000 FROMAGES sont arrivés samedi
en Algérie par « Dakota » spécial
(*Alger Républicain*, 27 avril 1947)

SAMEDI, à 11 h. 45, un « Dakota » d'Air Algérie a atterri à l'aérodrome de Maison-Blanche, transportant du camembert ! Deux tonnes, représentant 6.000 fromages.

Ce transport a été effectué à titre exceptionnel par la Société Solaidive. C'est un essai. Il permet à la marchandise d'arriver dans notre ville en excellent état puisque la cargaison arrivée samedi avait été expédiée la veille à 5 heures de Saint-Pierre-sur-Dives, en Normandie, où est fabriqué ce fromage. De là, il a été transporté à Paris par des wagons-frigo pour être chargé sur l'avion.

La société des fabricants de camembert en exporte ainsi en Angleterre, Belgique et dans divers pays étrangers jusqu'en Egypte.

Si l'expérience s'avère concluante, les livraisons pourront se poursuivre de la même manière. Mais il faudra l'accord du Contrôle des prix du gouvernement général, car les transports aériens étant plus chers, le prix de vente devra être majoré de 12 à 13 francs par boîte.

Avec cet accord, 160.000 camemberts pourront arriver en mai.

La répartition de ce premier arrivage doit se faire aujourd'hui. Deux autres tonnes étaient attendues hier, et trois sont prévues pour aujourd'hui.

Un accord a été conclu en France par les producteurs pour envoyer en Algérie 300 tonnes de fromage par mois qui arriveront par tranches, le soir même de leur expédition.

Y.-P. L.

Un peu partout...
(*Les Ailes*, 10 mai 1947)

• LES COMPAGNIES PRIVÉES ont pu acheter à l'étranger les appareils dont elles avaient besoin pour assurer leur exploitation. Après les Transports aériens intercontinentaux, qui possèdent un Bristol-170, la S.O.C.O.T.R.A. va recevoir quatre « Halifax » avec lesquels elle se propose de réaliser une série de liaisons entre la France et les Indes. Air Algérie poursuit son transport de primeurs avec des D.C.-3 acquis aux « surplus ».

Faits et méfaits
(*Alger Républicain*, 12 juillet 1947)

Arrestations. — Les inspecteurs de la Sûreté urbaine ont arrêté : Perouard Georges, 26 ans, de Chebli, pour avoir volé, le 2 juillet, une auto de 600.000 fr. à Air Algérie

LES NOUVEAUX AVIONS FRANÇAIS
PRÉSENTATION À TOUSSUS-LE-NOBLE
DU QUADRIPLACE LIGNEL-46
(*Alger Républicain*, 6 septembre 1947)

M. Lignel est président de la S. F. C. A. et de la compagnie Air Algérie.

Un Dakota qui prenait son vol pour Oran capote au départ d'Orly
(*Alger Républicain*, 13 décembre 1947)

Un Dakota de la compagnie Air Algérie qui prenait son vol, hier matin, à 9 h. 30, à destination d'Oran avec 30 tonnes de fret, a capoté au départ d'Orly. On ne signale pas d'accident de personne.

Le monde des ailes
(*Les Ailes*, 10 janvier 1948)

- Air Algérie, compagnie privée, a inauguré mardi, à Orly, sa base aérienne. M. Max Hymans a visité l'installation.
-

UN DRAME QUI FINIT BIEN

L'étonnante aventure du F-BCYK
(*Les Ailes*, 17 janvier 1948, p. 1 et 10)

Comment un équipage magnifique a réussi à sauver la « voiture » dans des circonstances qui semblaient désespérées.

LES habitants de la petite localité de Fretay, en Seine-et-Oise (commune de Villejust), entendaient le soir du 6 janvier le ronronnement d'un bimoteur, sans prêter autrement attention. La nuit tombée, la visibilité restait si mauvaise que nul ne songeait à regarder en l'air.

À Fretay passent deux lignes de force de 220.000 volts de l'Électricité de France, constituées par des groupes de trois fils, le fil neutre en haut et distants de 25 mètres environ.

Les rares passants qui cheminaient dans ces parages à 18 heures virent-ils le grand éclair verdâtre qui illumina la brume au moment où l'avion passait ? Entendirent-ils un changement anormal dans le bruit des moteurs ? Nous l'ignorons encore. Voici ce qui s'était passé :

Un Douglas D.C.-3 de la Compagnie Air Algérie venait de se jeter dans la ligne de force dont rien ne pouvait lui indiquer la présence. Cette ligne, balisée de jour, ne l'est point dans l'obscurité, et l'eût-elle été que tout laisse à penser que dans la crasse qui régnait, les balises ne pouvaient se révéler à temps aux yeux du commandant Faure qui pilotait, ni à ceux de son mécanicien Gerbet, assis à sa droite. Le radio Rémond et son suppléant Rolland étaient à l'écoute car l'avion, le F-BCYK arrivant d'Alger, après un parcours en chargement de fret, venait à vide retrouver sa base d'Orly.

C'est à trois lieues au sud-ouest de celle-ci, alors qu'il exécutait ses manœuvres d'atterrissage de nuit en P.S.V. que, pour une raison qui reste à préciser, le F-BCYK se jeta dans les lignes de force.

Le choc fut rude, mais l'obstacle était élastique et l'équipage, plutôt freiné violemment que projeté, ne parut point autrement en souffrir sur le moment. Le Douglas, cependant, coupant quatre fils de la ligne, avait, comme on le vit plus tard, subi de sérieuses avaries : radiateur d'huile arraché, hélices dentelées par les câbles, extrémité du plan gauche écrasée, la dérive et la gouverne de direction amputées d'un quart de leur surface, et le fuselage coupé verticalement sur un mètre de longueur derrière la place du mécanicien.

Sans se rendre un compte exact des dégâts, l'équipage conserva tout son sang-froid. Le pilote reprit immédiatement de l'altitude avec ses deux moteurs et s'éleva à 300 mètres, toujours sans visibilité, cependant que Rémond constatait la défaillance de ses liaisons radio !

C'est alors que le mécanicien Gerbet vit du sang couler de la manche gauche du commandant Faure. Il appela à lui Rémond qui, se plantant debout devant le pilote lui.

fit sur le bras gauche un garrot tandis que Gerbet prenait les commandes et, à 750 mètres, rétablissait l'appareil en vol horizontal, toujours en P.S.V.

Un moteur arrêté

Que s'était-il passé ? Le pilote souffrait, en réalité, d'une fracture du coude et d'une blessure. La vitre gauche présentant un trou sans bavures, net comme celui d'une balle, c'est vraisemblablement un éclat de ferraille ou une pièce du volet de radiateur qui, faisant projectile par le jeu de l'hélice avait perforé le bras gauche du commandant Faure.

Celui-ci, alors que Rémond lui portait secours, vit soudain tomber à zéro la pression d'huile du moteur droit. Il le coupa et mis l'hélice en drapeau.

Le Douglas naviguait ainsi avec un seul moteur et coupé de toute liaison radiotélégraphique. Le poste de radiophonie V.H.F. placé à la gauche du pilote, inondé de sang, ne fonctionnait plus.

Rémond examina alors attentivement son propre poste V.H.F. et il eut la joie de constater qu'il fonctionnait et que seul le fil était coupé qui le reliait au pilote.

Rémond fit connaître à Orly que le Douglas était en perdition sans autre moyen radio que la phonie à ondes courtes.

Or, la tour de contrôle d'Orly ne possède pas de gonio. Son poste radar se trouvant à ce moment-là en panne — par suite, précisément, de la rupture de la ligne qui alimentait l'aérodrome, Orly ne pouvait « tirer » à lui l'avion. Orly donna aussitôt à Rémond l'ordre de se mettre en liaison avec Le Bourget qu'il avisa de la situation difficile du F-BCYK,

Au Bourget, on suivait le drame

Pendant ce temps-là, au Bourget, un homme suivait la conversation à bord du F-BCYK. C'était le commandant Jacquot, commandant de l'aérodrome. Il suivait par l'ouïe les péripéties de la bataille que l'équipage livrait au mauvais destin. Les appels, les conseils du pilote ne lui laissèrent aucun doute

« — Pique un peu plus... Redresse... Pas assez vite ! »

Sur l'avis d'Orly, il se mit donc aussitôt en communication avec Rémond, le priant de changer de longueur d'onde et demandant à Gerbet de maintenir de son mieux l'altitude acquise afin de donner tous ordres pertinents aux autres avions tournant aux environs du Bourget. C'est ainsi qu'un « Languedoc » qui venait de manquer la piste d'atterrissage fut invité par le commandant Jacquot à aller se poser à Lyon. Conformément aux consignes internationales, la piste appartenait désormais à l'appareil en danger et comme dans tout atterrissage en Q.B.I., les autres avions devaient attendre leur tour pour atterrir ou se rendre sur des aérodromes de dégagement prévus. Les conditions atmosphériques et les disponibilités en essence indiquées par chaque pilote en vol déterminent la décision de la tour de contrôle et celle-ci avait invité, quelques minutes auparavant, un « Goéland » à atterrir parce qu'il ne disposait que de dix minutes d'essence.

Gerbet tente l'atterrissage

C'est donc ainsi, sur ordre du commandant du Bourget, que le Douglas F-BCYK tenta, aux mains du mécanicien Gerbet, de se poser en pleine nuit, avec un moteur arrêté et 70 mètres de plafond.

La manœuvre s'avérait assez difficile. Elle échoua trois fois. Rémond recevait les indications de variation de Q.D.M. et le piloté les traduisait pour le mécanicien dont il surveillait et conseillait toutes les manœuvres, fixant l'angle de descente, la vitesse et le cap.

Mais la fatigue accablait le commandant Faure et on l'imagine en apprenant qu'il a perdu près de deux litres de sang. Par surcroît, Gerbet menait une partie dure avec un

seul moteur et des gouvernes mutilées À trois reprises, il dut virer sur le moteur coupé, ce qui expose gravement à la vrille.

Alors, dans un dernier effort de volonté, à la quatrième tentative, le piloté reprit les commandes et, virant à la verticale, prit la piste en travers, cependant que Gerbet sortait le train d'atterrissage. À la dernière minute, et comme ses forces allaient le trahir, Gerbet reprit le manche et se posait sur le sol, sauvant l'avion qui, aussitôt, débarrassait la piste pour les autres appareils en hâte d'atterrir.

L'équipage

Voilà un bon exemple de la valeur et de la solidarité d'un équipage qu'il faut faire connaître car il a hautement mérité de l'Aviation. Nous n'avons pas pu voir le pilote Faure qui compte 5.000 heures de vol et fut le commandant en second du Groupe de Transport 3/15 au Bourget. Il a trente-huit ans. À l'hôpital franco-musulman de Bobigny, on donne de lui de très bonnes nouvelles et cela nous réjouit.

Enfin, dans le bureau de M. Lignel, directeur d'Air Algérie, nous pûmes rejoindre le radio Yves Rémond et le mécanicien Maurice Gerbet, deux garçons charmants de 26 et 29 ans, au visage fort sympathique et qui ne montraient nul orgueil ni même nulle fierté de leur exploit.

Au fond, pour des hommes de leur trempe, ce qu'ils avaient fait devait leur paraître tout naturel.

Les évasions de Rémond

Yves Rémond, ancien timonier de la Marine marchande, comptait déjà à son actif d'assez jolies aventures, avant même de totaliser ses 2.900 heures de vol en cinq années de services militaires et dix-huit mois de services civils.

Le 28 mars 1941, il s'évadait, en effet, à trois heures du matin, du chargeur « Cap-Varella » au large de Gibraltar. Six heures et demie de nage. Des pêcheurs espagnols le recueillirent transi de froid. Interné à Cadix, conduit au Maroc espagnol pour y être remis aux autorités de Vichy, il s'évade une seconde fois, encore à la nage et, après trois heures, atteint le bateau anglais « Rescue », mais les méduses l'avaient piqué à tel point qu'il fallut le soigner à l'hôpital.

Ce Breton de bonne race, rompu aux sports nautiques, parvint ainsi à rejoindre les Forces Françaises Libres et à suivre les cours de radio-navigant à Bangui.

En décembre 1942, le Groupe « Bretagne » l'accueillait pour les opérations du Fezzan et de Tripolitaine, puis janvier 1945 le trouve au Groupe de Transport 3/15 que commandait Faure.

La carrière de Gerbet

Trois courageux compagnons devaient alors se retrouver à bord d'un Douglas en détresse, qui se connaissaient déjà et s'estimaient.

Maurice Gerbet avait, lui aussi, fait partie du Groupe « Bretagne ». Breveté mécanicien à Rochefort, il y a onze ans, il servit à Nancy à la 52^e escadre, puis au Cameroun en juillet 1939 dans l'équipage des gouverneurs Boisson et Cournarie.

Il compte 2.100 heures de vol à titre militaire et 3.300 heures au total, et près de onze ans de services militaires.

Comme son camarade Rémond, il porte la Médaille coloniale. Rémond a aussi la Croix de Guerre. Gerbet a la Médaille de la Résistance.

L'un et l'autre, s'ils honorent aujourd'hui l'Aviation civile, honorent aussi l'Armée de l'Air qui les a formés et qui leur a laissé les plus belles traditions.

E. B. [Edmond Blanc]

Coups d'ailes... et coups de vent
(*Les Ailes*, 31 janvier 1948, p. 3)

Edmond blanc, rapportant l'extraordinaire aventure du F-BGYK, l'avion de la compagnie Air Algérie, n'a pas omis de nous faire part de la façon dont le commandant Jacquot, à l'écoute au Bourget, suivit le drame qui se déroulait dans la cabine.

C'était, on le croit volontiers, à la fois angoissant et magnifique d'entendre le pilote blessé donner au mécanicien les conseils nécessaires à la conduite de l'avion. Et l'on ne savait ce qu'il convenait d'admirer le plus, du pilote Faure dirigeant la manœuvre qu'il ne pouvait exécuter lui-même ou du mécanicien Gerbet qui s'efforçait d'appliquer au mieux les instructions qu'il recevait.

Le drame dura des minutes qui parurent des siècles non seulement à ceux qui le jouèrent, mais peut-être davantage encore à ceux qui en furent les témoins. Pour bon nombre de ceux-ci, cela ne pouvait finir que par une catastrophe... Le sang-froid des trois hommes qui luttèrent à bord, l'habileté étonnante de Gerbet, les mesures prises par le commandant Jacquot dans l'éclairage des pistes firent que tout se termina miraculeusement bien.

À quoi tient la destinée ! Cet avion gravement avarié, privé d'un moteur sur deux, aux mains d'un mécanicien inexpérimenté dans le pilotage, avait toutes les raisons de finir tragiquement. Il n'en fut rien. Mais quelques instants plus tard, un avion, piloté par un as ⁴, qui se présentait normalement au port, qui, lui, avait toutes les raisons d'achever heureusement un voyage sans histoire, le terminait dans un drame inexplicable.

À coups de ciseaux

L'AVION AU SERVICE DU RAVITAILLEMENT
(*Les Ailes*, 29 mai 1948, p. 11)

Peut-être le public ne réalise-t-il pas exactement l'activité dont fait preuve l'aviation dans le domaine du transport des marchandises et en particulier dans celui des produits alimentaires. Ce sont évidemment surtout les denrées périssables et les primeurs qui tiennent une place de choix.

Un article de J. Engelhand, paru dans « Le Figaro », met en lumière cette activité et le rôle de l'initiative privée dans de telles opérations :

« Il y a un an, un Normand s'envolait du Bourget sur l'unique avion d'Air Algérie...

En 1944, en pleine bataille de Normandie, à proximité de Carpiquet, alors que des centaines d'appareils le survolaient, ce Normand avisé avait conclu que les avions, aussi bien que des bombes, pourraient transporter les fromages.

Tenace, il avait réuni l'adhésion de ses collègues, obtenu les autorisations nécessaires et trouvé un transporteur. Donc, ce matin-là, il partait avec une cargaison de camemberts à point. Cinq heures, plus tard, l'atterrissage s'effectuait à Alger. Et les fromages, encore imprégnés de la fraîcheur normande, s'enlevaient comme petits pains, à un prix normal, tenant compte des frais de transport. Les Algérois en avaient perdu le goût depuis sept ans !

Ce n'était pas mal. Mais voici la suite. Pour ne pas alourdir le prix des fromages, il fallait trouver un fret de retour. La cueillette d'une cargaison de haricots verts et de

⁴ Le F-BAXC Bruxelles-Paris, d'Air France, piloté par Édouard Albin.

cerises n'étant pas terminée, notre homme s'en fut y aider avec l'équipage. Et en route. Or, sur le Morvan, la radio annonce un orage retardant l'atterrissage au Bourget. Décision immédiate: cap sur Bruxelles, où l'avion arrive bientôt. La marchandise trouve preneur. Et le négociant belge en vend la moitié aux Halles, l'autre étant réexpédiée par avion sur Stockholm.

L'idée a fait son chemin. Air Algérie possède aujourd'hui 14 avions-cargos en service. Ils vont et viennent, comme des navettes, sur un complexe réseau. L'autre jour, à l'escale de Marignane, 7 montants ou descendants faisaient simultanément le plein d'essence. C'étaient des « Dakotas » provenant des surplus.

L'exportation des fromages a été autorisée vers divers pays, pour conserver des marchés dont nous aurons besoin. Elle ne dépasse pas 1,7 % de la production laitière, et il faut chercher ailleurs les raisons pour lesquelles le public non prioritaire n'en trouve pas en France. Des « Bristol » portent en 50 minutes, de Carpiquet à Londres, des camemberts plus appréciés des Britanniques que les bombes qui suivaient le même trajet. Ils reviennent chargés de machines à traire les vaches et de matériel de laiterie.

Des compensations ainsi s'établissent. Dans l'année, 2.000 tonnes de fromages ont été transportées par avion, dont 1.200 vers l'Afrique du Nord. Plus que le tonnage d'Air France. Des plants d'arbres fruitiers, des animaux vivants, des reproducteurs ont pris le même chemin. Des cargaisons entières d'agrumes, de fruits, de primeurs et, récemment, de porcs abattus, sont venues concourir à notre ravitaillement. Et d'autres sont parties vers les pays nordiques où la précocité des produits de qualité français et africains nous réserve commercialement une belle place.

Ce sont des faits dont il faut tenir compte dans l'orientation de nos productions. Le monde devient petit. Les frontières tombent. Seule subsistera celle du prix des transports, qui ne joue pas pour les denrées périssables et les objets de haute qualité et de grande valeur.

On saisit sans difficultés l'intérêt de telles opérations qui, en permettant de s'assurer des marchés à l'étranger, facilitent l'entrée de marchandises dont notre économie a besoin sans avoir à sortir de devises. C'est, d'autre part, une formule qui donne satisfaction à la fois au producteur, au consommateur... et au transporteur. Que peut-on souhaiter de plus ?

L'ACTIVITÉ DES LIGNES D'APPORT

AULNAT, AÉROPORT RÉGIONAL
(*Les Ailes*, 17 juillet 1948, p. 7)

.....
Si, au début de juin, il n'était prévu qu'une compagnie aérienne, la C.A.T.A.⁵, assurant l'exploitation de la ligne Philippeville–Clermont-Ferrand, c'est maintenant sur deux autres compagnies que l'on peut compter : Air Algérie et « Aérotec » ont déjà commencé leurs services et les augmenteront ce mois-ci.

Les trois compagnies assurent désormais et régulièrement, l'été, le trafic aérien entre l'Afrique du Nord et Clermont-Ferrand et desservent, dans les départements algériens, les villes d'Alger, Oran, Bône et, en France, de Marseille, Perpignan et Toulouse, pour ne souligner que les principales. Du fait de l'absence de douanes à Clermont-Ferrand, une escale technique est malheureusement encore obligatoire dans l'une ou l'autre de ces dernières villes.

⁵ Compagnie algérienne des transports aériens. Général Vuillemin, directeur.

.....

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 28 août 1948, p. 10)

Yves Rémond, radio navigant à Air Algérie (on n'a pas oublié la dramatique aventure de l'avion qui, ayant heurté une ligne de force, près d'Orly, alla atterrir au Bourget, avec son pilote, blessé, hors d'état de le conduire : Rémond faisait partie de l'équipage)

L'ACTIVITÉ D'AULNAT
(*Les Ailes*, 16 octobre 1948)

L'Aéro-Club d'Auvergne nous signale que pendant le mois de septembre, 22 avions Douglas D.C.-3 ont fait escale sur l'aérodrome d'Aulnat, transportant 43 passagers à l'arrivée et 387 au départ.

Pendant la saison d'été, l'importance du trafic commercial de l'aéroport s'est traduit par les chiffres suivants :

— 87 avions d'Air Algérie et de la C.A.T.A.* ont transporté 1.506 personnes, dont 952 à l'aller et 554 au retour ; ces mêmes avions ont emmené environ 6.000 kg. de marchandises.

Il n'est pas question, dans ces chiffres, des avions de tourisme qui fréquentent assidûment l'aérodrome d'Aulnat, ni des expéditions de myrtilles que des quadrimoteurs « Skymaster » enlevaient par 7.000 kg. à la fois.

Soulignons que c'est la première année où des compagnies de transport aérien utilisent Aulnat à des fins commerciales.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES
« AIR **ALGÉRIE** »
(BALO, 31 janvier 1949)

Dénomination : Société algérienne de constructions aéronautiques « Air-Algérie ».

Législation française.

Statuts déposés en l'étude de M^e Choix, notaire à Neuilly-sur-Seine.

Registre du commerce: Alger n° 40391.

Siège social : à Alger, 46, boulevard Saint-Saëns (Shell building).

Objet. — 1° La construction, l'achat, la vente, la location, l'échange, l'entretien de tous avions civils ou militaires de quelque type que ce soit, ainsi que des moteurs, cellules, appareils vérificateurs ou enregistreurs, pièces détachées et accessoires divers pouvant concerner l'aviation ;

2° Le transport par tous les moyens présents et à venir, en particulier aéronautiques, nationaux ou internationaux, privés ou pour le compte des États, et l'affrètement de tous moyens de transports ;

3° L'exploitation en France et en Afrique du Nord, dans les pays de l'Union française et à l'étranger, de tous services d'avions, de quelque type que ce soit, pour les transports particuliers ou en commun des personnes ou des marchandises en même temps que les liaisons postales ;

4° Les services se rapportant au transport et à l'effritement, la création de haves aéronautiques en Fiance et à l'étranger ; la prise de tous brevets français et étrangers se rapportant d'une façon directe ou indirecte aux objets ci-dessus ;

5° Toutes opérations commerciales relatives aux marchandises transportées ;

6° L'exploitation d'écoles de pilotage ;

7° Toutes constructions extra-aéronautiques du domaine de la chaudronnerie, de la mécanique générale et industries connexes, se rattachant directement ou indirectement à l'exploitation des usines.

La participation de la société dans toutes opérations commerciales ou industrielles pouvant se rattacher à l'un des objets précités, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, commandite, souscription ou achat de titres ou droits sociaux, fusion, alliance, association en participation ou autrement.

Et généralement toutes opérations commerciales, industrielles, immobilières, mobilières et financières se rattachant directement ou indirectement en totalité ou en partie, à l'un quelconque des objets ci-dessus précités ou à tous objets similaires ou connexes.

Durée. — Quatre-vingt-dix-neuf années à compter du 3 juin 1939.

Capital social. — Actuellement de 140 millions de francs divisé en 280.000 actions de 500 F chacune, entièrement libérées, jouissant toutes des mêmes droits et avantages.

Fixé à l'origine à 200.000 F divisé en 400 actions.

Porté successivement à :

500.000 F par émission de 600 actions de numéraire (décision de l'assemblée générale du 14 décembre 1940) ;

28 millions de francs par émission de 55.000 actions de numéraire (décision de l'assemblée générale du 19 décembre 1946) ;

140 millions de francs par émission de 224.000 actions de numéraire (décision de l'assemblée générale du 6 décembre 1948).

Ces actions peuvent être nominatives ou au porteur.

Apports en nature. — Néant.

Parts de fondateur. — Il a été créé, lors de la constitution de la société, 200 parts de fondateur, sans valeur nominale, donnant droit chacune à une quote-part dans les bénéfices annuels et de liquidation. Ces parts ont été divisées en cinquantièmes, représentés par des litres nominatifs, suivant décision de l'assemblée générale du 17 octobre 1946.

Obligations. — Néant.

Conseil d'administration. — Les administrateurs reçoivent des jetons de présence, dont l'importance, fixée par l'assemblée générale, demeure maintenue jusqu'à décision contraire. Ils ont droit, en outre, à la part des bénéfices sociaux comme stipulé ci-dessous.

Le président, le cas échéant, l'administrateur temporairement délégué, le directeur général et les administrateurs faisant partie d'un comité chargé d'étudier les questions que le président renvoie à son examen, peuvent recevoir des allocations fixées par le conseil.

Commissaires. — Ils reçoivent une allocation fixée par l'assemblée générale ordinaire.

Année sociale. — Du 1^{er} octobre au 30 septembre.

.....
Objet de l'insertion. — La négociation et la cotation éventuelles des 280.000 actions de la Société algérienne de constructions aéronautiques « Air Algérie » :

BILAN AU 30 SEPTEMBRE 1948
TOTAL : 214.875.684 99

Le président du conseil d'administration,
JEAN LIGNEL,
demeurant à Paris, 9, avenue Bosquet,
faisant élection de domicile au siège de la société, à Alger, 46, boulevard
Saint-Saëns.

LÉGION D'HONNEUR

LA PROMOTION DE L'AVIATION CIVILE
(*Les Ailes*, 16 avril 1949, p. 11)

Chevalier
Ingénieur Jean Lignel, directeur de la Société française de constructions
aéronautiques, l'animateur des Anciens élèves de l'École nationale supérieure de
l'aéronautique, le président de la compagnie Air Algérie.

LES PROBLÈMES DU MATÉRIEL DANS L'AVIATION MARCHANDE

POINTS DE VUE DU S. G. A. C. C.
(Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale)
(*Les Ailes*, 28 mai 1949, p. 10)

.....
— Qu'advient-il des commandes de Bréguet « Deux-Ponts » ? interroge un assistant.
— Ces commandes reposent sur un programme encore assez indéterminé qui
suppose une affluence de passagers et de fret. On ne doit, en effet, utiliser cet appareil
qu'à complet remplissage et, devant ce cas difficile, Air France demeure dans
l'expectative.

Quinze « Deux-Ponts » sont commandés, ce qui correspond à 300 millions pièce
environ, en comptant les rechanges. Le matériel neuf coûte fort cher et les compagnies,
surtout celles qui ne disposent pas de gros capitaux, songent au marché d'occasion, aux
« surplus ». Ne dit-on pas que la fin du « pont aérien » de Berlin va en offrir ? Or, il s'
agit d'un matériel qui a fait ses preuves.

Cependant, la compagnie Air Algérie demande à assurer elle-même la mise au point
commerciale du Bréguet dans ses ateliers d'Alger. Elle a, d'ailleurs, d'excellents
ingénieurs, comme M. Adida, un des créateurs de la compagnie et du Lignel-46, avec
M. Jean Lignel, qui l'avait appelé dès 1945 à la S.F.C.A.

Un curieux voudrait une comparaison des prix. Le Secrétaire général le renseigne
tout aussitôt : le S.O.-30 correspond, pour l'exploitation, à une dépense de 120
millions, le « Convair » à 180, l'« Armagnac » à 600, et le Boeing à 700. Mais les
« surplus » faussent le marché : un D.C.-3 se vend de 4 à 5 millions.

JEAN LIGNEL

(*Les Ailes*, 4 juin 1949)

JEAN LIGNEL, qui vient de recevoir le ruban rouge, nous offre l'exemple d'une carrière aéronautique brillante et mouvementée, encore qu'il ait à peine franchi le cap de la quarantaine.

Ingénieur de Sup' d'Aéro en 1931, breveté pilote la même année, breveté observateur l'année suivante, il passa, en tant que lieutenant-pilote de l'observation dans la chasse en 1934, fait assez rare dans la réserve.

Créateur en 1935 de la Société française de constructions aéronautiques, il remporta sur le Maillet-20, réalisé par la S.F.C.A., le rallye de Douai.

Il créa également le Maillet-Lignel-20, premier avion français civil à train rentrant — qui fut celui de Pharabod — construisit le Peyret-« Taupin » riche de sept records internationaux, et le Lignel-10, premier avion d'entraînement à la chasse. Il mit au point le procédé Brodeau et, à la veille de la guerre, en 1938, construisit en Afrique du Nord le premier appareil.

En 1939, dans son usine d'Alger, il produisit les avions-école Morane-315 et monta de toutes pièces en 1940 une usine à Boufarik où il transporta, sous sa seule responsabilité, 400 tonnes de matériel.

En 1943, il franchit à pied les Pyrénées pour rejoindre les forces françaises d'Afrique du Nord, mais dut passer quelque temps dans les prisons d'Espagne. En novembre 1944, après avoir tout perdu, il rentrait en France et reprenait son activité, créant notamment la compagnie Air Algérie dont il est président-directeur général.

Le Rallye d'Italie, en 1948, le classait premier des participants étrangers avec le Lignel-46.

...Et Jean Lignel est déjà un des premiers engagés dans le Tour de France aérien de juillet prochain.

Coups d'ailes... et coups de vent
(*Les Ailes*, 9 juillet 1949)

LA COMPAGNIE Air Algérie a inauguré le mois dernier une nouvelle escale, située en terre espagnole, à Palma-de-Majorque, aux Baléares. Et cette inauguration eut lieu par un voyage d'Alger à Palma et retour qui, à en croire notre confrère Paul Beauchamps, du « Journal d'Alger », qui participa à ce voyage, fut un enchantement.

Le D.C.-3 d'Air Algérie met Palma-de-Majorque — « Palma du Rêve » — à 1 h. 40 d'Alger, par vent contraire. Le retour ne demanda que 1 h. 08 min. L'Aviation de transport étend singulièrement, et davantage de jour en jour, les possibilités pratiques du grand tourisme. Le service aérien Alger-Baléares connaîtra sûrement un vif succès pour peu que les formalités imposées aux usagers n'en entravent pas le développement.

Détail pittoresque et amusant : parmi ceux qui participèrent au voyage d'inauguration de la nouvelle escale d'Air Algérie se trouvait un important commerçant algéro-majorquais dont le nom était à la fois un symbole et une promesse pour l'avenir du service : il s'appelait Christophe Collom... Un journaliste ne pouvait laisser passer une telle aubaine : Paul Beauchamps a intitulé son article : « Avec Christophe Collom à bord, Air Algérie a découvert Palma-du-Rêve »...

ACTIVITÉ AUX AVIONS LOUIS BRÉGUET
(*Les Ailes*, 8 octobre 1949)

.....
De son côté, le cargo lourd Bréguet-761 « Deux-Ponts » a terminé ses essais chez le constructeur et, au moment où paraîtront ces lignes, il aura probablement entrepris ses essais officiels à Marignane. L'appareil a subi une modification mineure. Il comporte, en effet, une petite dérive centrale supplémentaire sur le dos du fuselage. On sait que c'est la compagnie Air Algérie qui doit exécuter les essais d'utilisation de ce prototype, qui sera suivi d'une série de quinze appareils.

LES COMPETITIONS DE L'AVIATION SPORTIVE

AUX MANIFESTATIONS AERIENNES D'ORAN

(*Les Ailes*, 29 octobre 1949)

.....
Un D.C.-3 d'Air Algérie donna des baptêmes de l'air, dans le jour finissant, puis dans la nuit totale.

Les candidats étaient nombreux et j'ai vu une bonne vieille grand-mère se chamailler avec un employé de la compagnie parce qu'elle avait l'impression qu'on lui prenait son tour, exactement comme elle l'eût fait chez l'épicier ou devant un cinéma archicomble. Décidément, l'Aviation est bien entrée dans les mœurs en Algérie. Il paraît que des scènes semblables se produisent chaque dimanche à Alger, où Air Algérie organise régulièrement des séances de baptêmes.

LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE

(*Les Ailes*, 29 avril 1950)

Georges Rey, chef du Service technique de la compagnie Air Algérie.

FUSION AVEC AIR TRANSPORT DANS LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS AÉRIENS-AIR ALGÉRIE

DOUZE APPAREILS
« Air Algérie » et « Air Transport »
relieront désormais la France à l'Algérie
(*Alger Républicain*, 22 juillet 1950)

Hier au soir, à l'Hôtel Saint-George, les compagnies Air Algérie et Air Transport offraient un cocktail afin d'exposer leurs projets, désormais mis en commun.

En effet, ces deux compagnies associent leurs possibilités pour un rendement méthodique dans les meilleures conditions.

La France sera désormais desservie par 12 appareils, et la nouvelle compagnie envisage également dans toute l'Algérie un circuit dont le caractère à la fois commercial et touristique répond à un besoin de plus en plus impérieux. Ce circuit englobe Sétif, Philippeville, Bône, Constantine, Touggourt, Tébessa, Ouarglat.

Rappelons qu'Air Algérie et Air Transport comptaient parmi les plus importantes compagnies privées. On comprend dès lors combien l'expérience mise en commun, les moyens puissants qui vont être coordonnés, pourront réaliser de notables améliorations dont profitera le public.

Souhaitons donc bonne chance à « la Compagnie Air Algérie », dont la direction sera désormais assurée par les responsables d'Air Transport et de la Société de constructions aéronautique « Air Algérie », MM. Richard-Deshaies, Soufflet, Ottensoover, Lignel, Adida, Alias.

À la réception de l'Hôtel Saint-George, M. Adida, avec sa coutumière complaisance, exposait aux invités les projets de la nouvelle compagnie ; on pouvait remarquer dans l'assistance, outre le colonel Soufflet (directeur d'Air Transport), des représentants des principales compagnies aériennes et diverses personnalités commerciales et politiques.

FUSION : AIR-TRANSPORT ET AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 29 juillet 1950, p. 10)

Il paraît — car, pour notre part, rien ne nous fut communiqué par les intéressés — il paraît que deux entreprises privées auraient décidé de se réunir pour constituer une troisième et nouvelle entreprise dont les dirigeants seraient ceux des deux précédentes. Les deux entreprises qui ont pris cette décision seraient, d'une part, la compagnie « Air-Transport », animée par M. Ottensooser ; d'autre part, la compagnie « Air Algérie », animée par le constructeur Jean Lignel.

La nouvelle entreprise s'appellerait la « Compagnie Air Algérie » et, parmi ses dirigeants, compterait naturellement, au premier plan, MM. Ottensooser et Jean Lignel.

Il est probable que la fusion des deux anciennes entreprises implique la disparition de chacune d'elles et leur remplacement par l'unique « Compagnie Air Algérie ». Comme son nom l'indique, l'activité de celle-ci serait axée sur les liaisons aériennes, fret et passagers, entre la Métropole et l'Afrique du Nord.

Les compagnies privées — elles le savent — ont toute notre sympathie, mais vraiment pourquoi entourent-elles leurs activités de tant de discrétion et même de mystère ?

LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE (*Les Ailes*, 23 septembre 1950)

Lignel, directeur de la Société française de construction aéronautique.
Villers, directeur du bureau d'études de la compagnie Air Algérie

UN MOIS DE TRAFIC SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU FRANÇAIS (*Les Ailes*, 7 octobre 1950)

LE S.G.A.C.C. nous communique une statistique d'ensemble du trafic aérien français au mois d'avril 1950.

— Air Algérie : 4.827 passagers payants, 73 passagers gratuits et 218 tonnes de fret ;

À Air Algérie (*Les Ailes*, 25 novembre 1950)

Air Algérie, dont la flotte comprend essentiellement des D.C.-3, exploite les itinéraires suivants : Alger-Paris, quotidien sauf mercredi ; Alger-Marseille, quotidien sauf mercredi, ce service étant doublé les lundi, mardi et vendredi ; Marseille-Alger les lundi, mardi, vendredi ; Alger-Toulouse-Paris, les lundi et vendredi ; Paris-Toulouse-Alger les lundi, mercredi et samedi ; Alger-Marseille-Paris les mardi, jeudi et samedi, retour les lundi et vendredi ; Bône-Philippeville-Marseille-Paris les mardi et samedi, retour les lundi et vendredi ; Alger-Palma-Marseille-Paris, le dimanche, dans les deux sens ; Alger-Marseille-Genève, le samedi dans les deux sens.

Air Algérie AEC 1951 : Société algérienne de constructions aéronautiques « Air Algérie », 46, boulevard Saint-Saëns, Alger. — 1939. — Société anon. — 168 millions de fr. — Construction, entretien d'avions, services aériens France-Algérie (à Paris : 85, avenue Paul-Doumer).

LE S.O.-30 « BRETAGNE » EN SERVICE RÉGULIER (*Les Ailes*, 13 janvier 1951)

Le premier S.O.-30 « Bretagne » livré à la compagnie Iranian Airways est déjà en service régulier. Le 14 décembre, soit quelques jours seulement après sa réception, il s'envola pour son premier voyage commercial sur le parcours Téhéran-Bombay et retour. Le 18, revenu à Téhéran, il entreprenait son premier service en direction de Paris. Depuis, il assure régulièrement, chaque semaine, la ligne Téhéran-Paris-Téhéran-Bombay-Téhéran, ce qui représente environ 50 heures de vol.

Avant cette mise en service, le souverain d'Iran avait tenu à essayer personnellement l'appareil français, au cours d'un vol comportant notamment le survol du plus haut sommet de l'Elbrouz (plus de 5.000 m.). Le Chachinchah, qui est un pilote accompli, prit lui-même les commandes du « Bretagne » et se déclara particulièrement impressionné par sa vitesse réduite à l'atterrissage et sa maniabilité aux faibles allures.

Après les Iranian Airways, c'est sans doute la compagnie Air Algérie qui utilisera le S.O.-30 « Bretagne » en service régulier. Deux exemplaires de l'appareil doivent lui être livrés ce mois-ci, si ce n'est déjà fait.

ATTERRISSAGE SUR LE VENTRE

COUP DUR, À ALGER, AU S.O.-30
(*Les Ailes*, 3 février 1951)

Pas de mal à l'équipage, dégâts matériels seulement qui seront vite réparés

La compagnie Air Algérie avait pris livraison, l'autre semaine, du premier des trois S.O.-30 « Bretagne » qui lui sont destinés. Le 20 janvier, l'appareil, qui avait quitté Paris à 11 h. 12 atterrissait à Alger-Maison-Blanche à 15 h. 36 après une courte escale à Marseille. Il avait traversé la Méditerranée en 2 heures... Deux pilotes étaient à bord : Israël, chef-pilote d'Air Algérie et Charles Goujon, de la S.N.C.A.S.O.

Le mardi suivant, au cours d'un vol d'essai, un accident survint à l'atterrisseur ; la jambe gauche descendit mais ne s'enclencha pas. Le pilote tourna pendant une heure et demie au-dessus du terrain, puis, arrivé à bout d'essence, décida de se poser « sur le ventre ». La manœuvre réussit avec le minimum de dégâts et sans mal pour l'équipage, composé en tout de cinq personnes. Il semblait, aux dernières nouvelles, que l'avion était, en définitive, moins endommagé qu'il le paraissait au premier abord, et qu'il pourra bientôt reprendre ses vols. Les deux hélices ont particulièrement encaissé le choc et la jambe gauche de l'atterrisseur, en se relevant au contact du sol, a quelque peu détérioré l'aile correspondante.

Notre informateur insiste avec raison sur les qualités de maîtrise de l'équipage — celle du pilote notamment — et aussi sur la robustesse de l'avion, qui a supporté cet incident dans les meilleures conditions possibles.

Cet incident n'est évidemment pas imputable au S.O.-30 lui-même dont les qualités de vol ne sont pas en cause. À ceux qui seraient tentés d'incriminer, une fois de plus, le matériel français, il importe de rappeler qu'une mésaventure du même genre est survenue, il y a quelques semaines, à un « Stratocruiser », qui venant des Etats-Unis, se posait en Grande-Bretagne. Là également, l'incident s'était résumé à des dégâts matériels. S'il convenait, à cette occasion, de souligner, en effet, la robustesse du « Stratocruiser », il convient, dans les mêmes circonstances, d'admirer celle du S.O.-30 « Bretagne »...

ATTERRISSAGE SUR LE VENTRE

COUP DUR, À ALGER, AU S.O.-30 (suite)
(*Les Ailes*, 17 février 1951)

NOUS AVONS RAPPORTÉ le « coup dur » survenu à Alger au premier des trois S.O.-30 livré à la compagnie Air Algérie. Nous avons dit, d'après les informations qui

nous parvinrent d'Alger, que cet incident était dû à une défaillance du train d'atterrissage.

Or, la Société D.O.P. (Dispositifs oléo-pneumatiques*), qui a réalisé le train d'atterrissage du « Bretagne », nous signale que le rapport officiel de la commission d'enquête met absolument hors de cause ce matériel.

Les S.O.-30.P ont, à l'heure actuelle, totalisé 1.500 atterrissages, qui se sont tous effectués sans incident, sans parler des quelques milliers de relevages accomplis sur les bancs d'essais de la Société D.O.P.

En particulier, le dispositif de descente de secours, dont les atterrisseurs D.O.P. sont munis, n'a jamais été mis en défaut, à moins, bien entendu, d'une rupture mécanique ne provenant pas du train lui-même.

Nous publions bien volontiers cette mise au point, en regrettant, une fois de plus, que si les causes du « coup dur » d'Alger ont été établies par la Commission d'enquête, elles ne soient pas officiellement révélées. C'est, répétons-le, la meilleure façon d'éviter les interprétations inexactes, les rumeurs et les ragots.

À PROPOS de ce « coup dur » d'Alger, insistons sur le fait que le S.O.-30 « Bretagne » en a très bien supporté les conséquences et que son atterrissage « sur le ventre » n'a entraîné que quelques dégâts matériels qui seront bientôt réparés.

A ce propos également, la Société D.O.P. nous fait très justement remarquer que l'atterrissage « train rentré » d'un avion de transport est fâcheusement exploité par la presse quotidienne comme un événement dramatique et redoutable alors que, d'une manière générale, un tel incident n'a pas de suites graves. Cette exploitation tend à donner au public une impression de danger, en cas d'avarie de cet ordre, alors que ce danger n'existe, en fait, que dans une proportion absolument négligeable.

La Société D.O.P. ajoute qu'une telle opinion est, de sa part, d'autant plus désintéressée, que son matériel n'a jamais, depuis cinq ans, été mis en cause à ce sujet.

UN DEUXIÈME S.O.-30 devait être livré, la semaine dernière, à la compagnie Air Algérie. C'est Charles Goujon qui devait convoier l'appareil jusqu'à Alger.

L'AVIATION MARCHANDE

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

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

.....
Les compagnies privées sont, dans la statistique du S.G.A.C.C., au nombre de quinze. Quand leur fonctionnement fut enfin autorisé, en 1945, plus de cinquante demandèrent à bénéficier de cette autorisation. Le « déchet » est donc énorme. Les quinze qui subsistèrent en 1950 sont les compagnies Aéro-Africaine, Aigle-Azur, Air Algérie, Escadrille Mercure, Air-Transport, Avions Bleus, Navi-France, T.A.I., Air-Sud-Montpellier, Air-Cargo, Aéro-Technique, Alpes-Provence, Société Trans-Aérienne, U.A.T., Air-Maroc.

Nous ignorons la raison pour laquelle les chiffres relatifs aux compagnies Aéro-Africaine et Aigle-Azur ont été « caviardés », sur la statistique, et s'accompagnent, en outre, de la mention « confidentiel »... Il apparaît, d'autre part, que la compagnie Aéro-Cargo n'a fonctionné que quatre mois en 1950 pour fusionner ensuite avec la

compagnie Aigle-Azur. Le trafic de passagers le plus élevé, pour les compagnies privées, est, de loin, celui d'Air Algérie (61.760), suivi d'Air-Maroc (27.894) et des T. A. I. (25.916). Le plus fort tonnage de fret est celui d'Air-Transport avec 3.281 tonnes 3. Ce sont les T.A.I. qui ont couvert le plus grand nombre de kilomètres : 4.214.100. Comme il s'agit de compagnies privées, l'Administration des Postes ne leur confie pas beaucoup de courrier : 25 tonnes 600 à l'U.A.T. et 12 tonnes 700 aux T.A.I. Aux autres, rien.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
UNE PROMOTION DE L'AVIATION CIVILE
(*Les Ailes*, 5 mai 1951)

À la compagnie Air Algérie, M. Israël reçoit la rosette.

NOTULES TECHNIQUES
(*Les Ailes*, 5 mai 1951)

• TROIS « BRETAGNE » S.O.-30 sont en service à la compagnie Air Algérie. L'un d'eux, au cours du récent meeting d'Alger, a effectué une présentation, avec un moteur arrêté, dont on n'a pas parlé, mais, nous dit un correspondant, elle a fait grosse impression sur le public.

D'autre part, notre information d'il y a quelques semaines paraît se confirmer. La compagnie Air-Maroc, à son tour, recevrait sous peu trois autres S.O.-30.

On souhaite avoir bientôt quelques renseignements précis sur les résultats pratiques qu'ont donnés ou que donneront les « Bretagne » en service normal.

ÉDITORIAL
« RUBAN BLEU » DE LA MÉDITERRANÉE
(*Les Ailes*, 1^{er} septembre 1951)

Parce que nous sommes fermement partisans d'un effort suivi, constant et méthodique pour arriver à ce que, le plus tôt possible, les lignes aériennes françaises soient équipées avec du matériel français, nous ne prétendons pas, pour cela, qu'il faut compromettre le succès de ces lignes en utilisant un matériel inférieur à celui que l'on peut se procurer à l'étranger, inférieur, par conséquent, à celui des compagnies concurrentes.

Encore une fois, nous approuvons les compagnies de choisir aujourd'hui le matériel qu'elles estiment le meilleur, le mieux adapté aux besoins de leur trafic, d'avoir d'abord le souci d'assurer le rendement de leur entreprise, de remplir, le mieux possible, la mission qui est la leur.

Nous leur demandons seulement, et par ailleurs, de considérer ce recours au matériel étranger comme une solution provisoire, que l'on adopte momentanément parce qu'il n'y en a pas d'autres, mais de tout mettre en œuvre, pour ce qui les concerne, afin que, dans le moindre temps, elles puissent utiliser du matériel français.

Ce n'est évidemment pas à elles qu'il appartient de produire ce matériel, mais elles peuvent contribuer sérieusement à activer son étude et sa réalisation par une collaboration étroite et agissante avec l'industrie aéronautique et les Services officiels. Elles peuvent surtout avoir un rôle heureux en ne rejetant pas *a priori* tout ce qui est

production française, en ne réservant pas leur confiance à ce qui vient du dehors, en se prêtant aux essais d'exploitation avec la volonté d'aboutir et non avec la quasi-conviction d'échouer. Le résultat de tels essais d'exploitation dépend souvent de la foi avec laquelle on les entreprend. Il est rare d'arriver gagnant quand on part perdant... La volonté de gagner, la certitude de gagner sont, avec la persévérance, des facteurs importants de la réussite.

Sans cette volonté, sans cette persévérance, qui animèrent les constructeurs et les compagnies qui, les premières utilisèrent leurs avions, ni Douglas, ni Lockheed, ni Martin n'auraient réussi à imposer ceux-ci.

La Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest donne donc un heureux exemple de volonté et de persévérance en poursuivant son effort sur le S.O.-30 « Bretagne » et nous restons persuadés, pour notre part, qu'elle en sera finalement récompensée. Cette opinion ne date pas d'hier mais elle est singulièrement renforcée par le fait qu'une compagnie donne, aujourd'hui, l'impression de vouloir travailler réellement au succès du « Bretagne », en procédant à ses essais d'exploitation dans le meilleur esprit. Cette compagnie, c'est Air Algérie.

On sait bien qu'un matériel, quel qu'il soit, n'est vraiment au point, ne satisfait complètement aux besoins du trafic, qu'après avoir été soumis à l'épreuve du service régulier. C'est ce service qui fait apparaître ses défauts, ses qualités, qui permet de corriger les uns, d'améliorer encore les autres. Aucun matériel n'y a échappé et n'y échappe encore. Le mérite d'Air Algérie est de l'avoir compris et d'apporter ainsi au constructeur de l'avion une collaboration aussi fructueuse qu'indispensable.

Les résultats, déjà, ne paraissent pas négligeables et si l'on peut regretter une chose, c'est que ni la S.N.C.A.S.-O., ni Air Algérie n'aient crû devoir leur accorder une plus large publicité.

Air Algérie dispose depuis quelques mois de deux S.O.-30 « Bretagne » qu'elle a « mélangés » à sa flotte de D.C.-3 et qu'elle utilise indifféremment avec ceux-ci pour ses liaisons entre Alger et Paris et vice-versa. Or, sait-on, que sur cette ligne, les S.O.-30 « Bretagne » détiennent le « ruban bleu de la Méditerranée », c'est-à-dire que c'est l'un d'eux qui détient le record de la liaison la plus rapide, *en service régulier*, entre Alger et Paris ?

Évidemment, il a profité de conditions atmosphériques favorables. Mais le fait n'en existe pas moins et si le titre appartenait à un matériel étranger, soyez persuadé qu'on ne l'aurait pas ignoré.

Chaque fois que les conditions atmosphériques le permettent, Air Algérie réalise, avec ses S.O.-30 « Bretagne », la liaison directe Alger-Paris, ce qui représente un vol sans escale de près de 1.500 km. Une quinzaine de fois, les S.O.-30 ont accompli cette liaison directe. Elle s'effectue, normalement, en 3 h. 40. Mais, l'une d'elle a été faite en 3 h. 22, chiffre record qui valut au « Bretagne » ce « ruban bleu de la Méditerranée », trophée que beaucoup d'autres envieraient.

Cette « performance » — dans la mesure où l'on peut employer un pareil terme concernant un avion commercial — n'est pas, d'ailleurs, le seul résultat de l'aide du vent. La cabine du S.O.-30 « Bretagne » est « pressurisée ». L'appareil peut ainsi naviguer à des altitudes supérieures à celles des autres avions à cabine « non pressurisée », c'est-à-dire vers 5.000 mètres et davantage, et « tenir » à cette hauteur une moyenne réelle de 400 km.-h.

Autre conséquence des essais d'exploitation de la compagnie Air Algérie : ils ont démontré l'intérêt de la nouvelle formule « coach » — dont « Les Ailes » ont parlé récemment — et le premier avion de cette formule sera livré à la compagnie que préside M. Jean Lignel vers le 10 septembre prochain. Ultérieurement, deux autres « coach » remplaceront les deux « Bretagne » actuels. Le « coach », aménagé pour recevoir soit 43 passagers, soit une partie de ceux-ci et du fret, soit encore du fret

uniquement, conservera les performances du « Bretagne » mais présentera cette souplesse d'emploi beaucoup plus grande que nous avons soulignée.

L'exemple d'Air Algérie est à méditer... et à suivre. Si la même méthode était suivie avec l'« Armagnac », il est probable que nous arriverions bientôt à un « Super-Armagnac » qui serait l'autre récompense d'un autre effort de volonté et de persévérance sans lequel il n'y a que renoncement.

Georges HOUARD.

Coups d'ails... et coups de vent
(*Les Ailes*, 8 septembre 1951)

AIR ALGÉRIE, la compagnie privée aux destinées de laquelle préside Jean Lignel et dont il fut beaucoup question dans l'éditorial de l'autre semaine, fait preuve d'une activité qui mériterait d'être connue davantage. Le fait de ne pas être astreinte à un service rigoureux, dans son horaire et son itinéraire, lui permet de s'adapter, comme d'ailleurs les autres compagnies privées, aux besoins du trafic et aux désirs de la clientèle qui se présente.

C'est ainsi que ses avions, s'ils partent d'Alger, vont, suivant le cas, se poser à Paris, ou à Toulouse, ou à Bordeaux, ou à Clermont-Ferrand, ou à Dijon, ou à Mulhouse, ou en tout autre lieu capable de les recevoir.

Dans le sens contraire, le terminus est, suivant le cas, Alger, Constantine, Bône, Oran, Philippeville... voire Colomb-Béchar ou Touggourt.

En moyenne, 200 à 225 passagers empruntent, chaque jour, les avions d'Air Algérie pour se rendre d'Afrique du Nord en France métropolitaine. En juin dernier, le gouvernement général affréta trois de ses appareils pour chacun trois voyages : il s'agissait de mener à La Bourboule une centaine d'enfants de fonctionnaires — et leurs monitrices. Les neuf voyages permirent d'effectuer ce transport d'Alger à Clermont-Ferrand dans des conditions de rapidité qu'aucun autre moyen de transport n'aurait permis d'égalier.

Il est regrettable que, dans le domaine de la propagande, les compagnies privées ne sachent pas mieux faire qu'Air France et soient même encore inférieures. C'est peut-être très bien sur le plan de la modestie ; c'est moins bien lors qu'il s'agit d'amener les Français à apprécier davantage la valeur du transport aérien.

DES « COACH » AUSSI SUR LE RESEAU DES U. S. A.
(*Les Ailes*, 8 septembre 1951)

Nous avons souligné tout l'intérêt que présentait, du point de vue économique, la nouvelle formulé « coach » du S.O.-30 « Bretagne » que la compagnie Air Algérie va, la première, expérimenter entre Alger et Paris.

La compagnie américaine « United Air Lines » va procéder à un essai du même genre entre la côte Pacifique et la côte Atlantique : de San-Francisco à New-York, via Chicago. Un Douglas D.C.-5 S sera utilisé, dans cette version « coach » aménagée pour recevoir soixante-six passagers.

Alors que le prix de revient, sur ce parcours, est normalement de 6 cents par mille et par passager —environ 16 fr. 15 par kilomètre —, il descendrait, avec le coach, à 4 cents et demi — soit environ 12 fr. 10 par kilomètre.

ÉDITORIAL
NOUS DIRA-T-ON CE QUI S'EST PASSÉ ?.
(*Les Ailes*, 10 novembre 1951)

Ne serait-ce que parce que nous soutenons de toute notre foi l'emploi de matériels français sur les lignes aériennes françaises — et en dehors même de tout souci d'information —, il nous faut signaler le double « coup dur » survenu à Orly, l'autre semaine, aux S.O.-30 « Bretagne » en service à la compagnie Air Algérie.

Le premier n'a pas été grave : la roue avant de l'atterrisseur tricycle n'est pas descendue ou ne s'est pas enclenchée. L'avion a tourné une heure et demie autour du terrain et, finalement, a dû se poser sur les deux roues principales. Le pilote avait pris la précaution de modifier le centrage en conséquence et son habileté aidant, tout s'est bien passé. En fin de parcours, presque arrêté, l'appareil s'est mis assez doucement sur le nez, sans mal pour personne, avec seulement ce résultat : l'avant du fuselage légèrement enfoncé. L'appareil est d'ailleurs reparti deux jours plus tard...

Le second « coup dur » fut plus important : un autre S.O.-30, en prenant le départ le 30 octobre et alors qu'il venait de rouler 150 mètres, s'effondra sur le côté : la jambe droite de l'atterrisseur avait « fléchi » — que l'on a dit — et, au contact du sol, l'hélice fut brisée. Un morceau de pale entra dans le fuselage, provoquant notamment un court-circuit et, par la suite, un incendie dans la soute à bagages. Entre temps, les passagers avaient été évacués : un seul fut blessé au pied, quelques autres commotionnés. Le feu et l'intervention, d'ailleurs très rapide, des pompiers, rendront l'appareil difficilement réparable, mais beaucoup de ses éléments pourront être récupérés.

Cet accident, évidemment fâcheux, appelle quelques commentaires. Le premier est, qu'une fois de plus, la presse quotidienne lui a consacré une place excessive étant donné le silence qu'elle a observé, en revanche, lors des réussites les plus brillantes du S.O.-30. Elle n'a, par exemple, jamais soufflé mot de sa conquête du ruban bleu sur la Méditerranée... L'accident est, décidément, pour elle, le seul aspect intéressant de l'Aviation...

La seconde remarque à faire est que, quelle que soient les conclusions de la commission d'enquête sur l'origine de la défaillance de l'atterrisseur — si défaillance il y a eu — l'avion lui-même n'est et ne sera pas en cause. On dira que les compagnies exploitantes, comme aussi les utilisateurs, se moquent éperdument de la qualité d'un avion si un équipement défectueux suffit à la compromettre.

Seul, pour elles comme pour eux, le résultat compte. Évidemment... mais même s'il est établi que l'atterrisseur a été « techniquement » défaillant, l'avion ne s'en trouve pas condamné pour autant. L'atterrisseur du « Languedoc » a été, pour Air France, la source d'empoisonnements sans nombre, et cependant Air France a réussi à y porter remède. Les avions américains, réputés les meilleurs, n'ont pas échappé aux mêmes ennuis et, l'an dernier encore, en Grande-Bretagne, des « Stratocruiser » en ont été victimes, sans mal d'ailleurs pour l'équipage ou les passagers.

C'est seulement, persistons à le répéter, l'utilisation intense d'un matériel qui permet de déceler ses imperfections et de les corriger. Les essais, préalables à la mise en service, si poussés soient-ils, ne donnent pas des enseignements comparables à ceux que procure l'emploi normal aux mains de l'utilisateur. Cela est vrai pour toutes les réalisations humaines depuis l'automobile jusqu'à l'avion : c'est le client, par l'usage qu'il fait de son véhicule, terrestre ou aérien, qui est le meilleur facteur de progrès. Si le matériel américain a tant d'admirateurs dans nos compagnies, c'est que les compagnies américaines l'ont éprouvé avant elles et qu'elles ont supporté les inconvénients et les aléas que comporte toute expérience de ce genre. La plus récente démonstration en est

donnée par le Martin 4-0-4, remis et retiré de la circulation à plusieurs reprises et qui, certainement, finira pourtant par donner satisfaction à ses utilisateurs.

Autre remarque concernant l'accident d'Orly : il s'est produit le mardi 30 octobre. Le mardi suivant, au moment où nous écrivons ces lignes, rien n'est encore connu des conclusions de la commission d'enquête. Celle-ci a cependant entrepris ses investigations aussitôt après le « coup dur » et elle doit bien avoir une opinion sur la cause du « fléchissement » de la jambe droite de l'atterrisseur... Il est superflu d'insister sur l'intérêt qu'il y a à renseigner le plus tôt possible la compagnie, l'avionneur, le fabricant du train sur la cause présumée ou réelle de l'accident. Il y a intérêt aussi et surtout à renseigner l'opinion que les comptes rendus de presse ont justement émue et à mettre fin à des interprétations fantaisistes qui desservent gravement le matériel français.

Au soir même du dernier et douloureux accident de Dijon, M. Pierre Montel, secrétaire d'État à l'Air, nous disait ce que l'on savait exactement des causes et des circonstances de cet accident. Là où il avait fallu quelques heures aux enquêteurs de l'Armée de l'Air pour être éclairés, combien de temps faudra-t-il aux enquêteurs de l'Aviation civile pour nous dire ce qui s'est passé ? Il est vrai que nous attendons toujours la conclusion des enquêtes officielles du S.G.A.C.C. sur le double accident de Bahreïn, sur celui où Pierre Viré trouva la mort.

Pour notre part, en tout cas, nous sommes bien décidés à ne pas accepter, sans protester, que l'on se serve du « coup dur » d'Orly pour tenter d'enterrer, une fois de plus, un matériel français.

Georges HOUARD.

LE RUBAN BLEU

UNE PROMOTION DE LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE (*Les Ailes*, 2 février 1952)

Pierre Marguin, mécanicien navigant à Air Algérie

NOTULES TECHNIQUES (*Les Ailes*, 22 mars 1952)

- LE BRÉGUET - « DEUX-PONTS », confié à la compagnie Air Algérie pour qu'elle lui fasse subir ses essais d'endurance, est arrivé à Alger où, si l'on s'en rapporte à la presse locale, il a provoqué le plus vif intérêt. Le premier voyage Toulouse-Alger fut effectué le 7 mars en 2 h. 40 de plate-forme à plate-forme, ce qui représente une vitesse commerciale de 340 km.-h.

De Marseille, on nous signale que, depuis, le Bréguet-« Deux-Ponts » (immatriculé F-BASL), a déjà atterri deux ou trois fois à Marignane aux mains du chef-pilote Israël, venant d'Alger.

AVIS DE DÉCÈS (*Alger Républicain*, 6 septembre 1952)

M. Jean Lignel, président du conseil d'administration ; M. Léon Adida, administrateur-directeur général ; les membres du conseil et le personnel de la Cie AIR ALGÉRIE, ont la douleur de vous faire part du décès de leur administrateur et ami

Pierre RIBES,
officier de la Légion d'honneur,
Croix de guerre,

survenu à Beaulieu-sur-Mer (Alpes-Maritimes), le 4 septembre 1952, et vous prie d'assister à ses obsèques qui auront lieu le mardi 9 septembre à Alger.

Un avis ultérieur fera connaître l'heure de la cérémonie.

NOTULES TECHNIQUES

CHEZ LOUIS BRÉGUET
(*Les Ailes*, 20 septembre 1952)

LE « DEUX-PONTS », en service à la compagnie Air Algérie totalise plus de 300 heures de vol, aux mains des équipages de cette compagnie. Deux autres appareils, destinés également à Air Algérie, sont en cours d'aménagement, avec des fauteuils amovibles en vue de transporter soit des passagers, soit du fret, soit les deux à la fois suivant les besoins du trafic.

Par ailleurs, le « Deux-Ponts » Bréguet-763, avec lequel Air France accomplit la série de vols d'endurance que nous avons signalés, a dépassé maintenant les 200 heures de vol. Deux autres appareils au moins seront livrés d'ici la fin de l'année à la compagnie nationale et les autres suivront, dit-on, à la cadence d'un « Deux-Ponts » tous les quarante-cinq jours.

Le poids au décollage du Bréguet « Deux-Ponts » avait pu être progressivement augmenté, par rapport à celui du prototype, jusqu'à atteindre 48 tonnes. De nouveaux essais vont avoir lieu en vue de porter ce poids total jusqu'à 50 et même peut-être 52 tonnes, ce qui semble être dans les possibilités de l'appareil. Ainsi, sa rentabilité en serait de nouveau encore augmentée.

SUR LES LIGNES (*Les Ailes*, 29 novembre 1952)

- DANS LE RAPPORT de M. Jacques Bourdillon, vice-président de la chambre de commerce de Marseille, est souligné l'intérêt de plus en plus marqué que prennent les compagnies de transport maritime à la gestion des compagnies de transport aérien.

On sait que l'Union aéromaritime de Transport (U.A.T.) est la filiale aéronautique des Chargeurs Réunis. La Compagnie générale transatlantique détient la majorité des actions de la Compagnie Air-Transport*. La Compagnie Paquet est intéressée à la Compagnie Air Maroc*, et la Compagnie de navigation Fraissinet à la Compagnie Air Algérie.

- AUTRE FAIT sur lequel on a peut-être pas suffisamment insisté : c'est que si Air France* a été, pendant de longues années, l'unique représentant de l'Aviation marchande française au sein de l'I.A.T.A., trois autres compagnies françaises ont été admises, depuis plusieurs mois déjà, à l'organisme international : les T.A.I.*, l'U.A.T. et Air Algérie.

MARIAGES
(*Alger Républicain*, 28 décembre 1952)

Nous apprenons avec plaisir le mariage, célébré le 2 décembre, de M. Léon Adida, chevalier de la Légion d'honneur, ancien élève de polytechnique, fils de M^{me} et M. Joseph Adida, directeur d'Air Algérie, avec M^{lle} Claudine Solal.

Aux familles qui viennent de s'unir, aux nouveaux époux, nos meilleurs vœux de bonheur.

L'AVIATION MARCHANDE

LE « COMET » SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS
(*Les Ailes*, 10 janvier 1953)

Une liaison Paris-Alger en 2 h. 06 minutes

L'Union aéromaritime de transport poursuivant, avec le premier « Comet » [à réaction] qu'elle a reçu, ses vols d'adaptation, a réalisé, dimanche dernier, une liaison Paris-Alger dans le temps remarquable de 2 h. 06 min.

Il serait intéressant de connaître l'orientation et la vitesse du vent sur le parcours afin de situer le temps réalisé, en comparaison du temps record précédent qui, sauf erreur, appartenait au « Bretagne » de la présidence de la République avec 2 h. 49. La même semaine de novembre dernier, un autre « Bretagne », l'un de ceux de la compagnie Air Algérie, avait franchi la distance Paris-Alger en 2 h. 54.

.....

AU TITRE DE L'AVIATION CIVILE
UNE PROMOTION DE LA LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 31 janvier 1953)

Parmi les autres nouveaux chevaliers de la promotion figurent M. Jean Rochelle, pilote à Air Algérie...

NOTULES TECHNIQUES
(*Les Ailes*, 7 février 1953)

• LA COMPAGNIE Air Algérie, qui dispose depuis le 22 mai dernier d'un Bréguet-760 « Deux-Ponts », l'a utilisé au cours de soixante-quinze liaisons Paris-Alger et retour.

COORDINATION AÉRIENNE EN MÉDITERRANÉE
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 mai 1953)

Il est dans le monde des transporteurs aériens un itinéraire de choix, je veux parler de la liaison France-Amérique du Nord et vice-versa. Les liens géographiques, politiques,

économiques entre ces deux régions s'accroissent avec une rapidité telle que les moyens de transport mis à la disposition des usagers s'avèrent, à certaines périodes de l'année, insuffisants.

Aussi chacun s'efforce-t-il de prendre position afin d'être prêt à satisfaire tous les besoins, qu'il s'agisse du transport des voyageurs aussi bien que des marchandises. Avant l'aviation les Compagnies de navigation assuraient le service dans les meilleures conditions et aujourd'hui encore, elles jouent un rôle prépondérant à cet égard. Mais, avec le développement de ce nouveau mode de transport, la concurrence s'est faite plus âpre. Et, depuis 1945, deux problèmes se sont posés : le premier concerne la rivalité entre les compagnies de navigation maritime et les sociétés aériennes, le second — celui qui nous occupe aujourd'hui — la concurrence entre ces dernières, et plus précisément entre la Compagnie nationale Air France et les compagnies privées : Air Algérie, Air Atlas, Air Maroc et Air Transport.

La nécessité de trouver une solution à ce problème se faisait sentir depuis plusieurs années. Elle s'est révélée plus urgente encore au moment où la technique du transport aérien fait des progrès vraiment prodigieux, où le renouvellement de la flotte de chaque compagnie s'avère indispensable.

Et lorsqu'on connaît le prix d'achat d'un « Comet », par exemple, on se doute que la modernisation des appareils implique des possibilités de trésorerie qui se chiffrent par milliards.

La difficulté augmentait encore par le fait que les compagnies privées ne jouissent d'aucun statut légal, qu'elles sont encore soumises à l'agrément toujours révocable de l'autorité administrative et qu'elles ne peuvent en conséquence engager des capitaux que dans l'incertitude la plus complète sur leur avenir.

Je sais bien qu'un statut de l'aviation marchande est prêt et qu'il prévoit en particulier la situation des compagnies privées, Air France étant de son côté régi depuis 1947 par un statut officiel. Mais je suis bien placé pour penser que ce projet de loi ne sera pas encore voté d'ici plusieurs mois, le Parlement ayant d'autres soucis.

En attendant la promulgation et la mise en vigueur de ses dispositions — et dans le but de normaliser une situation qui serait sans doute devenue rapidement anarchique sinon catastrophique — de bons esprits ont estimé utile et fécond de rechercher un accord. Aussi la nouvelle d'un regroupement des sociétés aériennes desservant la Méditerranée occidentale, la recherche d'un accord de répartition de trafic, la mise en commun des études et des expériences réalisées, dans le domaine de l'équipement en particulier, a-t-elle été accueillie avec satisfaction par tous ceux qui s'intéressent au transport aérien.

Sur l'initiative de M. Richard-Deshais, des pourparlers se sont engagés nécessairement, auxquels ont pris part MM. Hymans et Ziegler, d'Air France ; Jean Marie et Edmond Lanier, d'Air Transport ; Jean Fraissinet et le général Corniglion-Molinier, d'Air Maroc ; Jean Lignel, d'Air Algérie. Ils viennent d'aboutir à la signature d'un protocole prévoyant la constitution de deux sociétés en remplacement des compagnies privées actuelles : l'une s'intéresserait aux transports sur l'Algérie et se dénommerait « Compagnie générale de transports aériens », l'autre dirigerait son activité sur le territoire chérifien.

L'avantage de ce regroupement et de ce partage d'influence est évident. Il permettra une exploitation plus rationnelle du matériel et facilitera son renouvellement suivant les données les plus récentes de la technique. On prévoit par exemple sur les lignes d'Algérie, dès maintenant, le remplacement des appareils périmés par des « D.C. 4 » formule 68 places, de luxe, avec fauteuils basculant qui s'ajouteront aux Bréguet « Provence » récemment mis en service par Air France. Il permettra ainsi à l'usager d'être transporté dans des conditions aussi confortables et avantageuses que possible.

Cette initiative est donc un effort particulièrement intéressant de coordination interne réalisé grâce à l'esprit d'initiative et de compréhension des responsables du transport aérien sur cette grande route de l'air.

Elle doit rencontrer notre approbation et nous souhaitons qu'elle serve d'exemple. Lorsque le statut de l'aviation marchande viendra en discussion, il devra se référer aux accords intervenus toute liberté et concrétiser l'esprit concorde et d'harmonisation qui animé ses promoteurs.

L'avenir du transport aérien s'en trouvera, à coup sûr, singulièrement avantage.

Pierre BEAUQUIER.

UNE RÉCEPTION À LA C.G.T.A.
ISSUE DE LA COLLABORATION AIR-MER
(*Les Ailes*, 20 juin 1953)

EST-CE un bien, est-ce un mal pour l'essor de l'aviation marchande ? En tout cas, c'est un fait que la plupart de nos grandes compagnies privées sont passées aux mains des compagnies de navigation maritime. Si celles-ci comprennent que l'avenir est au transport aérien et veulent simplement participer à son développement, ce sera un bien. Si elles en tendent limiter sa concurrence afin de sauvegarder la suprématie du transport maritime, ce sera un mal. Jusqu'à preuve du contraire, penchons en faveur de la première thèse et réjouissons-nous de voir les animateurs des grandes compagnies de navigation apporter aux compagnies privées l'appui de leur expérience et de leur incontestable autorité.

C'est ainsi qu'a été créé, récemment, la Compagnie générale des transports aériens ou C.G.T.A. Celle-ci, pour marquer sa constitution, a donné le 3 juin une brillante réception, rue Bassano. Elle eut lieu en présence d'une nombreuse assistance où se trouvaient réunis tous les animateurs de la nouvelle compagnie. Ainsi, la Compagnie générale transatlantique était représentée par son président, M. Jean Marie, et les Compagnies Fraissinet et Cyprien-Fabre par leurs présidents.

La compagnie C.G.T.A. à laquelle est incorporée Air Algérie, a pour président-directeur général M. Jean Richard-Deshais, avec, pour adjoint, le colonel Soufflet. Le directeur général est M. Adida et le vice-président du conseil est M. Jean Lignel.

M. Jean Marie prononça la première allocution en soulignant que tout autour de notre pays, de redoutables concurrences nous guettent et exprima le désir que d'incessants efforts en faveur du tourisme attirent plus d'étrangers que jamais en France afin de leur mieux faire connaître notre pays et le leur faire aimer.

M. Jean Richard-Deshais prit à son tour la parole en assurant que le nom d'Air Algérie serait maintenu haut et ferme, tant il est vrai que l'Algérie est l'objectif essentiel de la nouvelle compagnie.

— Nous pensions depuis longtemps, a-t-il ajouté, qu'en Méditerranée, il importait de nous appuyer sur les grandes compagnies maritimes et l'on doit espérer beaucoup de cette collaboration.

Souhaitons que cet espoir soit justifié et que l'appui des compagnies maritimes contribue au développement rapide du transport aérien.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS AÉRIENS AIR ALGÉRIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 octobre 1953)

Le capital a été porté de 470 à 940 millions par création de 47.000 actions de 10.000 fr., dont 3.000 attribuées à la Compagnie Air-Transport* et 44.000 émises au pair.

Rappelons que, parmi les premiers administrateurs de cette société constituée en juin 1953 dans le cadre du regroupement des compagnies aériennes françaises opérant dans le secteur méditerranéen, figurent, outre la « Compagnie Fraissinet » et la « Compagnie Générale Transatlantique », différentes personnalités de ces deux sociétés.

CLOS-SALEMBIER
(*Alger Républicain*, 26 décembre 1953)

Mariages, — Samedi dernier, dans la matinée, trois mariages ont été célébrés dans notre commune.

D'abord, M^{lle} Isabelle Seyfried, fille de M. Gaspard Seyfried et de M^{me}, née Bardey, propriétaires au Golf La Redoute, a été unie à M. Yves D'Ovidio, mécanicien à Air Algérie, fils de M. Michel D'Ovidio, mécanicien à l'AIA.

Un communiqué de l'USAC ⁶
(*Alger Républicain*, 27 décembre 1953)

En créant un doute sur l'utilité et l'efficacité des services de sécurité aérienne, la Compagnie des Transports Aériens « Air Algérie » met directement en cause les services officiels rattachés à l'Organisation aérienne internationale. L'USAC est en mesure d'affirmer que les conditions normales de sécurité ne sont pas assurées aux avions en vol, lors de l'arrêt de ces services. Si des organismes supplétifs fonctionnent actuellement, ils ne peuvent apporter aux aéronefs qu'une aide minime. Seuls, les organismes officiels possèdent les moyens techniques et matériels, personnels et infrastructure, leur permettant de contrôler, de guider et de protéger efficacement les avions. En outre, il est précisé que si le service de la météo n'est pas en grève, les émissions radio-météo ne sont pas transmises régulièrement.

L'USAC groupant 95 % du personnel, tient à informer le public qu'aucun centre de contrôle et de coordination des mouvements aériens ne fonctionne actuellement, tant en métropole qu'en Algérie et Tunisie. Tout avion décollant d'un aéroport n'est pris en compte par aucun organisme et ne bénéficie donc pas d'une protection réelle, effective et continue jusqu'à son atterrissage.

Si M. Devinat, ministre des Travaux publics et des Transports, encourage l'activité actuelle d'Air Algérie sur la Méditerranée, il n'en a pas moins déclaré que nos revendications étaient légitimes et justifiées. Celles-ci seront exposées dans un communiqué ultérieur.

Le personnel de la navigation aérienne en profite pour rappeler qu'il décline toute responsabilité pour les vols effectués dans les conditions précitées et que seules les compagnies aériennes sont engagées vis-à-vis des passagers. »

CHEZ DOUGLAS

⁶ Union des syndicats de l'aviation civile.

(*Les Ailes*, 9 janvier 1954)

- QUATRE COMPAGNIES françaises ont, chacune, commandé deux Douglas D.C.-6.B. Ce sont les T.A.I., la Compagnie générale de transports aériens Air Algérie, Aigle-Azur et l'U.A.T.

Celle-ci recevra les deux appareils primitivement commandés par la compagnie « Slick Airways ».

La France sera désormais le pays possédant le plus grand nombre de compagnies utilisant les nouveaux D.C.-6.

Au total, le nombre des D.C.-6 et D.C.-7 commandés à la Douglas Aircraft C° atteint 474 exemplaires.

L'AVIATION MARCHANDE
LES LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE
AVEC LA C.G.T.A.-AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 23 avril 1955)

En mai 1953, les deux compagnies de transport aérien, Air Algérie et Air Transport fusionnaient.

L'année 1954 a donc été la première dont le trafic se soit effectué de bout en bout sous le nouveau pavillon de Compagnie générale de transports aériens-Air Algérie. Cette année a justifié les espoirs qui venaient d'être mis dans ce regroupement. Sur le seul plan financier, elle a été marquée par une augmentation de 31 % du chiffre d'affaires. À cette augmentation correspondaient, dans le domaine du trafic, les chiffres suivants qui méritent d'être cités.

Le nombre des passagers transportés est passé de 90.427 en 1953 à 104.789 en 1954, soit une augmentation de 16 %.

Les marchandises transportées, dont le tonnage, exprimé en tonnes, atteignait le chiffre de 1.113,4 en 1953, est passé à 1.689,4 en 1954, soit une augmentation de 52 %.

Le trafic kilométrique de 1954 s'exprime par les chiffres ci-dessous :

Tonnes-kilométriques: 11 millions 754.900.

Km.-passagers : 104.463.000.

Fret en t.-km. ; 1.830.000.

En 1945, la flotte de la compagnie se composait de quatre D.-C.-4 et de deux D.-C.-3. Les premiers ont effectué 7.589 heures de vol ! les seconds 2.693 heures : soit, au total, 10.173 heures de vol. Son réseau reliait Alger à diverses villes de la Métropole : Paris, Toulouse, Clermont-Ferrand, Montpellier, Marseille, Lyon, Mulhouse, Paris, Lyon, il atteignait aussi Genève et, par Marseille, la Corse.

Filiale commune de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie de Navigation Mixte qui jouit d'un grand prestige dans le bassin de la Méditerranée, la C.G.T.A.-Air Algérie a établi un véritable pont aérien sur cette mer, un pont aux trois mille traversées par an.

Elle a donc assumé un rôle important à côté d'Air France (à laquelle elle est liée d'ailleurs, depuis mai 1954, par un accord de trafic), à côté aussi de quelques autres compagnies privées, dans la liaison de la Métropole avec l'Afrique du Nord, qu'elle tend encore à développer, en mettant à la disposition des voyageurs de la Métropole tout un système de tarifs destiné à les attirer vers les camps de vacances d'Algérie.

Ses tarifs « campeurs », institués pour l'été de 1954, sont renouvelés cette année et mettent le voyage aérien et le séjour en Algérie à la disposition de toutes les classes

d'estivants. Ainsi, la plupart des camps et des villages de toile, dont la compagnie donne la liste, pratiquent un forfait de douze jours, voyage compris et aller et retour par avion de 21.100 fr. de Marseille à Marseille. Au point de vue « Air » et au point de vue national, c'est de la bonne propagande.

J. R.

UNE PROMOTION DE L'AVIATION CIVILE
RICHARD-DESHAIS ET PAUL COMET,
commandeurs de la Légion d'honneur
(*Les Ailes*, 21 mai 1955)

Promus au grade de commandeur :

M. Jean-Paul Richard Deshais, président-directeur de la Compagnie générale de transports aériens-Air Algérie

Sont nommés chevaliers, MM. Pierre Chevalier, mécanicien navigant à la C.G.T.A.-Air Algérie...

SUR NOS LIGNES
AIR ALGÉRIE OUVRE LA LIGNE ALGER-VICHY
(*Les Ailes*, 9 juillet 1955)

La Compagnie Air Algérie, service aérien de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie de Navigation mixte, a inauguré, le 25 juin, les services réguliers qu'elle assurera, pendant toute la saison d'été, entre Vichy et l'Algérie.

Le premier appareil, un quadrimoteur Douglas D.C.-4, ayant à son bord vingt-sept passagers, s'est posé samedi, à 13 h. 20, sur l'aérodrome de Vichy-Charmeil, en provenance d'Alger et de Lyon.

Six fréquences hebdomadaires sont assurées désormais par la Compagnie Air Algérie, entre Vichy, Alger, Oran, Bône, Philippeville et Constantine.

Coups d'ailes...
(*Les Ailes*, 30 juillet 1955)

UN OBLIGEANT LECTEUR nous fait remarquer, en termes fort aimables, que nous retardons quelque peu en écrivant, comme nous l'avons fait récemment, que des S.O.-30 « Bretagne » sont en service dans les compagnies C.G.T.A.-Air Algérie et Air-Atlas-Air Maroc. Les S.O.-30 ont été rendus à la S.N.C.A.S.O. il y a plusieurs mois déjà...

Notre lecteur accompagne cette rectification du commentaire que voici : « Il faut malheureusement reconnaître que l'exploitation des S.O.-30 a donné lieu à de nombreux mécomptes techniques. Néanmoins, leur formule était très bonne : ce sont de beaux appareils, confortables et relativement rapides. Il eut été très souhaitable que l'on s'attachât davantage à guérir leurs simples maladies de jeunesse, maladies auxquelles aucun avion au monde n'a échappé. Encore une fois là : manque de politique aérienne ».

Nous sommes intégralement d'accord. Si Lockheed n'avait pas persévéré avec le « Constellation », si Bristol ne persévérât pas avec le « Britannia », il ne serait plus question ni de l'un, ni de l'autre. L'automobile n'échappe pas à cette règle : si l'on se

souvent des critiques qui accompagnèrent et suivirent la « Traction Avant », Citroën aurait-il connu, avec cette voiture, un si éclatant succès ?

L'expérience — et l'expérience seule — révèle les petits défauts d'un véhicule, qu'il soit aérien ou terrestre. Il est illusoire d'attendre des premiers exemplaires sortis qu'ils soient parfaits. On l'admet en ce qui concerne les avions étrangers ; on ne l'admet pas en ce qui concerne les avions français.

L'avion du Président de la République est un S.O.-30. L'avion du Président du Conseil est un S.O.-30. La Marine a recueilli tous ceux dont les compagnies marchandes n'ont pas voulu...

Les compagnies marchandes — et la compagnie nationale à laquelle le S.O.-30, à l'origine, était destiné — devraient convenir que leur politique et la politique française sont deux choses très différentes, mais qu'elles pourraient ne former qu'une seule politique s'il y avait un ministre de l'Air pour vouloir qu'il en soit ainsi.

POINT DE VUE SUR UNE CONTROVERSE

LA COORDINATION ET LES USAGERS

(*Les Ailes*, 8 octobre 1955)

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

M. Masson-Régnault nous adresse ainsi ses remarques en tant qu'utilisateur de la ligne Paris-Alger :

« La ligne Paris-Alger, dont on connaît l'importance du trafic, est exploitée, non pas concurremment mais conjointement, par la compagnie Air France et par la Compagnie générale de transports aériens-Air Algérie.

Si l'on consulte les horaires de ces deux compagnies, on constate que l'utilisateur doit obligatoirement partir de Paris l'après-midi (sauf à utiliser l'inconfortable « Postale de Nuit ») :

— Départ d'Air France à Orly (le dimanche à 16 h. 20) : 16 h. 50 ;

— Départ d'Air-Algérie à Orly : 16 h. 00 ;

Et quitter Alger obligatoirement le matin :

— Départ d'Air-France de Maison-Blanche : 8 h. 35 ;

— Départ d'Air-Algérie de Maison-Blanche : 8 h. 00.

Faut-il ajouter que les départs et les arrivées à Alger-Maison-Blanche ayant le même point d'origine ou le même aboutissement, il s'ensuit un embouteillage des banquettes de douane et des guichets de police, rendant plus insupportables encore, parce que plus longues, les impopulaires formalités auxquelles donnent lieu les voyages en Afrique du Nord.

Si ces deux compagnies étaient concurrentes, cet inadmissible dédain du service de l'utilisateur pourrait être justifié par des considérations commerciales. Or il n'en est rien puisqu'elles exploitent en pool et que, n'ayant de ce fait aucune préoccupation commerciale, tous leurs efforts devraient tendre vers la plus grande satisfaction des voyageurs.

Cette situation est d'autant plus paradoxale que nul n'ignore que la C.G.T.A.-Air Algérie n'est pas une compagnie privée puisque la majorité de son capital est détenue par une compagnie maritime elle-même subventionnée par l'État et dont il apparaît au

contribuable moyen qu'elle ferait beaucoup mieux de poursuivre l'amélioration de son exploitation maritime plutôt que de s'immiscer dans les affaires d'Aviation qui ne sont pas sa vocation.

Le même problème de non-concurrence, sous un aspect un peu différent, se retrouve sur l'axe Paris-Casablanca exploité par Air France et par la Compagnie chérifienne de transports Aériens. Cette dernière, subventionnée par le Protectorat et ayant recueilli les épaves d'une compagnie privée marocaine, autrefois florissante, ne devrait-elle pas rejoindre le sein de la compagnie nationale dont elle est l'émanation, supprimant ainsi une duplication de frais commerciaux et de frais généraux que le contribuable supporte sans en tirer aucun avantage ?

Pour conclure, je pense que s'il est hautement souhaitable que les compagnies privées soient maintenues dans leurs droits en raison de l'élément concurrentiel qu'elles apportent — ou devraient apporter — à l'amélioration du rendement des exploitations et surtout à la plus grande satisfaction des usagers, ces compagnies doivent disparaître lorsqu'elles ont perdu le caractère « privé » qui justifiait leur existence.

M. MASSON-REGNAULT. »

DU 1^{er} JANVIER AU 1^{er} SEPTEMBRE 1955

LA C.G.T.A.-AIR ALGÉRIE A ACCRU DE 50 % SON TRAFIC PASSAGERS
(*Les Ailes*, 22 octobre 1955)

L'ANNÉE 1954 avait été la première qui permit de mesurer, sur douze mois, les résultats de la Compagnie générale de transports aériens-Air Algérie, depuis qu'elle avait regroupé, sous un même pavillon, les activités méditerranéennes des Compagnies Air Transport et Air Algérie.

Dès l'année dernière, la progression du trafic s'était révélée encourageante puisque le nombre des passagers avait atteint le chiffre de 104.739, représentant une augmentation de 16 % par rapport à 1953. tandis que le tonnage de fret (1.690 tonnes) accusait un accroissement de 52 %.

L'examen du trafic réalisé pendant les huit premiers mois de 1955 fait ressortir un pourcentage de variation sensiblement inverse, c'est-à-dire que ce sont les passagers qui ont augmenté de 53 %, tandis que les marchandises ne progressaient plus que de 13 %.

En effet, alors que le fret transporté passe de 1.115 tonnes (fin août 1954) à 1.260 tonnes (fin août 1955, le nombre des passagers s'élève, pour les mêmes périodes, de référence, de 64.757 à 99.200. On appréciera mieux la signification de ces chiffres en considérant que la C.G.T.A.-Air Algérie a atteint, dans les tout premiers jours de septembre, les 100.000 passagers qu'elle totalisait à la fin de décembre 1954.

Dans le même temps, les heures de vol effectuées par les DC.-3 passaient de 1.678 à 2.030 heures (+ 21 %) et les heures de DC.-4 de 4.800 h. à 6.359 heures (+ 32 %).

L'adjonction d'un DC.-4, qui a porté à cinq le nombre d'appareils de ce type utilisés par la C.G.T.A.-Air Algérie, ne suffit pas à expliquer une telle augmentation.

L'accroissement du trafic s'explique à la fois par la faveur toujours plus grande du public à l'égard du transport aérien et, sur le plan commercial, par un effort de la C.G.T.A. pour accueillir les passagers dans des locaux bien adaptés et leur offrir des prestations de bord auxquelles les Compagnies maritimes les avaient habitués.

Si le réseau des lignes est resté sensiblement le même que l'année dernière, les liaisons Alger-Montpellier, Alger-Clermont-Ferrand et Alger-Mulhouse ont été reprises pendant toute la saison d'été et, pour la première fois, le 25 juin 1955, Vichy a été relié à l'Algérie par les quadrimoteurs de la C.G.T.A. Depuis le 10 octobre 1955, Air Algérie

dessert régulièrement cinq villes du Sud-Algérien : Ghardaïa, El Goléa, Colomb-Béchar, Timimoun et Adrar, éléments d'un réseau intérieur algérien complété par les liaisons Alger-Oran et Alger-Bône.

La modernisation de la flotte d'Air Algérie, actuellement composée de cinq DC-4 et de deux DC-3, porte sur l'acquisition de trois « Constellation » qui entreront en service le 1^{er} février 1956. Une décoration nouvelle, déjà expérimentée sur les Douglas de la Compagnie, est prévue pour souligner, aux regards des passagers, l'élégance bien connue de ce type d'appareil popularisé par 50.000 traversées entre l'Europe et l'Amérique. En utilisant sur les lignes méditerranéennes le « favori de l'Atlantique », la Compagnie Générale de Transports Aériens-Air Algérie répond au double dessein d'améliorer constamment les relations entre la Métropole et l'Algérie et de satisfaire les passagers qui attendent du transport aérien leur intérêt ou leur plaisir. Plus encore qu'à la fréquence des services ou au tonnage de sa flotte, c'est peut-être à la prévenance du personnel d'Air Algérie que la clientèle d'Afrique du Nord est à la fois la plus accoutumée et la plus sensible.

En face d'une concurrence internationale qui, dès aujourd'hui, mise à fond sur les
« jets »

NOS COMPAGNIES SONT PRÊTES À UN NOUVEL EFFORT
(*Les Ailes*, 26 novembre 1955)

.....

AVEC L'U.A.T., LES T.A.I. ET LA C.G.T.A.

En ce qui concerne le choix du matériel, l'U.A.T. se déclare très satisfaite du Nord-2.501 et se penche attentivement sur le cas de « Caravelle » avec l'espoir qu'il conviendra à son exploitation.

Les T.A.I. envisagent aussi l'emploi de ce moyen courrier pour la desserte du Maroc.

M. Combard a été questionné sur la « liquidation des « Comet ». Depuis dix-huit mois, les conversations se prolongent avec les Britanniques avec l'allure de dialogue de sourds. En vérité, le constructeur est écrasé et le gouvernement anglais imperméable.

L'U.A.T. s'efforcera d'obtenir au moins réparation partielle, encore que, juridiquement, sa patience touche à son terme. Nous avons l'impression qu'elle acceptera un arbitrage, comme Air France, voire même un arbitrage anglais, mais qu'elle recourra si nécessaire à l'action judiciaire.

À PROPOS D'AIR-INTER

Le Président a donné la parole à M. Loubry, conseiller technique de la société d'études « Air-Inter » pour les confidences permises au sujet des projets de réseau intérieur. Cette société examine les possibilités avec obligation de développer certains axes transversaux métropolitains, ce qui impose une servitude financière (car jusqu'à nouvel avis, de telles liaisons s'avèrent non rentables) et une servitude technique, car il faut bien centrer l'exploitation.

Aussi conviendrait-il de développer d'abord les axes principaux rentables, de Paris vers Marseille, Nice et Toulouse, car plus les étapes sont courtes, moins l'exploitation est fructueuse. Des tarifs assez bas et des fréquences élevées s'imposent ensuite pour promouvoir ce trafic, avec un choix judicieux du matériel.

En vérité, dans le matériel français, on ne voit guère de matériel répondant exactement à ce trafic de passagers. D'aucuns invoquent une formule à réaliser, avec trois chiffres 4, à savoir un avion de 4 tonnes pour 40 passagers et 400 km.-h.

Les diverses lignes précitées sont à l'étude ainsi que des liaisons Nantes-Bordeaux-Toulouse-Marseille-Nice qui répondraient également au désir du Gouvernement de dispenser les activités économiques du pays, trop centrées (inévitavelmente) sur Paris.

Un cas particulièrement intéressant se présente dans le Nord où l'activité de la SABENA s'étend chaque jour, ce qui mêle quelque inquiétude à notre sympathie pour cette excellente compagnie. Une ligne Lille-Lyon-Marseille semblerait d'une certaine opportunité ; et c'est en somme, au Ministre qui a décidé la détaxe d'essence et qui souhaite des liaisons intérieures d'en décider. Il doit savoir que s'il laisse l'initiative aux Compagnies existantes, celles-ci ne voudront pas davantage s'engager que des Compagnies nouvelles, dans les aléas d'une ligne transversale.

PETITES LIAISONS INTÉRIEURES

Le désir de créer des « petites liaisons aériennes » a été invoqué ensuite, un député du Finistère ayant demandé le 10 novembre au cours d'une réunion du C.S.A.M., la création d'une Compagnie bretonne la CO-BR-A en citant l'activité de l'Aéro-Club du Finistère assurant la liaison entre Brest et l'île d'Ouessant.

Cette liaison a attiré en trois mois de l'été dernier 1.800 passagers, heureux de parcourir cet itinéraire en 20 minutes au lieu des 5 heures nécessaires par les transports terrestres.

Il ne semble pas que le C.S.A.M. montre quelque sympathie à ce genre de projets. On comprend les motifs d'une telle réserve mais on ne peut se défendre d'un certain intérêt pour de telles amorces d'activités aériennes.

Ces petites liaisons apparaissent comme les racines d'une activité aérienne de l'intérieur. Elles pourraient préparer l'alimentation d'un tel réseau, et le président Combard leur accorde un préjugé favorable sous réserve que ces « racines » ne se multiplieraient pas à l'excès. À leurs débuts, ces amorces offriraient l'avantage de lignes d'apport, mais au bout d'un an ou deux, sur le plan financier comme sur le plan technique elles chercheraient à s'épanouir et à proliférer au point que l'administration devrait en appeler à des garanties limitatives et, sans doute, à une nouvelle nécessité de coordination.,

M. Richard Deshais (que M. Combard venait de présenter comme son successeur à la présidence des Compagnies privées en 1956) a confirmé que la position de la S.A.B.E.N.A. dans le Nord de la France pouvait devenir fort gênante pour les transporteurs français et que son extension inquiétait même les transports ferroviaires. En foi de quoi, on peut estimer opportune une prudence courtoise dans les autorisations délivrées aux Compagnies étrangères.

Le colonel Soufflet, directeur de C.G.T.A.-Air Algérie, a rappelé une tentative de liaison aérienne dans le Nord en 1946, à laquelle les autorités régionales avaient refusé une modeste subvention. On sait par ailleurs qu'aucun transport occasionnel ne peut naître sans autorisation préalable.

En ce qui concerne les petites liaisons citées plus haut, on peut, en outre concevoir des autorisations limitées à deux déplacements, par exemple avec des ententes ultérieures avec les grandes compagnies œuvrant sur le réseau intérieur.

.....

Edmond Blanc

Bonne d'enfant, garçon de café et confidente...
L'HÔTESSE DE L'AIR DÉPLOIE À BORD TOUTES LES VERTUS D'UNE BONNE FÉE
(*Les Ailes*, 10 décembre 1955)

ON a presque tout dit sur les hôtesses de l'air.

Beaucoup de bien.

Beaucoup de mal.

La presse, la littérature et le cinéma se sont emparés de ces silhouettes en uniforme et se sont appliqués à embellir, à maquiller le personnage au point d'en créer un type « feuilleton » d'héroïne à faire rêver les jeunes filles. Elles apparaissent dans des situations très périlleuses... ou bien développent en d'interminables chapitres les mille complications sentimentales provoquées par d'impossibles rencontres aériennes.

La société bien pensante, raisonnable et qui aime les situations « bien assises » s'est montrée elle, moins généreuse.

— «Ce n'est pas un métier ! » dit-on.

— « Il n'y a pas d'avenir ! »

En quoi consiste ce travail ? Rien de plus que celui de bonne d'enfant, de garçon de café, de demoiselle de compagnie pour dames en veine de confidences ou en quête de compliments, pour messieurs se sentant seuls parfois...

L'attrait du voyage ! Il existe à peine puisque les escales tendent à être les plus brèves possible.

Que reste-t-il alors ?

Qui, que reste-t-il ? L'opinion publique a mille fois raison. Tout ce qu'elle pense du métier est vrai. Peut-être même l'idéalise-t-elle plus que de raison. Ainsi, chaque nouvelle recrue n' imagine pas ce qui l'attend à bord. Elle entrevoit certainement le rôle de l'hôtesse sous un aspect beaucoup plus décoratif qu'il ne l'est en réalité et les premières impressions de la débutante seraient plutôt une déception. Beaucoup même abandonnent. Les autres, les novices conquises, le sont définitivement et n'envisagent plus d'autre voie possible que cette voie des airs où le travail s'accomplit en liberté.

Liberté ! ou plutôt impression de liberté. Certes, l'hôtesse est maîtresse à bord mais son pouvoir est limité, car le commandant est maître avant tout et elle le sait ! Elle sait aussi qu'un règlement, personnage plus sévère encore, lui dicte, ainsi qu'une conscience, les ordres impératifs :

— Comment et quand on doit porter son chapeau.

— Les soins vigilants que réclame tout le matériel qui va de la cuillère à café à l'essuie-mains.

— Le respect dû à chaque revue mise en circulation, etc.

Rôle d'intendante, en somme, et qui rappelle celui des « Housekeepers » de pension de famille, promenant à longueur de journée les clefs d'un magasin secret d'où les denrées sortent avec parcimonie.

Chez nous, pas de parcimonie, au contraire ! Mais il faut néanmoins veiller à « ce que chacun ait sa part et à ce que tous l'aient tout entière » ; pour cela une vérification au départ s'impose : dresser le plan alimentaire par rapport au nombre de consommateurs. Tout oubli, irréparable en vol le plus souvent, risque de provoquer des situations embarrassantes, pour le moins ; tel ce petit déjeuner qu'il me fallut servir avec une seule cuillère à café. L'objet unique dut faire le tour de toutes les tasses pour le plus grand plaisir des passagers mis dans la confidence et que cette « liaison » rapprocha singulièrement.

Mis à part ce rôle de dispensatrice de boissons et autres nourritures, il reste à l'hôtesse de nombreuses attributions, tout un rôle à jouer, que l'on pourrait qualifier de « moral ».

Cela fait peut-être sourire. Eh quoi ! Pour deux ou trois heures, qu'a-t-on à faire de la gracieuse présence d'une hôtesse ? Pourquoi ne pas en mettre dans le train ?

Et pourtant... c'est bien elle que vous guettez du bas de l'échelle, mettant en elle tout votre espoir dans le choix qu'elle fera pour vous de la « meilleure place ». C'est elle qui vous assurera que le beau temps souhaité sera fixe sur tout le parcours, ou bien que les quelques trous d'air ne sont qu'accidentels, sans importance et surtout... beaucoup moins pénibles que ceux de la veille...

Vous y croirez ? Vous n'y croirez pas ? Qu'importe ! Le temps aura passé. Vos craintes, cette légère angoisse de ne rien savoir, seront dissipés et vous n'aurez pas connu l'ennui.

Cette tâche, si légère qu'elle paraisse, compte énormément pour toute hôtesse éprise de son métier. Par sa seule présence, cette jeune personne arrive parfois à créer un climat de gaieté, à établir un courant de sympathie qui sont autant d'encouragements à reprendre l'avion. Et si l'appréciation de certains lieux ne dépend que de la personne qui vous y a guidé, de même l'impression d'un voyage ne dépendra que d'un compagnon, d'une compagne, mais surtout de cette mouvante hôtesse qui va, qui vient sans arrêt d'un bout à l'autre de l'avion, avec des airs d'oiseau sur la branche ou plutôt d'équilibriste lorsqu'il fait mauvais temps et que l'inquiétude et le malaise aérien s'emparent des passagers. C'est alors le moment de déployer toute une gamme de « vertus » qui vont de la plus compréhensive gentillesse avec le malade à l'extrême patience quand une victime d'humeur atrabilaire accuse le pilote d'incompétence ou quand une vieille dame cardiaque emplît la cabine de ses gémissements et déclare pendant une heure, à la manière d'une cantatrice d'Opéra, qu'elle va s'évanouir.

Mais ce sont là de rares exceptions que la moquerie féminine me pousse à noter au passage ; aussi pour rester honnête, j'avouerai que le passager aérien en général et quelles que soient les conditions atmosphériques, sait se montrer « à la hauteur » et se familiarise de plus en plus avec ce moyen de transport qu'il préfère sans aucun doute au bateau. La plupart, résidents d'Afrique du Nord ou bien « touristes » partant à la conquête de la Métropole, l'empruntent au moment des vacances pour ne pas amputer leur congé, déjà trop court à leur gré, en s'imposant de pénibles journées de bateau, de train, des nuits d'hôtel où tant de familles épuisent leurs dernières forces.

Avec l'avion, pas de problème : l'arche aérienne accueille tout le monde : « Papa, Maman, la bonne... » les enfants, le chat, le chien (à condition qu'il accepte de voyager en classe spéciale !). Parfois aussi un Mahonnais partant en exil emporte son canari tandis que l'Américain, tout doré du mois passé au soleil des Baléares, repart avec des chargements de verrerie emballée dans de charmants couffins aux couleurs vives.

Bébé se laisse porter à bout de bras dans son « nid d'ange » sans même se rendre compte de ce qui lui arrive. Le biberon est servi à l'heure habituelle, on fait, s'il le faut, un brin de toilette... et l'on se rendort bercé par le vrombissement qui invite au sommeil.

Très fréquemment une maman, plusieurs même, viennent nous confier de très petits voyageurs déjà tout fiers de partir seuls ; nous devenons vite amis, si vite et si généreusement qu'il arrive parfois qu'une séparation se passe dans les larmes. Je me souviens avec émotion du gros chagrin d'un petit bonhomme blond que je dus abandonner à regrets à l'hôtesse d'accueil, dès l'arrivée à l'escale. « Je veux retourner voir l'autre », disait-il en s'éloignant.

Ce chagrin s'est vite envolé, j'en suis sûre, et de la soudaine affection du petit garçon, seul m'est resté le joli souvenir d'avoir remplacé un moment la maman dont aucun enfant ne saurait se passer.

Il y aurait bien autre chose à dire sur la vie des hôtesse quoique celle-ci soit sans histoire, chacune de nous vivant retirée et à sa guise pendant ses heures de loisir. Ce repos, d'ailleurs, elle en profite pleinement ; elle en a besoin ; le métier fatigue, mais ce que je sais, c'est :

— que le voyage du lendemain n'effraie pas ses nuits (seul, le réveil à l'aube l'importune) ;

— qu'elle ne connaît pas la peur et ne doit pas la connaître.

Les mots danger et héroïsme ne sont pour elle que littérature. Elle fait à 3.000 mètres le même travail que tant d'autres font sur une terre parfois aussi inclément que le ciel.

Ce n'est qu'un petit métier de plus qui a l'avantage d'être nouveau et de faire parler de lui. Peut-on appeler cela de l'originalité ? Certes non.

Geneviève ONNO.
(C.G.T.A.-Air Algérie).

STANDARDISATION DU MATÉRIEL D'AIR FRANCE (*Les Ailes*, 28 janvier 1956)

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

.....

LA CGTA-AIR ALGÉRIE LANCE SES « CONSTELLATION » ET SE PRÉPARE À COMMANDER SES « CARAVELLE » (*Les Ailes*, 18 février 1956)

RÉUNION très sympathique et très cordiale, le 9 février, au siège de la C.G.T.A.-Air Algérie, avenue Hoche. M. Jean Richard-Deshais, président du conseil d'administration de la compagnie, et M. Morel recevaient les représentants de la presse aéronautique à l'occasion de la mise en service de « Constellation » et de l'achat de « Caravelle ». De même que, dans une récente réunion, Air France célébrait l'achat de matériels français à côté de celui de matériels américains, la vivante et dynamique compagnie balançait la mise en service d'avions étrangers par l'annonce de l'achat de trois « Caravelle ».

M. Jean Richard-Deshais annonça, en effet, entre deux coupes de champagne, que la négociation de cette commande avec la S.N.C.A.S.E. était près d'aboutir.

Quant aux « Constellation », qui venaient d'être mis en service sur les lignes moyens-courriers Paris-Alger, Paris-Oran et Paris-Bône-Philippeville, ils marquaient le souci d'une amélioration de la flotte, auparavant composée de D. C.-3 et de D.C.-4, flotte qui va assurer parallèlement à Air France, avec qui la compagnie est en pool, une égalité de services.

La C.G.T.A.-Air Algérie a, en même temps, fait connaître les résultats de son trafic en 1955. Ils sont les suivants :

La compagnie a enregistré une augmentation de 50 % de son trafic « passagers » sur 1954. Le chiffre des passagers a atteint 164.000.

Le fret a augmenté de 4 % pour atteindre, entre la Métropole et l'Algérie, 1.792 tonnes. Ce transport a subi, plus vivement que les passagers, l'effet de la grève du personnel navigant.

Ces résultats ont été obtenus avec une flotte de quatre D.C.-4 et deux D.C.-3, à laquelle un nouveau D.C.-4 s'est joint en été. Les D.C.-3 ont effectué plus de 3.000 heures de vol et les D.C.-4 près de 10.000 heures.

Sur le réseau intérieur algérien, où le service Alger-Ghardaïa-El-Golea avait été inauguré en 1954, des lignes ont été créées en octobre 1955. Quatre sont aujourd'hui régulièrement desservies. Elles relient Alger à El-Golea, à Adrar, à Oran, à Bône. De

nouvelles liaisons sont à l'étude sur demande du Gouvernement algérien pour parer à l'insécurité actuelle du trafic routier et des voies ferrées.

Avec la participation de ses deux actionnaires, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie de Navigation Mixte, Air Algérie vient de réaliser de nouveaux bureaux de vente des billets à Lyon, 3, rue du Président-Carnot, à Marseille, 48, boulevard Charles-Nédelec, à Alger, en face de la Grande Poste.

J. R

Coups d'ailes
(*Les Ailes*, 19 mai 1956)

AIR ALGÉRIE, plus exactement la Compagnie générale de transports aériens (C.G.T.A.-Air Algérie) vient de prendre une heureuse initiative. Elle a fait établir un « certificat de baptême de l'air » qu'elle destine aux aéro-clubs.

Le libellé de ce certificat, du format 12 cm. sur 8 cm., est le suivant : « M... a reçu le baptême de l'air à bord de l'appareil ... sur l'aérodrome de ... Date... ».

Une place est réservée pour la signature du pilote et pour le cachet de l'aéro-club.

Ce certificat pourra être remis, à l'issue de leur vol d'initiation, à ceux que le club aura baptisés et qui emporteront ainsi un souvenir de leur premier contact avec l'Aviation.

Cette initiative de la C.G.T.A.-Air Algérie mérite d'être louée. Ce qui n'est pas moins heureux, c'est que la compagnie fournira gratuitement un certain nombre de ces certificats aux aéro-clubs qui les lui demanderont, soit à ses bureaux de Paris, 6, rue Auber (8^e), soit à son siège social, 46, boulevard Saint-Saëns, à Alger.

Le « certificat de baptême de l'air » aura du succès !

SUR LES LIGNES AÉRIENNES

MULHOUSE-ALGER SUSPENDU
(*Les Ailes*, 2 juin 1956)

La Compagnie générale de transports aériens « Air Algérie » vient de supprimer provisoirement la liaison aérienne Mulhouse-Alger qu'elle assurait une fois par semaine. Les événements d'Algérie ont motivé cette décision.

Coups d'ailes
(*Les Ailes*, 9 juin 1956)

NOUS AVONS APPLAUDI à l'initiative de la Compagnie générale de transports aériens-Air Algérie qui adresse aux aéro-clubs, lorsqu'ils lui en font la demande, un « certificat de baptême de l'air » destiné à être remis à chacun de ceux ou de celles qui accomplissent leur premier vol.

L'écho que nous avons consacré à ce « certificat » (n° 1.581 du 19 mai) nous a valu quelques réclamations concernant des antériorités. C'est d'abord le Club aérien du ministère de l'Intérieur qui nous signale que, depuis trois années déjà, il remet à Toussus-le-Noble, un certificat de baptême à tous ceux qui empruntent l'un de ses avions pour connaître les joies du premier vol. Il est ainsi rédigé :

« Chargé des destinées à nous confiées, en ce jour, pour la gloire des ailes, certifions que M... a reçu le baptême de l'air. » Suit la signature du pilote.

Ce sont ensuite les compagnies Gyrafrique Nord et Gyrafrique Maroc, que préside et dirige M. Masson-Regnault, qui nous signalent que, depuis plusieurs années également, elles délivrent à leurs passagers un « certificat de baptême de l'air en hélicoptère » portant le nom du « baptisé », la signature du président et celle du pilote.

Nous félicitons le C.A.M.I., les compagnies Gyrafrique Nord et Gyrafrique Maroc d'avoir pris ces initiatives heureuses mais celle de la C.G.T.A.-Air Algérie est tout de même différente. La C.G.T.A.-Air Algérie met à la disposition des aéro-clubs qui n'en possèdent pas des certificats de baptême destinés aux passagers qu'ils baptisent eux-mêmes sur leurs propres avions.

NOUVELLES LIAISONS PAR Air Algérie (*Les Ailes*, 16 juin 1956)

On sait — *Les Ailes* du 2 juin — que la Compagnie générale des transports aériens « Air Algérie » vient de suspendre provisoirement l'exploitation de la ligne Mulhouse-Alger.

Par contre, à partir du 30 juin prochain, cette compagnie assurera des liaisons régulières sur les parcours Alger-Montpellier, Alger-Clermont-Ferrand et Alger-Vichy.

En outre, le réseau local d'Algérie, qui comprend actuellement Alger-Ghardaia-El-Goléa, Alger-Colomb-Béchar-Timimoun-Adrar, Alger-Oran et Alger-Bône, sera complété par une liaison avec Constantine sur l'itinéraire Alger-Constantine-Bône-Philippeville.

LE GRAND TOURISME COLLECTIF EN MÉDITERRANÉE AUX BALÉARES, AVEC UN D.C.-4 D'Air Algérie (*Les Ailes*, 7 juillet 1956)

L'attrait des Baléares, les curiosités naturelles, artistiques ou historiques qui s'y trouvent groupées sont, pour les touristes, amateurs d'art, de souvenir ou de repos, un but toujours plus recherché.

Un climat idéal, des plages aux eaux limpides en font un lieu, paradisiaque apprécié des amoureux. Il n'est donc pas étonnant qu'un fort courant de passagers aériens se soit établi entre les rives de la Méditerranée, et Palma de Majorque, dont l'aérodrome est desservi par plusieurs compagnies françaises et étrangères.

Pour sa part, la compagnie Air Algérie, qui exploite cette ligne au départ de Marseille et Alger, a été amenée à remplacer le D.C.-3 devenu insuffisant, par un D.C.-4,

Le premier service en quadrimoteur a été assuré le dimanche 3 juin. À cette occasion, la C.G.T.A.-Air Algérie avait convié la Presse algérienne à une visite de Palma, avec retour le soir même.

C'est ainsi que le F.-BELA, piloté par Laroche, commandant de bord, ayant comme autres membres d'équipage MM. Rigaudias, officier radio ; Barbarin, officier mécanicien ; Devis steward et M^{lle} Cochet, hôtesse de l'air, s'est envolé de Maison-Blanche-Alger, à 7 h. 30 pour se poser à l'aérodrome de Son Bonet, à 8 h. 35. L'appareil était complet et quatre couples de jeunes mariés y avaient pris place, ce qui représentait huit baptêmes de l'air ! C'est dire qu'il faudra choisir un slogan évocateur pour cette ligne du bonheur car tous descendirent à Palma en même temps que de nombreux autres passagers.

Les représentants de la Presse algéroise et notre correspondant d'Alger qui étaient accompagnés de MM. Houis, chef des services commerciaux, et Bénard, chef des opérations, furent accueillis à Palma par MM. Oliver, chef d'escale de la compagnie espagnole Aviacion y Comercio, correspondant d'Air Algérie, et José Meseguer Meseguer, de l'Agence Ibéria.

Une exception, qui devrait être la règle, permettait aux Invités et aux dirigeants d'Air Algérie, de franchir la porte de sortie de l'aérodrome contre la simple remise d'une carte d'identité qui devait leur être rendue le soir même avant leur retour sur Alger.

Grâce à M. Andréo Garcia Cladera, guide érudit et disert, et le magnifique car de l'Agence Iberia, les visiteurs purent admirer à loisir les principaux monuments de Palma et des environs, faire honneur à la cuisine majorquine, dégustée au bord de la mer et assister, l'après-midi, à une corrida.

À 20 heures, les journalistes algérois reprenaient place dans le F.-BELA, de retour de Marseille, pour se poser à Maison-Blanche après une heure cinq de vol. Pour un passager chevronné qui mettait 3 h. 30 pour aller d'Alger à Alcudia, la différence en rapidité et en confort est sensible.

Ajoutons que le service Alger-Palma-Marseille et retour par même itinéraire est assuré deux fois par semaine depuis le 20 juin.

Nous savons que le désir d'Air Algérie serait d'obtenir des autorités espagnoles compétentes, que soit appliquée, pour 48 heures, la simplification de l'autorisation de séjour par dépôt de la carte d'identité.

Disons que cette autorisation est accordée depuis de longues années (avant la guerre d'Espagne) aux passagers des navires faisant escale à Palma pour quelques heures, avec arrivée le matin et départ pour Marseille le soir même.

Nous nous faisons volontiers l'écho d'Air Algérie et disons même que cette mesure devrait être étendue à toutes les compagnies aériennes qui pourraient ainsi amener à Palma de Majorque des passagers, en provenance du continent européen ou de l'Afrique du Nord, ne disposant que peu de temps.

Les commerçants des îles Baléares, qui vivent beaucoup du tourisme, sont intéressés en premier lieu en raison d'un apport appréciable, supplémentaire, de visiteurs qui, en raison de la brièveté du séjour, seraient tentés de dépenser en 48 heures, relativement plus qu'en huit jours de présence !

C'est un argument de poids.

Nos amis espagnols, qui ont été pour nous pleins de prévenance et de délicates attentions, sauront, nous n'en doutons pas, faire preuve de compréhension en la circonstance.

Pierre LAFFARGUE.

SUR LES LIGNES AÉRIENNES DU MONDE

LE 100.000^e PASSAGER, 1956, DE LA C.G.T.A.-AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 11 août 1956)

La Compagnie générale de transports aériens Air Algérie, service aérien de la Compagnie Transatlantique et de la Compagnie de Navigation Mixte, vient de transporter son 100.000^e passager depuis le 1^{er} janvier, chiffre qui n'avait été atteint, l'année dernière, que dans les premiers jours de septembre.

Cet accroissement de trafic aérien entre la Métropole et l'Algérie résulte, notamment, de la mise en service, depuis le 1^{er} février dernier, de plusieurs quadrimoteurs Lockheed-« Constellation ».

AU SECRÉTARIAT D'ÉTAT À L'AIR

M. LÉON ADIDA,
NOUVEAU DIRECTEUR DE LA DIRECTION TECHNIQUE ET INDUSTRIELLE
(*Les Ailes*, 3 mai 1958)

Nous avons annoncé, la semaine dernière, la nomination de M. Léon Adula à la tête de la Direction technique et industrielle.

Entre temps, le secrétariat d'État à l'Air nous a transmis d'intéressantes précisions sur la carrière de Léon Adida..

Celui-ci est né le 26 mars 1910 à Alger. Entré en 1929 à l'École polytechnique, il en sortit sous-lieutenant dans le corps des ingénieurs de l'aéronautique et affecté au Groupe des avions nouveaux. Après avoir suivi les cours de l'École nationale supérieure de l'aéronautique, il fut affecté, en 1934, comme ingénieur au Service des fabrications de l'aéronautique. C'est à ce titre qu'en 1937, il allait être chargé de créer une industrie aéronautique en Afrique du Nord. [En 1938, il mit sur pied l'Atelier industriel de l'Air* de Maison-Blanche](#), établissement dont il fut nommé sous-directeur à la fin de la même année.

À l'armistice de 1940, M. Adida quitta le ministère de l'Air. Après la guerre, il fonda la Compagnie Air Algérie dont il fut administrateur-directeur général jusqu'en 1954. Depuis cette date, il occupe les fonctions d'administrateur-directeur général de la Compagnie industrielle de matériel de transport (C. I. M. T.), celles d'administrateur-directeur général des Établissements Quillery, celles de président-directeur général de la Société commerciale de transport, celles de président-directeur général de la Société Matfroid et enfin celles d'administrateur de la C.G.T.A.-Air Algérie.

M. Léon Adida est chevalier de la Légion d'honneur depuis le 18 janvier 1948.

STATION DÉPART ULTRA-MODERNE (*Les Ailes*, 3 mai 1958)

Les opérations « départs et « arrivées » doivent être conçues sous le signe de la rapidité. C'est pourquoi la C.G.T.A. — Air Algérie a ouvert une nouvelle et importante station en plein cœur d'Alger, boulevard Baudin, pour accueillir les milliers de voyageurs qui empruntent ses lignes. Tout y a été prévu pour rendre agréable le court séjour qu'ils doivent y faire. Une nursery sera notamment appréciée par les mamans.

L'inauguration en fut brillante. MM. Houis, directeur commercial d'Air Algérie, Santini, secrétaire général, et Casset, directeur de l'agence Laferrière, accueillirent leurs invités parmi lesquels nous citerons plus particulièrement MM. Douguet, directeur de la Compagnie générale transatlantique à Alger, et Coudray, directeur de la Compagnie Mixte.

LA VIE DES LIGNES

PROJETS, REALISATIONS, RESULTATS
FRANCE

CAEN-LE HAVRE PAR HÉLICOPTÈRE

(*Les Ailes*, 7 juin 1958)

C'est en juillet que le service Caen-Le Havre par hélicoptère, dont nous avons signalé la création, sera en mesure de fonctionner. Ce service a été institué sur l'initiative de M. Jean Richard-Deshais, à la fois président de la Compagnie Air Algérie et de la Société générale des transports départementaux.

Les autocars de celle-ci relient en 3 h. 30 les villes de Caen et du Havre et inversement, séparées par 120 kilomètres. Le parcours exige une traversée en bac de la Seine, près de son embouchure.

On compte que le Vertol-44, qui sera utilisé pour le nouveau service aérien, reliera Le Havre et Caen, sur une distance de 50 km. à vol d'oiseau, en 40 minutes de vol. Trois services auront lieu par jour. Des arrêts sont prévus à Ouistreham, Cabourg, Deauville et Honfleur.

Légion d'honneur
(*Les Ailes*, 25 juillet 1959)

M. GEORGES REY, chef du Service Technique de la compagnie Air Algérie, a été nommé récemment chevalier de la Légion d'honneur.

ÉCHOS VÉLIVOLÉS
(*Les Ailes*, 19 décembre 1959)

- GÉRARD PIERRE, dont on connaît les titres brillants comme pilote de vol à voile, fut aussi, durant son passage dans l'Armée de l'Air, un excellent pilote d'avion à réaction. Il est actuellement pilote de ligne à Air Algérie et s'entraîne à Toulouse au pilotage de la « Caravelle » dont sa compagnie a commandé plusieurs exemplaires à Sud-Aviation.

Coups d'ailes
(*Les Ailes*, 2 janvier 1960)

C'EST devenu une tradition. Et une belle tradition ! À Alger, devant le parking des hangars d'Air-Algérie à Maison-Blanche, des centaines d'enfants, ceux des clients, des amis, du personnel, attendent avec fièvre l'arrivée du Père Noël.

Chaque fois, l'homme au capuchon rouge et à la barbe de neige, s'amuse à faire quelques passages sur son rutilant Jodel provoquant ainsi un enthousiasme indescriptible. Il faut entendre les cris de joie de ces enfants lorsque l'appareil vient s'arrêter devant cette foule innombrable et charmante.

De tous côtés, ce sont des appels : « Père Noël ! », « Père Noël ! » venant des tout-petits.

Cela devient du délire lorsque enjambant la carlingue, le messager du ciel apparaît avec sa hotte symbolique sur le dos, la dépose devant l'immense sapin amené de Toulouse, dressé sous le hangar.

Ce sapin est la sentinelle vigilante, gardienne des magnifiques jouets qui seront bientôt distribués tandis que les « grands », se dirigeant vers un buffet d'une longueur inusitée, se verront offrir friandise et champagne.

Comme chaque année, les dirigeants se font un plaisir d'assister à cette fête : M. Richard-Deshais, président-directeur général, venu spécialement de Paris, le colonel Alias, directeur général adjoint et M^{me} Alias, grande dispensatrice des joies, M. Houis, directeur commercial, et tout l'état-major de la compagnie Air Algérie, sans oublier de charmantes hôtesse de l'air.

ORLY-ALGER EN 2 HEURES 24...
LA « CARAVELLE » EN SERVICE À AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 23 janvier 1960)

LES dirigeants d'Air Algérie se sont rendus le 6 janvier à Toulouse pour prendre livraison de la dix-huitième « Caravelle » sortie des ateliers de Sud-Aviation.

C'est l'ingénieur-pilote Pierre Nadot, directeur des essais en vol, qui a eu le privilège de remettre les clés de l'appareil à M. Richard-Deshais, président-directeur général d'Air Algérie avant que ce dernier ne coupe le ruban tricolore qui barrait l'accès de l'escalier menant à la luxueuse cabine du F-OBNG, qui allait assurer la liaison Paris-Alger à partir du 12 janvier.

Air-Algérie avait eu l'aimable pensée d'inviter les journalistes algériens en les amenant à pied d'œuvre pour assister à cette manifestation qui s'est déroulée dans le grand hangar de l'usine de Saint-Martin-du-Touch, en présence des membres de la chambre de commerce de Toulouse, des dirigeants d'Air Algérie dont MM. le colonel Alias, directeur général adjoint, Soufflet, conseiller permanent, Houis, directeur commercial, Bénard, chef du service Exploitation, Blanc, chef d'agence à Toulouse ainsi que de l'équipage venu d'Alger pour prendre en charge la dernière acquisition d'Air-Algérie et qui était composé de MM. Mériac, chef-pilote, Baise, pilote commandant de bord, Marguin, chef mécanicien, de M^{mes} Delsahut et Devis, chefs-hôtesse, et de M^{lle} Gervais, hôtesse, qui devaient assurer le premier service à bord de la nouvelle « Caravelle ».

La cérémonie terminée, les membres de la chambre de commerce de Toulouse prirent place à bord pour un vol d'initiation de quelques minutes. Après quoi ce fut au tour des invités d'Air Algérie à pénétrer dans la cabine pour le retour vers Alger.

Décollant par plafond bas de la piste de Blagnac, la « Caravelle » émergeait rapidement au-dessus des nuages et continuait son vol sous un soleil éclatant jusqu'à Alger. La distance Toulouse-Alger était franchie en 1 h. 21, temps décompté entre le décollage et l'atterrissage. À Maison-Blanche, les passagers furent accueilli par MM. Ortola, commandant l'aérodrome, et Millet, son adjoint, ainsi que par une foule assez dense, visiblement intéressée par cette arrivée qui s'est terminée par la remise de superbes gerbes de fleurs aux trois gracieuses hôtesse. Ajoutons que, pour ce premier vol sous les couleurs rouge et blanche, en plus de l'équipage déjà cité, avaient pris place dans le poste avant MM. Laurent, pilote d'essais, Mas, mécanicien d'essais tous deux de Sud-Aviation, le chef-mécanicien Marguin, les mécaniciens Marcouille et Stephany, mécaniciens navigants et le chef-radio Duffau, tous d'Air Algérie.

UN AVANTAGE PRIMORDIAL DE LA « CARAVELLE »

Des trois parcours que je viens d'effectuer en l'espace de vingt jours à bord de la « Caravelle », et me plaçant du point de vue de l'usager, je crois devoir affirmer que, en plus de ses qualités connues et déjà très appréciées, vitesse et vol silencieux, le S.E.-210 offre un avantage considérable sur les appareils commerciaux du type classique, par la facilité avec laquelle cet appareil atteint rapidement son plafond.

Je me suis amusé à chronométrer le temps qui s'est écoulé entre le décollage et le moment où l'avion se débarrassait de sa « gangue » brumeuse, soit exactement 105

secondes! Fait psychologique frappant car parti d'un sol « triste », le passager est en quelques secondes transporté dans une zone brillamment éclairée par un soleil radieux !

Dès le départ, le voyageur se trouve donc placé sous le signe d'un optimisme durable car le vol se poursuivant vers un sommet où règne un calme parfait, il peut apprécier cette stabilité qui étonne toujours ceux qui empruntent la « Caravelle » pour la première fois.

DIMINUER LE PRIX EN SUPPRIMANT LE REPAS

Autre constatation : la « Caravelle » est un avion rapide pour de moyens parcours. Dans ces conditions, pourquoi maintenir l'usage d'un repas à bord ?

Un exemple : la compagnie Air-Algérie, qui sait faire fort bien les choses, a servi à ses passagers, soit trente-quatre personnes, un délicieux repas chaud arrosé au champagne. Malgré l'habileté et la célérité des hôtesse, le repas n'était pas terminé que, déjà, on annonçait un atterrissage imminent ! Que sera-ce lorsque soixante-quinze passagers occuperont l'avion ? Il est vraisemblable que les derniers servis ne pourront finir leur repas... Alors, à quoi bon ?

Sur Paris-Alger, on estime à 1 h. 15 environ, le laps de temps dévolu au service à partir du moment où il commence jusqu'à l'enlèvement du dernier plateau... C'est vraiment peu si l'on tient compte des allées et venues des passagers, dans un étroit couloir et de l'incompréhension de certains voyageurs dont les exigences apportent un trouble dans le travail des hôtesse. Ce sera aussi pour ces dernières la hantise de mener leur tâche à bien car, après tout, ce rôle qui fait partie de leurs attributions n'est pas le seul, il y a des enfants ou des malades à surveiller, des annonces à faire...

Alors pourquoi ne pas supprimer tout simplement le repas sur certains parcours et diminuer d'autant le prix du passage ? Je sais, il y a les engagements avec l'I.A.T.A., mais comme c'est l'intérêt des usagers et des compagnies, je pense qu'on doit pouvoir parvenir à un accord.

Pierre LAFFARGUE.

• PARIS-ALGER EN 1 HEURE 47. — La « Caravelle » F-OBNG de la compagnie Air-Algérie, en service depuis le 12 janvier sur la ligne Paris-Alger, a effectué, le 13 janvier, le meilleur temps réalisé jusqu'à présent par un avion commercial à réaction.

Après avoir décollé à 17 h. 21 de l'aéroport d'Orly, l'appareil s'est posé à 19 h. 08 sur l'aérodrome de Maison-Blanche, après 1 h. 47 de vol effectif, ayant parcouru la distance, de 1.390 km. la vitesse moyenne de 780 km.-h.

Par ailleurs, la « Caravelle » F-OBNH, deuxième des cinq « Caravelle » commandées à Sud-Aviation par Air-Algérie a été livrée le 14 janvier, à Toulouse. Elle entrera en service dans quelques jours sur le réseau Métropole-Algérie.

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

Oran, mars 1960.

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

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

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

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

Le 4 mars, trente-six invités d'Oran étaient reçus à La Sénia par M. Bertrand, chef du service des passages d'Air-Algérie et de la Compagnie générale transatlantique, représentant M. Paton, directeur Général pour l'Ouest algérien, empêché, et par M. Pauget, sous-chef des passages.

Trois quarts d'heure de vol, et à Alger, vingt-quatre autres invités, conduits par MM. Pietrapiana, attaché de direction à Air Algérie, Casset et Sattori, se joignirent au premier groupe, et la « Caravelle » reprit alors son essor, cette fois vers la Métropole et la Suisse.

À Chamonix, dans les chalets alpins, puis à Genève et sur les bords du Lac Léman, les voyageurs purent apprécier, deux jours durant, l'hospitalité d'Air Algérie, avant de revenir aux rives méridionales du Mare Nostrum, et de passer, en quelque deux heures, des cimes enneigées des Alpes au soleil déjà presque trop chaud de l'Afrique du Nord...

J. CARLAN.

NOTES DE VOYAGE EN AFRIQUE DU NORD
SUR LE RÉSEAU D'AIR ALGÉRIE
VERS HASSI-MESSAOUD
(*Les Ailes*, 14 mai 1960)

DANS les bureaux d'Air Algérie, rue Auber, un des chefs de service m'avait suggéré de faire une visite aux ateliers de la compagnie qui sont installés sur l'aéroport de Maison-Blanche.

— Si vous en avez le temps, vous devriez descendre un peu vers le Sud et prendre contact avec cette partie de notre réseau qui est typiquement algéro-saharienne. »

Air Algérie, le nom même est l'indice d'une vocation. Le siège de la compagnie est à Alger et non point à Paris. Le réseau africain s'il n'a pas, lorsqu'on évalue son trafic en tonnes-kilomètres ou en nombre de passagers, l'importance du réseau qui relie l'Afrique à la Métropole, est cependant d'un grand intérêt, tant au point de vue économique qu'au point de vue politique et social.

Au Nord de la Méditerranée, il est encore le moins connu des deux.

— Vous pourriez peut-être aller jusqu'à Hassi-Messaoud, avait-on ajouté.

Hassi-Messaoud, c'est aujourd'hui une des manifestations de notre activité industrielle, liée à l'esprit d'aventure, dans le domaine du pétrole. Les quotidiens et le cinéma, la télévision elle-même, lui ont déjà fait une grande publicité. C'est aussi un exemple de la naissance et du développement d'une activité humaine dans une zone désertique, à une cadence inouïe, grâce à l'avion, instrument essentiel pour la recherche et pour l'étude préliminaire, comme pour la création, pour la mise en route et l'entretien de la vie.

Ces suggestions ayant fait leur chemin, je descendis un matin les escaliers qui conduisent à la gare souterraine des Invalides et, considérant qu'il était assez curieux de descendre d'abord sous terre pour monter haut en altitude, j'entrai dans le hall de départ.

Ici commençait un petit voyage sur nos lignes intérieures. J'entends par là des lignes intérieures de la Communauté et non pas de la Métropole. Sur ce voyage, assez

semblable à beaucoup d'autres, j'étais cependant décidé à écrire, non pas ce que l'on est convenu d'appeler un article ou un « papier », mais quelques impressions, comme on tient un journal, pour soi-même ou pour des amis. Et les lecteurs sont des amis. Je commence.

DES INVALIDES À ORLY-NORD

Me voici en face du guichet « Air Algérie », à la gare des Invalides. Devant moi, quelques voyageurs. L'hôtesse d'accueil débarrasse une jeune mère d'un enfant déjà lourd que ses bras portent avec peine. Un homme, très occupé par une lecture, avance sans l'interrompre, en poussant sa valise du pied.

Je suis des yeux, un instant, la valise et puis, pour passer le temps, je regarde mon billet. Il me donne une place sur, la ligne 1405, avec départ à 9 h. et arrivée à Alger à 11 h. 20. Je consulte l'horaire de la compagnie et j'y vois deux autres services dans la journée, par « Caravelle » aussi, mais en fin d'après-midi. Et trois services par D.C.-4. Je note que la compagnie met aussi la « Caravelle » sur ses lignes Paris-Oran et Paris-Bône.

C'est très intéressant, un horaire ; je pourrais le regarder indéfiniment ; cela touche à l'art abstrait qui ne me déplaît pas ; mais me voici devant les employés de la compagnie.

Les formalités sont brèves. On me demande si j'ai un laissez-passer. C'est très gentil ; mais-si je n'en avais pas, et si je n'avais pas ma carte de Presse qui en tient lieu, il serait un peu tard pour m'en procurer un.

Le temps de remplir mes fiches sur un banc de style « jardin public » et voici le car.

En route pour Orly. Une petite pluie bien fraîche éteint les ors de l'hôtel des Invalides et mouille les canons alignés comme si nous les passions en revue. Un parcours sur des avenues larges et droites nous amène à la Porte de Gentilly, à ce large couloir de bitume et de béton qu'est la nouvelle autoroute. Nul arrêt. Aucun à-coup dans la circulation. Nous allons aussi sûrement que de l'eau dans un large canal. Quelques minutes de ce trajet nous amènent devant la future aérogare dont la façade s'achève ; il suffit d'un virage pour nous déposer aux portes d'Orly-Nord.

Vérification des laissez-passer, contrôle des bagages et nous allons tous nous asseoir dans la salle d'attente.

Rien à voir dehors, sauf des cars qui viennent prendre les voyageurs et les conduisent à leurs avions. Des cars qui vont et viennent dans l'air gris et la bruine. Je me suis levé de bonne heure et j'ai sommeil ; j'envie mon voisin qui dort.

— Les voyageurs pour « Caravelle », les fiches bleues, par ici ! » J'ai une fiche bleue. Allons-y.

I. — DE PARIS À ALGER

(Roses et parfums)

Les « Caravelle », qui sortent toutes des ateliers de Sud-Aviation dont elles sont l'orgueil, se ressemblent évidemment comme des sœurs ; mais, comme des sœurs, tout en étant de même race, elles se distinguent les unes des autres selon les compagnies..

J'ai connu la « Caravelle » de 1956, dont la cabine était encore encombrée d'appareils de mesure. Elle appartenait, je crois, au S.G.A.C.C.⁷ J'ai voyagé sur la « Caravelle » d'Air France dont des tableaux très modernes ornent les parois. Je suis très heureux de faire connaissance avec une « Caravelle » qui porte les couleurs d'Air Algérie.

Suis-je influencé par le nom ? Ou par le but de mon voyage ? Il me semble que la cabine, les cabines plutôt, car notre avion est du type mixte, évoque l'Afrique par ses couleurs. Les sièges y sont d'un rouge-bordeaux, mais on ne les voit pas quand on est assis et moi qui ai pris place au second rang, j'ai devant les yeux immédiatement deux dossiers immenses d'un gris clair difficile à définir, de ce gris que j'ai vu naguère sous

⁷ Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

certaines lumières, entre Fort-Lamy et Tunis. Les revêtements sur les côtés sont du même gris. Les cloisons transversales sont beige « sycamore ». Les rideaux sont beige, eux aussi, avec liserés verts.

Il est 9 h. 05 et nous sommes arrêtés sur l'aire de stationnement, au bout de la piste récemment allongée. Je me rappelle ce jour où un fonctionnaire aimable de l'Aéroport de Paris me la fit parcourir en voiture. C'était, à la fin de l'an dernier, la veille de son inauguration dans ses dimensions nouvelles. Je brûlais déjà de rouler sur elle pour un départ.

Les feux de piste sont allumés, ce qui prouve que la visibilité est plutôt mauvaise. Par le travers-avant, j'ai le loisir d'admirer une balise verte. Par le travers-arrière, je vois, à quelques mètres, un Boeing des Pan American Airways. Plus loin, un « Viscount ».

Pas d'énervement ici. Chacun à son tour. Et c'est à nous.

À nous, la grande piste d'où, après un roulement très court, notre « Caravelle » décolle et prend son angle de montée ; un grand angle qui est bien à elle et qui fait que le voyageur qui la connaît est parfaitement indifférent à l'épaisseur des nuages dans lesquels il entre, à leur turbulence comme disent les initiés. Il sait bien que, quelques minutes plus tard, il aura retrouvé le calme des hauteurs, l'azur et le soleil.

C'est exactement ce qui se passe aujourd'hui. De la crasse, couleur de vieille usine, nous montons vers une espèce de laine éblouissante, puis dans un ciel où il n'y a plus rien. Plus rien hormis nous. La terre existe encore, mais en bas et sous un plafond miteux qui la cache. La pauvre terre !

Le pilote Jeanjean, le commandant de bord, qui nous a, selon l'usage, souhaité la bienvenue, nous monte vers 8.850 mètres, toujours dans cette calme solitude. De la France, nous ne verrons rien, sauf, au moment de la quitter, un rivage en festons.

Bientôt les nuages se déchirent, s'amenuisent et la mer, la mer apparaît dans sa splendeur. Effets de lumière ; à bâbord, elle se présente en miroir bleu argent ; à tribord, en étoffe aux plis fins.

Au-dessus des Iles Baléares qui, dans ce calme, n'ont rien de romantique, une des hôtes — elles sont trois à bord — apporte à chacun de nous, un plateau : des sandwiches, des gâteaux, une rose.

L'offrande de la rose, dans une telle ambiance, au-dessus d'un tel paysage que les Grecs auraient jugé digne des Dieux, c'est un geste antique retrouvé. La jeune fille, l'hôtesse qui le fait, n'en a peut-être pas conscience. Le passager non plus, et c'est dommage pour lui.

Et voici la côte africaine avec un bandeau de montagnes violettes, l'Atlas, à l'horizon. Voici l'aéroport de Maison-Blanche sur lequel nous descendons lentement après une promenade merveilleuse.

Notre « Caravelle » se pose et tandis que nous roulons sur le taxiway vers l'aérogare et ses palmiers, deux Nord-2.500 atterrissent à leur tour.

À peine suis-je dans le hall que je m'entends appeler par haut-parleur. Je suis attendu au bureau d'Air Algérie qui a mis une voiture à ma disposition.

Dorénavant, et pendant tout mon voyage, il n'y aura jamais de problème, grâce à l'extrême obligeance du chef de service des relations extérieures de la compagnie, M. Pietrapiana, et de ses intelligents et dynamiques collaborateurs.

II. — D'ALGER À HASSI-MESSAOUD

(Des palmes aux derricks).

J'étais donc hier matin à Orly, devant une verrière sinistre sous la brume, en attendant la « Caravelle » ; je suis ce matin à Maison-Blanche attendant le Nord-2.502 d'Air Algérie qui fait aujourd'hui le service entre Alger et Hassi-Messaoud MD-1.

Le soleil brûle dans un ciel pur. Les avions circulent nombreux, on dirait qu'ils se promènent dans les palmiers.

L'aérogare est une grande cage de verre où règnent, dans le hall d'entrée, d'un côté Air France, de l'autre, Air Algérie.

Air Algérie, j'ai pu le voir hier dans la rue comme à l'Hôtel Aletti où j'étais descendu, c'est vraiment la compagnie du pays. Elle unit l'Algérie à la Métropole et c'est bien son activité essentielle, mais elle fait aussi à l'intérieur de l'Afrique un travail qu'on ne risque que de sous-estimer.

Elle exploite un réseau de lignes régulières et de services à la demande ; elle loue des avions à des entreprises d'affrètement. Mon billet est un billet de passage « Affrètement » et, sous le nom d'Air Algérie, il porte un timbre « Cosagra-Base d'Hassi-Messaoud ». L'affréteur est M. Cosagra, un ancien aviateur, conseiller municipal d'Ouargla, qui est à la tête d'une agence de voyage. Il travaille beaucoup avec Air Algérie.

Ce détail me met dans la nouvelle ambiance ; il faut cependant revenir à l'ensemble du réseau qui l'explique.

Le réseau africain d'Air Algérie s'est beaucoup développé depuis cinq ans. Il y avait à cela plusieurs causes.

L'insécurité d'abord. Les villes et les oasis du Sud ont été, soudain, isolées les unes des autres. Les routes étaient dangereuses, des lignes se sont créées à leur place. Quand les routes sont devenues relativement praticables, les lignes ont continué.

Mais l'insécurité a agi aussi d'une façon que l'on pourrait dire indirecte. Elle a amené les isolés à se grouper dans certaines agglomérations et ces agglomérations qui, auparavant, n'auraient pas assuré un trafic suffisant à des escales commerciales, sont désormais capables d'alimenter un trafic régulier.

L'insécurité n'a pas été seule à jouer. Un développement industriel et commercial accentué a porté les hommes d'affaires à voyager plus par avion. Tout s'est passé comme si la valeur du temps avait brusquement changé. Du temps élastique et nonchalant des pays chauds et méditerranéens, on était passé au temps fiévreux du reste du monde, temps des décisions et des réalisations rapides. Le transport aérien s'imposait.

Enfin, une autre raison du développement du réseau intérieur aura été le transport sans cesse accru des fonctionnaires de l'Administration, des militaires, des travailleurs de toutes sortes.

L'infrastructure, établie pour des raisons militaires, a rendu ce développement possible sur le champ.

La carte du réseau, que j'ai sous les yeux, me montre le rayonnement des lignes à partir d'Alger vers le Sud. Des D.C.-3 des D.C.-4 y sont employés. Ces avions sont d'ailleurs là devant moi, l'aile au soleil, à côté d'un Bréguet Deux-Ponts « et d'une « Caravelle » d'Air France. Cette flotte, avec celle des « Nord-Atlas », sert à sa manière la cause et la pacification.

Mais je n'ai pas à aller vers Adrar, vers Sétif ou vers Bikra, à employer une ligne régulière, où la plupart des voyageurs sont en veston, comme ceux qui vont à Paris, à Lyon ou à Toulouse. Je vais voyager sur un service des pétroliers,

À côté du réseau exploité directement par Air Algérie, il y a celui du Sahara où, avec Air France d'ailleurs, Air Algérie intervient, comme je le disais plus haut, en affrétant.

Quand des compagnies pétrolières descendent vers le Sahara, il leur faut d'abord des avions pour l'étude et la recherche ; puis des gros porteurs pour la mise en place des matériels et des installations et pour la marche de l'exploitation. Elles se construisent alors un aérodrome sur les gisements mêmes qui leur ont été attribués et, comme elles n'ont pas, à elles seules, suffisamment de besoins en transport pour alimenter des avions fréquents et que ces services leur sont cependant nécessaires, elles en confient l'exploitation à des intermédiaires, agences de voyage, transitaires et groupeurs. Les sociétés et les affaires nombreuses qui ont des contrats avec des compagnies pétrolières participent ainsi au trafic et en bénéficient.

À Hassi-Messaoud, par exemple, la Société Nationale S.N. Repal a son aérodrome, MD-1, la Compagnie française des pétroles d'Algérie a le sien. Deux affréteurs sont en activité, et il en résulte que, chaque jour, ce centre pétrolier est relié à Alger, bien qu'il n'y ait pas de services réguliers proprement dits. Demain, il y en aura peut-être. Il en ira de même pour Edjelé, un peu plus loin.

Le haut-parleur appelle pour Paris les voyageurs élégants. Pour l'intérieur de l'Algérie, je vois toutes sortes de costumes au milieu desquels évoluent des femmes voilées. J'entends appeler des noms singuliers, Hassi R'Mel, In-Amenas. Les voyageurs pour In-Amenas... Si vous aimez les sonorités étranges, vous êtes servi. Et enfin MD-I. Hassi-Messaoud. C'est pour moi. Notre Nord-2.502 nous attend.

Ici, nulle femme. Une majorité d'ouvriers africains. Un d'eux se trouve assis à côté de moi dans l'avion. J'essaie de lui parler mais la conversation s'avère difficile. Comme je regrette de ne pas connaître sa langue. Nulle femme et des hommes dans toutes les tenues comme pour une prise de films dans le Texas. La soute à bagages, c'est, à l'avant droit de la cabine, sans aucune séparation, le plus étrange assortiment, monceau de valises, malles, mallettes et sacs, qui se puisse imaginer. Pas un bagage qui ressemble à l'autre ; c'est comme dans une réunion d'hommes. Au temps des fabrications en série, cela paraît inconcevable. Mais je ne suis pas là pour réfléchir sur la diversité de ces objets.

Le Nord 2.502, avec ses réacteurs d'appoint « Marboré », peut transporter six à sept tonnes sur des parcours de 700 kilomètres. Il transporte facilement des éléments de sonde, des tables de rotation ou des moufles ; aujourd'hui, le nôtre est chargé à plein de voyageurs avec leurs bagages.

Sept cents kilomètres, c'est à peu près la traversée de la France de l'extrême Nord à l'extrême Sud, c'est la distance que nous avons à parcourir pour arriver à Hassi-Messaoud. L'Atlas Tellien et les Monts des Ouled Nail nous séparent du désert.

Jean ROMEYER.

Photos :

À Orly : les passagers pour Alger s'embarquent à bord d'une des « Caravelle » d'Air Algérie

... de la crasse, nous montons vers une espèce de laine éblouissante...

Un des D.C.-4 du réseau intérieur d'Air Algérie passe devant les installations ultra-modernes d'Alger-Maison-Blanche

NOTES DE VOYAGE EN AFRIQUE DU NORD D'ALGER À HASSI-MESSAOUD AVEC AIR ALGÉRIE (*Les Ailes*, 21 mai 1960)

J'AI quitté Alger à sept heures ce matin. Après deux heures de voyage, après le départ au-dessus de la mer, face à la ville passionnante et passionnée, explosive même, me voici dans des lieux d'aspect plutôt calmes.

III. — SUR L'AÉRODROME D'OUED-IRARA Dans la banlieue d'Alger

Je suis sur l'aérodrome d'Oued-Irara, qu'on nomme aussi Hassi-Messaoud MD-I. Ce dernier nom, j'ai pu le lire en lettres géantes le long de la piste. L'aérogare, c'est une maisonnette avec deux ou trois bureaux, deux bancs sous un auvent et une sorte de barrière avec portillon pour le contrôle. Notre avion d'Air Algérie voisine avec un autre d'Air France. À l'écart, modeste, un « Broussard » de l'Aérotec.

Au Sahara, en cette fin d'avril, il souffle une brise fraîche, même à onze heures du matin. Je devrais être heureux ; mais je suis un peu « sonné » par ces trois quarts d'heure de survol, avec rien au-dessous, rien que du sable, et, pour finir, quelque tour métallique solitaire, ou bien une fumée au ras du sol. J'entends encore Georges Houard me dire avant mon départ de Paris que si je tenais absolument à voir un derrick, je n'avais qu'à aller à Chailly-en-Bière, à côté de Barbizon dont il est un familier.

— Ça vous plaît ? me demande le commandant de bord qui est au fond responsable si je suis dans ce bled, puisque c'est lui qui vient de nous y déposer. Vous verrez. On s'y fait vite.

C'est un ami des *Ailes*. Il m'a conté sa désolation quand, rentrant d'Extrême-Orient pendant la guerre, après toutes sortes d'aventures, il s'est aperçu que sa collection du « journal bleu » avait été brûlée. Si nous déjeunions ensemble ?

— Impossible, je regrette beaucoup ; mais je vais repartir. Je rentre à Alger. Et ce soir, je serai à Marseille.

Alger, Marseille, ce soir ! Tout de suite presque. Mais alors cette espèce de tristesse que j'ai eue, c'était peut-être seulement l'effet d'un contraste trop vif entre des sensations diverses. Voici que le pétrole me devient presque sympathique. La minuscule aérogare aussi est sympathique avec sa dizaine de voitures qui attendent les voyageurs. Elle me rappelle certaine gare de chemin de fer des Alpes où le rapide s'arrête une minute, l'été, pendant la saison.

— En tant que commandant de bord à Air Algérie, vous venez de me rendre le sens juste du temps et de l'espace. Vous m'obligez à voir l'un et l'autre comme vous le voulez. En somme, vous agissez en prestidigitateur.

Je ne savais pas si bien dire. Mon interlocuteur me montre un brevet — je ne sais si j'emploie le terme exact — de maître ès cartes.

— Ça vous étonne ?

— Non. Saint-Exupéry, lui aussi, était très adroit à ce jeu.

Il avait presque toujours un jeu de cartes dans sa poche.

Le chauffeur qui va me conduire à l'hôtel doit emmener un commerçant qui est en panne de voiture et qu'il faut attendre quelques minutes.

Tant mieux. C'est pour moi l'occasion de parler encore de Saint-Exupéry, puis du réseau intérieur d'Air Algérie, dont mon commandant de bord (il m'a demandé de ne pas citer son nom) me vante la précision des horaires.

— Sur ce réseau, me dit-il, il fallait que les départs soient effectués à des heures précises. Vous comprenez : quand on part de Paris pour faire le tour de la Terre, une demi-heure, ça joue plus ou moins ; quand on navigue d'une oasis à l'autre, il faut que ça marche « pile ».

— Un peu comme pour la « Postale de Nuit ».

— Oui. Il faut une préparation des matériels très poussée.

— C'est pour cela que je veux voir vos ateliers de Maison-Blanche. J'ai rendez-vous à mon retour à Alger, avec M. Rey, le maître du service technique.

— Ça vous intéressera. Mais voici votre chauffeur... Voulez-vous que je vous raconte une histoire pour vos lecteurs. Une seconde...

« Ça se passe à Selfridge Field, terrain d'entraînement, près de Detroit, pendant la guerre. Terrain où s'entraînent, à côté des Américains, quelques Français. Il fait nuit noire. Dans un « Maraudeur » sur l'aire de stationnement, il y a votre serviteur, commandant de bord aux commandes, un copilote, un radio, un mécanicien, un navigateur. Exercice de cross-country. On attend. On gèle. On descend par la trappe de la roulette de nez histoire de satisfaire un besoin bien naturel, puis on remonte en vitesse. La « Tour » donne l'ordre de s'aligner et de décoller. Je m'aligne et je décolle. OK. Tout va bien. La vie est belle.

« On m'appelle en HF et je m'entends coller huit jours d'arrêt. Je demande pourquoi.

— Votre navigateur... Qu'est-ce qu'on lui veut à mon navigateur qui est bien tranquille dans son coin ? « Votre navigateur, il est ici, près de moi, à la Tour. Zut ! il n'était pas remonté ! »

Et après un silence, mon interlocuteur ajoute :

— J'avais alors vingt-deux ans. »

À peine cette histoire finie, il faut nous séparer.

La voiture de l'hôtel me conduit sur une route excellente où il continuerait à n'y avoir rien si, au bout d'une dizaine de kilomètres, on n'apercevait des torches qui, sur des tiges hautes, ont des couleurs vives même en plein soleil. Elles sont empanachées de noir. L'ocre du sable et le noir de fumée me semblent les couleurs du Sahara-1960.

— Ça, me lance le chauffeur négligemment, c'est la Repal qui perd son fric.

À droite de la route, seule sur le sable, une église. D'habitude, dans un bourg de six à sept mille hommes — et c'est, paraît-il, la population d'Hassi-Messaoud — l'église est entourée de maisons : magasins, garages, cafés, bureau de tabac. Ici, rien.

— Si l'on veut des cigarettes ?

— On les achète au bar de l'hôtel.

— Si l'on n'est pas à l'hôtel ?

— C'est alors qu'on appartient à la Repal ou à la C.F.P.A. On les achète à sa base où il y a de tout. Même des piscines et des fleurs.

— Et si l'on n'appartient pas au Pétrole ?

— Alger n'est pas loin. On attend la fin de la troisième semaine. »

C'est la deuxième fois que l'on me rappelle que je suis dans la banlieue d'Alger. Il faut croire que c'est vrai.

En face de l'église, de l'autre côté de la route, une maison nette porte l'enseigne « Cosagra ». Tiens, une connaissance : mon affréteur. Je m'approche. J'ai affaire à l'un des collaborateurs du pétrole qui est en train d'arroser des plants hauts de 5 centimètres. Des eucalyptus, me dit-il. Son frère est le pilote de l'Aerotec, Robert Carrière, dont j'ai vu le « Broussard » en arrivant.

Me voici à l'hôtel. Des maisonnettes de couleur avenantes, et, plus loin, les chambres, des cabines à côté les unes des autres. Le conditionnement d'air est bon. La mienne est fraîche à midi. L'eau est bonne. Je me repose un peu en réalisant que sept mille personnes dans le désert, ça ne se voit pas. La cité du pétrole, c'est une cité diluée dans le sable. J'y suis et c'est exactement comme si je n'y étais pas. Une drôle de sensation !

IV. — DU COTÉ DE LA S. N. REPAL

Du puits d'eau aux puits de pétrole.

Si l'on veut voir quelque chose ici, en dehors du sable et des baraques provisoires dont le terrain est parsemé, il faut s'adresser à l'une des sociétés pétrolières. Le gisement de 1.600 kilomètres carrés, soit, en gros, de quarante kilomètres sur quarante, un des plus grands gisements du monde, est réparti entre elles deux.

Grâce à la Repal, qui est souveraine dans la partie Sud, je serai initié par un parcours du champ en voiture ; grâce à la C.F.P.A., qui règne au Nord, je perfectionnerai un peu ma connaissance du milieu au moyen de l'hélicoptère. Mes deux jeunes guides, au travers d'un monde neuf que j'ignore, ont une patience et une gentillesse que j'admire. Pour l'une, c'est M. de Sarrazin ; pour l'autre, c'est le pilote de Gyrafrique, Claude Nozet ; je tiens à les remercier ici.

Au sol d'abord. Ici, le puits de l'Histoire, un témoin du passé. En 1955 encore, il était le puits des chameliers avec un peu d'eau pour les caravanes. On l'appelait le Puits Bienheureux. Son souvenir reste dans le nom d'aujourd'hui, dans Hassi-Messaoud.

L'autre puits, à quelque distance de voiture, il est déjà, lui aussi, dans l'Histoire. Il marque l'aube du présent. C'est ici que la Repal, la première, a fait jaillir le pétrole du gisement. On l'appelle le MD-1. Et c'est pour cela, sans doute, que les deux noms sont

souvent réunis : Hassi-Messaoud MD-1. Il fonctionne toujours ; c'est-à-dire que le pétrole monte dans ses tubes, arrive presque au ras du sol et de là, par un pipe, est transporté jusqu'à l'usine de production. Le liquide qui imprégnait le grès cambrien, par plus de 3.000 mètres de fond, est passé par lui pour aller aux installations de dégazage. Il fut le premier ; il fut seul. Aujourd'hui, sur tout le gisement, ils sont quarante-sept qui, comme lui, sont des sources d'or noir.

Entourés d'une barrière circulaire, ils ont l'air d'épouvantails, leurs bras courts portant les valves qui commandent le débit. Les Pétroliers, les voyant d'un autre œil que moi, les ont nommés des « arbres de Noël ».

L'usine de production est un bel immeuble : lignes pures, couleurs nettes. L'ensemble dans cet infini où l'on flotte a la précision heureuse d'une page de Bach. Le pétrole venant des puits arrive dans des séparateurs d'où il passe aux réservoirs de stockage final : quatre réservoirs de 25.000 mètres cubes. Partant des séparateurs, des tubes verts ou jaunes, selon l'étage, conduisent aux torches, à ces torches d'un splendide effet, qui consomment un gaz dont on ne sait que faire, au moins pour le moment.

L'immeuble de commandement contient les bureaux clairs qui ouvrent par d'immenses verrières sur ce décor. La façade est d'un beau ver. Des montants obliques portent un auvent bleu. Un escalier a des marches à reflets mauves.

C'est d'ici que le pétrole de la Repal gagne, par pipe toujours, Haoud-El-Hamra, source de l'oléoduc de 660 kilomètres qui mène dans le port de Bougie où il déverse 700.000 tonnes par mois depuis janvier. Il en déversera un million, en 1962.

Une sonde, à une dizaine de kilomètres de là, me montre en action, dans son échafaudage de 45 mètres de hauteur, les ouvriers qui font descendre les 3.000 mètres de tubes et tourner les trépan broyeurs pendant les creusements. Le trépan usé, à peu près toutes les trente-six heures, ils font tout remonter. Si le trépan perce la roche, la roche, elle, ronge l'acier au tungstène. Il faut changer le trépan. J'assiste, pendant quelques minutes, à une remontée de ce genre.

Un jour de marche de sonde, c'est 600 millions de francs [Non, c'est le coût d'un forage qui est de 600 MF]. On conçoit que, quand une pièce casse, l'avion intervienne pour que la rechange soit apportée ici d'extrême urgence.

Encore quelques kilomètres en voiture. Des touffes, aux tiges grises, aux fleurs mauves, sont près de nous. Je descends pour les cueillir et les rapporter à Paris. À peine touchées, elles tombent en poussière au point que j'ai l'impression que je viens d'être victime d'un mirage. Le désert n'est pas un jardin.

Notre promenade s'achève par la nouvelle base que la Repal construit pour son personnel à deux pas de son aérodrome, à Oued-Irara. Ici comme dans toute l'exploitation, le travail n'a de cesse. Pratique partout à Hassi-Messaoud les trois « huit », le rythme des grandes veilles créatrices.

Déjà le quartier musulman prend forme. Des cabines entourent un grand jardin où sont plantés des fleurs et des arbres. La piscine est prête à recevoir l'eau. Ailleurs, toutes les machines de creusement et de construction sont en action dans un bruit infernal, mais on voit déjà sortir de terre les allées de la base future et l'ossature des bassins où l'eau jouera en cascades.

On a ici la sensation que la lutte est commencée entre l'eau et le sable. Mon guide me dit qu'on est sûr de vaincre car cette eau, on la trouve à cinquante mètres de fond où elle est pompée facilement ; on la trouve aussi, nappe immense, à 1.500 mètres dans l'Albien. Hassi-Messaoud a droit aujourd'hui à 15.000 mètres cubes par jour, la consommation d'une ville normale de trente mille habitants. Ici, les consommations d'eau sont effarantes. Un appareil de forage utilise cinquante mètres cubes d'eau par jour. Un sondeur boit, en période de grosse chaleur, dix à quinze litres d'eau.

Nous revenons à l'hôtel en suivant, un moment, le chemin que nous avons pris à l'aller. Un vent de sable s'est levé qui cache le soleil et masque par endroits la route. Les

chameaux ont disparu. J'espère avoir meilleur temps demain pour voir le gisement, du côté de la C.F.P.A.

Le lendemain, le vent de sable n'était pas, cette fois, une affaire sérieuse. Toute la nuit, je l'ai entendu contre ma cabine battre ou s'écraser en froissis de vagues. Mais aujourd'hui, le calme est revenu. Le soleil est au zénith, dans un ciel éblouissant. Le sable brûle. Détachons-nous un peu de lui, très peu, quelques mètres suffisent.

V. — DU COTÉ DE LA C.F.P.A.

Dans le chaudron de la sorcière.

Ce sera la deuxième partie de ma visite au gisement d'Hassi-Messaoud. La cabine de l'hélicoptère Bell-47.J, de Gyrafrique, est un poste d'observation idéal d'où, tout attentif que je suis au spectacle qui m'est présenté, j'oublie qu'il s'agit d'un vol. J'oublie l'adresse du pilote, et je suis comme si j'avais le pouvoir de me déplacer en avant, en arrière, de côté, selon mon désir, sans autre moyen que mon corps. Cela se produit parfois dans le rêve.

Claude Nozet me fait faire le tour des installations. De l'aérodrome de Maison-Verte, sur lequel sont posés deux Nord-2.500 et quelques avions légers, nous passons à la base contiguë, où je puis admirer le jardin tiré du sable, les lauriers roses en fleurs qu'entourent les cabines, la piscine près de laquelle des baigneurs font du soleil. Une femme même, il me semble. La première que j'ai vue ici. Cet enclos en construction sera un parc pour des gazelles ; il me fait souvenir de la belle installation de l'escadre de Thiès, aux portes de Dakar, de la fierté du commandant qui me disait que tout avait été fait avec les moyens du bord. Les moyens de l'Armée de l'Air ne sont certainement pas ceux des pétroliers.

Peut-être faut-il voir dans ce beau travail des compagnies ici, une préfiguration d'un nouveau Sahara fertile et fleuri. Les noms de la C.F.P.A. et de la Repal seront ceux des premiers défricheurs.

Nous passons à hauteur d'une usine à faire de la boue. La boue joue un grand rôle dans le travail. Nous tournons autour d'une sonde dont la pointe est plus haute que nous. Elle est seule et travaille avec des ouvriers autour d'elle. Peut-être une réparation. Solitaire aussi, au pied des dunes, un « arbre de Noël » qui envoie son pétrole à l'usine de production. Suivons ce chemin qu'il fait sous terre. En quelques minutes, nous voici à l'usine de production de la C.F.P.A., devant ses séparateurs et ses réservoirs. L'arrivée des « pipes » est impressionnante. Ces tubes sombres, parallèles les uns aux autres, on dirait des portées sur une page de musique. Impressionnantes aussi les trois torches, car la C.F.P.A. comme la Repal, brûle son gaz. Trois flambeaux géants et au loin, se devine Haoud-El-Hambra, l'oléoduc.

Et maintenant, une sorte d'expérimentation. À Paris, M. Masson-Regnault, le président de Gyrafrique, m'avait dit qu'on ne pouvait se rendre compte des services de l'hélicoptère que dans le désert.

Si les routes, les aérodromes et l'eau font de cette région une région de vie, il suffit d'être à cent pas de la fontaine, de la piste et de la route pour se rendre compte que le Sahara reste le Sahara. Y installer une conduite d'eau, un chemin provisoire ou définitif, cela coûte des sommes énormes au mètre et il n'y a pas d'autre moyen d'aller droit que d'utiliser les machines à voilures tournantes pour déterminer les plus courts chemins et cela dans des temps minima. Dans ce désert de sable, je commence à voir que la voiture ne pourrait pas grand-chose, et peut-être même rien.

Pour que j'en sois bien convaincu, Nozet me promène au-dessus de l'Erg où les dunes de sable vont dans tous les sens, dans des dessins vertigineux. On va au ras de ces crêtes, dans une sorte de chevauchement, jusqu'au moment où, sur l'une d'elles, le Bell descend un peu, glisse deux ou trois mètres, puis s'arrête.

Nous sommes dans un chaudron brûlant. Tout alentour au-dessus de nous, la crête circulaire se confond avec le ciel. Tout est vaguement jaune avant de devenir

vaguement bleu. L'hélice anti-couple est très au-dessus de la cabine et si je garde l'esprit libre c'est que le rotor continue à tourner. Ce brave rotor qui, sur un geste de son maître, nous tire hors d'un lieu où l'on pourrait plutôt cuire que passer en voiture ou à pied.

Nous faisons maintenant un tour à l'air libre. C'est incroyable après cette descente le long des parois du chaudron comme on se sent à l'aise à cinq, ou dix, ou vingt mètres seulement au-dessus. On a envie de chanter. Le plateau, à côté, semble plus confortable, avec ses grands cônes de sable sculptés par les vents, gardant à leur sommet une dalle, leur ornement.

« — La C.F.P.A. m'emploie pour le transport des cadres, me dit Nozet, et des spécialistes demandés d'urgence. Ceux-ci gagnent beaucoup de temps d'un puits à l'autre. J'aide à l'évacuation des malades et des blessés et puis aussi à la construction des chemins et des « pipes ». Je suis en permanence à sa disposition. La Repal, de son côté, emploie Couriot, un de mes camarades, avec un Bell-47-G.2, non caréné. »

Jean ROMEYER.

Photos

Ces passagères d'Air Algérie débarquent, à Maison-Blanche, d'un D.C.-3 du réseau intérieur

Un point dans le désert : l'aéroport d'Hassi-Messaoud.

NOTES DE VOYAGE EN AFRIQUE DU NORD
AU CENTRE TECHNIQUE D'AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 28 mai 1960)

JE connais beaucoup de gens qui, lorsqu'ils voyagent, aiment à se sentir dépayés, à condition que cela ne soit pas excessif. Pour se préserver contre un dépaysement excessif, ils emportent, dans leur voiture, divers objets familiers. Quand ils s'arrêteront devant un gouffre des Alpes, par exemple, ils seront bien contents de voir devant eux, à portée de la main, la poupée de leur fille ou un étui à cigarettes. Ça les rassure. Dans le chaudron du diable, où m'avait arrêté le pilote Nozet, le tableau de bord du Bell m'a souri de tous ses cadrans. Mais déjà je les oublie en apercevant le cercle qui marque le domaine de l'appareil à voilure tournante et, non loin de lui, l'aérodrome de Maison-Verte, celui de la C.F.P.A., où deux Nord-2.500 sont arrêtés, ainsi que quelques avions légers de l'escadrille Mercure.

Avec une douceur infinie, l'appareil a repris sa place au centre du cercle. Je comprends qu'il soit considéré comme un instrument idéal pour le travail dans ce désert. Si je devais lui donner un nom, je l'appellerais la « machine à fréquenter le Sahara ». Il donne vraiment une utilisation de cette troisième dimension si chère aux aviateurs.

Comme je demande à Nozet s'il sera à Alger à la fin de la semaine, je sens que je viens de toucher un point délicat. Dans ma tendance à généraliser, c'est le défaut des gens qui ne font que passer, j'ai cru que tous ceux qui travaillent ici ont droit à une semaine de « récupération » après trois de travail.

J'apprends que la règle n'est pas valable pour toutes les professions. J'ai la sensation que le désert, malgré cinémas et piscines, demeure austère dans ses heures creuses. Tout le monde ne parvient pas à y tuer le temps comme le fait un jeune philosophe dont j'ai reçu la confiance et qui, j'ai pu le vérifier, se distrait en pratiquant le yoga ou en lisant les *Méditations cartésiennes*.

VI. — RETOUR À MAISON-BLANCHE

Pour la route aérienne contre la route romaine

Air Algérie m'avait donc permis de remonter en quelques heures aux sources de notre plus grand gisement de pétrole ; c'est encore un de ses avions qui m'attend aujourd'hui à l'aérodrome d'Qued-Irara pour le parcours en sens inverse, pour rentrer à Alger.

C'est un de ses trois « Nord-Atlas » dont elle a tiré en 1959, plus de 3.500 heures de vol, tant sur le réseau pétrolier que sur le reste de ses lignes. Il se remplit de voyageurs : des hommes d'affaires, des représentants, des techniciens en mission pour dépanner ou réparer, un ingénieur stratigraphe, variété si j'ai bien compris du géologue, etc., etc.

Hassi-Messaoud est aujourd'hui relié à Alger par une bonne route qui fait un peu plus de 900 kilomètres. Mes voisins de cabine pensent-ils quelquefois au rythme auquel serait ramenée leur vie de travail si, au lieu de regagner Alger en deux heures, par avion, ils étaient obligés de reprendre la route ?

Un d'eux que j'interroge me dit qu'il a souvent pensé au transport en Algérie et au Sahara et qu'il a, sur ce sujet, quelques idées que n'acceptent pas ses connaissances.

— Nous sommes sans imagination, me dit-il. Nous attribuons à nos routes au sol la vertu que les Romains attribuaient aux leurs. Mais les routes romaines partaient du Forum et vous y ramenaient ; les Romains n'avaient pas de lignes aériennes. Aujourd'hui, si les lignes aériennes se sont développées en Algérie, c'est parce que les routes ont été, pendant un certain temps, impraticables.

Elles sont les fruits d'un temps de fièvre, de crise si vous voulez.

— Qu'importe. Elles resteront.

— J'en suis moins sûr que vous. Il faudrait pour cela assommer tous ceux qui ont été intoxiqués par le lait de la Louve et qui se croient encore au temps de César Auguste... Moi, Monsieur, je propose que l'on « pense » aviation d'abord : c'est-à-dire que, dans un plan des transports, plan portant sur plusieurs années bien entendu, le transport reliant les chefs-lieux de ce pays entre eux soit avant tout « pensé » en lignes aériennes. S'il y a des routes au sol sur ces grands axes, elles seront « pensées » en complément des lignes aériennes. En complément, vous m'entendez bien et non pas en priorité...

— Et vos constructeurs de routes ? Vous les assommez aussi ?

— Non. Ils feront toutes les routes qu'ils voudront et là il en faudra beaucoup pour relier les chefs-lieux aux agglomérations qui dépendent d'eux. Vous êtes de mon avis ? »

Je lui demande à réfléchir. Tout en assurant que j'approuve son plaidoyer pour le transport aérien, j'ai du mal à prendre parti contre la route romaine, comme ça, en bloc.

— Vous comprenez, lui dis-je, il y a Rome dans mon nom. Cela, il ne pouvait évidemment pas le prévoir ; mais il restera ferme dans sa position de combat.

Deux heures ont vite passé. Quand le « Nord-Atlas » décolle, je n'ai plus, pour le paysage, un regard inquiet comme à mon arrivée. Je sais reconnaître, au moment même où ils vont disparaître dans le lointain, les signes d'une activité éparsée fortement ordonnée, les fumées, les réservoirs, les usines, les puits modestes qui semblent travailler en dormant, les sondes altièrès qui font payer 600 millions un de leurs forages, et non point une de leur journée de travail comme une ligne, sautée dans le dernier numéro des *Ailes*, me l'a fait dire. J'ai encore certains aspects de l'étrange Hassi-Messaoud dans la pensée quand la mer appâtait et que Maison-Blanche nous tend sa piste.

Quelques instants plus tard, cette vision s'efface enfin dans la voiture qui m'emporte vers la ville. Une large route droite bordée de palmiers bas se substitue à la vision des routes du désert dont le seul ornement est encore l'alignement, ça et là, des fûts de goudron.

VII. — SUR L'AÉRODROME DE MAISON-BLANCHE

Au centre technique d'Air Algérie

C'est le centre technique d'Air Algérie que je veux voir.

Le centre technique d'Air Algérie — environ 500 personnes — assure par ses propres moyens l'entretien et la révision des avions et de leur équipement. Il dispose actuellement d'ateliers, de magasins, de hangars et. d'aires de transit qui couvrent une superficie de 19.000 mètres carrés.

Les hangars sont immenses, car ils proviennent d'un hangar à dirigeable que l'on a coupé en deux et dont les moitiés ont été accolées l'une à l'autre. Ils accueillent chaque soir la flotte de la compagnie qui est constituée d'une vingtaine d'avions de cinq types : Douglas D.C.-3 et D.C.-4, Nord-2.502, « Constellation » et « Caravelle ».

Les lignes sont relativement courtes, surtout en Afrique du Nord. Les services atteignent des fréquences élevées. Il en résulte que les horaires doivent être tenus avec précision. Régularité et sécurité, les deux impératifs valables pour toutes les compagnies, s'imposent ici d'une façon particulièrement stricte, à la limite de ce qui peut être atteint.

— Ces deux hangars, me dit M. Rey, le directeur du centre technique, voient passer chaque nuit, les avions de notre flotte, pour ce que nous appelons la visite de transit.

Chaque élément d'un avion doit être considéré en tant qu'une entité ayant une existence propre, mais aussi en tant que partie de l'ensemble organique qui est un avion.

Comme entité, ayant sa propre existence, il est soumis aux vérifications et aux révisions établies selon les normes des constructeurs qui indiquent des révisions après des temps limites. Ces temps entre deux révisions ont été estimés par les constructeurs qui se basent sur des emplois moyens considérés comme possibles. Un des travaux du centre technique, et ce n'est pas le moindre, c'est d'adapter ces normes aux services réels qui sont effectués par les avions de la compagnie. Cela conduit souvent à diminuer les délais prescrits entre deux révisions.

Par exemple, les conditions d'emploi dans la zone du Sahara, en atmosphère chaude, nécessitent une diminution des temps limites, ce qui implique la révision et l'entretien plus fréquents des systèmes de conditionnement d'air.

En tant que partie d'un ensemble organique, chaque élément fait, d'autre part, l'objet d'une vérification sérieuse pendant la visite de transit qui se passe chaque soir à chaque retour à Maison-Blanche.

— Notre genre d'exploitation le permet, me dit M. Rey. Nous avons ici un avantage sur les compagnies à réseau mondial dont les services techniques centraux perdent de vue les avions pendant plusieurs jours.

Le directeur technique me montre les fiches établies pour les visites de transit d'une « Caravelle », de la « Caravelle » F-OBNG. Les diverses opérations à effectuer y sont consignées. Elles sont très nombreuses. En face de chacune d'elles, une place est disponible pour les observations.

— Cela permet de suivre chaque avion dans sa vie, pourrait-on dire, quotidienne. On gagne en sécurité immédiate ; on gagne aussi en sécurité générale parce que des examens quotidiens permettent de déceler à temps une anomalie. Une crique, par exemple, peut-être décelée après deux heures de vol seulement.

— Vous agissez ici plutôt en médecin qui veille à maintenir son client en bonne santé, qu'en chirurgien, n'est-ce pas ?

— C'est un peu cela. Et c'est ce qui nous conduit, voyez-vous, et je parle ici pour toutes nos équipes de mécaniciens, à considérer chaque avion comme un être et à le traiter comme tel.

Dans notre promenade au travers du centre technique, nous passons des hangars où les avions sont considérés dans leur ensemble, comme M. Rey vient de me le dire, aux ateliers, au jeu complet des ateliers, qu'implique l'emploi d'une flotte actuelle. Ateliers

et magasins sont groupés dans un ensemble rationnel et harmonieux, très clair, doté de machines, d'instruments de mesure, d'appareillages d'essais et d'outillages spéciaux.

— Ici, dis-je, nous retrouvons les équipements considérés comme ayant leur existence propre, ces entités dont vous m'avez parlé.

— Nous les retrouvons chacun avec une fiche qui donne les raisons pour lesquelles ils se trouvent en observation lorsque le temps limite vient d'être atteint ou qu'une anomalie a été constatée. Ils sont traités chacun en fonction de sa propre personnalité, l'avion étant oublié. Ces équipements, vous les voyez ici dans chacun des ateliers qui correspondent aux spécifications générales : radio, électronique, pilote automatique, instruments de bord, etc. »

Je n'ai pas craint d'abuser et je suis revenu au centre technique revoir les ateliers, apprendre comment ils sont équipés des « tests » et des bancs d'essais les plus modernes.

— Le « test » est cet instrument spécial qui donne la confirmation du diagnostic qui a été porté sur un équipement. Le banc d'essais contrôle la qualité de la réparation ou de la révision qui suit la confirmation d'un diagnostic. Il met l'équipement considéré dans des conditions de travail plus difficiles que les conditions qui se rencontrent en vol. »

Comme je demande à M. Rey si les ateliers, l'organisation actuelle du Centre, permettraient de faire face à un développement rapide du réseau de la compagnie, il me répond que le fait d'affronter chaque jour les problèmes et les difficultés présentées par l'emploi de cinq types d'avions et de six types de moteurs, multiplicité qui donne une grande souplesse à l'exploitation, a conduit à une organisation elle-même très souple, qui serait capable de faire face aux difficultés résultant d'un effectif bien plus important.

Me tromperai-je en disant cela ? Je ne le crois pas : il se dégage de ce Centre Technique d'une grande compagnie, une atmosphère familiale que l'on ne perçoit pas toujours, dans un ensemble analogue d'allure industrielle. Cela tient, sans doute, à l'esprit des équipes et au patron qui les commande.

J'ai noté aussi que le centre emploie beaucoup de spécialistes qui sont du pays. En cela, la compagnie concourt à la formation d'une élite en Algérie.

VIII. — D'ALGER À PARIS

Rencontres au retour

La première de ces rencontres, c'est quand je vais quitter le hall de l'hôtel.

Je suis en train de le traverser vite quand je m'entends appeler. Surpris, je me trouve en présence de l'ingénieur général du Génie maritime, Louis Kahn. Un ingénieur du Génie maritime, l'essentiel de son travail, c'est, le bateau, organe mouvant et navigant. L'ingénieur général Louis Kahn a pris une grande place dans l'Aviation en ce sens que les cartes employées par les navigateurs du transport aérien sont sorties de son cerveau. C'est lui qui a eu l'idée de la méthode des cartes orthodromiques qui, employée par les aviateurs, permet d'opérer, sans construction ni calcul, le relèvement radio, de choisir l'itinéraire le plus direct, de faire le point astronomique avec des calculs les plus réduits parce qu'elles ramènent la détermination du point à des constructions élémentaires.

C'est lui qui a établi à la main la première carte que Costes et Bellonte ont utilisée pour leur première traversée de l'Atlantique Est-Ouest en 1927. La première carte imprimée de ce genre a été établie pour Challe et Larre Borges qui volèrent de l'Europe en Amérique du Sud sans escale.

Mais ce n'est pas cela qu'il m'intéresse de noter ici : c'est ce que Louis Kahn, l'inventeur, répond à ma question abrupte, et qui n'a jamais été dit. Je lui demande — on a parfois de ces idées étranges — si sa nouvelle carte était entrée facilement dans les mœurs. L'expérience m'a montré que les spécialistes en une matière n'aiment pas les

découvertes qui ne viennent pas d'eux. C'était précisément son cas quand, ingénieur du Génie maritime, il prétendait donner une carte à l'Aviation.

J'apprends alors que si ces cartes ont été présentées à l'Organisation internationale de l'aviation civile d'alors, c'est grâce à l'Anglais Sir Sefton Brancker. Ce fut lui, qui, directeur de l'Aviation civile britannique, en saisit la C.I.N.A.

La proposition ne rencontra de vive opposition que d'un seul service et ce fut d'un service français, qui n'était pas un service de l'Air heureusement. Soutenu par notre représentant de l'Air qui était M. Albert Roper, Sir Sefton Brancker fut obligé de combiner un autre système de présentation, de façon à éliminer l'effet du veto unique.

Les cartes du système Louis Kahn purent alors être recommandées officiellement.

Deuxième souvenir dans le même ordre d'idées. Vers 1930, c'est-à-dire trois ans plus tard, des services français sentent le besoin d'améliorer nos cartes et s'adressent, pour cela, aux États-Unis et non point à des Français. La demande arrivée au ministère intéressé est transmise au Bureau spécialisé pour éléments de réponse. Il se trouve que ce bureau est commandé par Fost, l'officier des records, un des deux membres de l'équipage célèbre Post et Gaty, et celui-ci répond : « Nous employons la méthode Louis Kahn. Il n'y a rien de mieux. »

Je retiens la leçon qu'en a tiré l'ingénieur général : « En prenant de l'âge, en arrivant à des postes élevés, méfie-toi de ne pas faire à un autre ce qui t'a été fait. »

Ma dernière rencontre de ce voyage ? En quelques mots, la voici :

Dans la « Caravelle » qui me ramène à Paris, j'ai comme voisin un homme qui sait voir le paysage et qui s'y intéresse.

Après avoir dépassé Majorque, nous avons sous les yeux la chaîne coiffée de neige des Pyrénées. Un beau spectacle. Mais quelques minutes plus tard, alors que je regarde vers le bas, tout près de nous, mon voisin me dit de lever les yeux. Plus loin, comme flottant en l'air, on voit toute la partie supérieure du Massif du Mont-Blanc. Le blanc des neiges dans l'azur nous incite à parler des contrastes et me voilà parlant des tubes qui lancent haut dans le ciel de Hassi-Messaoud des flamboiements somptueux.

Ici, mon voisin ne me suit plus. Je m'en étonne étant donné que, jusque-là, nos admirations avaient des points communs et qu'il s'en dégagait un certain accord. Je lui demande les raisons de sa réticence :

— Ils font mon désespoir, me dit-il.

Et comme explication évidemment suffisante, il ajoute :

— Je suis le directeur administratif de la S.N. Repal.

Mon voisin était M. Mallet, un ancien de Sup' Aéro, lieutenant-pilote pendant la guerre.

— J'ai changé de voie, me dit-il, comme vous voyez.

Ce que je voyais, c'est qu'il venait d'évoquer, à la manière d'un grand patron, ce qu'avait évoqué en termes familiers le chauffeur qui m'avait conduit à l'hôtel, lorsque j'étais arrivé à Hassi-Messaoud et que j'étais passé devant, les hautes flammes de la Repal. Je ne savais pas très bien alors ce qu'il avait voulu dire. Je l'avais appris depuis. Les flammes étaient bien le signe qu'une source de richesses était encore inexploitée.

Jean ROMEYER.

Photos

Les deux hangars du centre technique d'Air Algérie, à Maison-Blanche, où sont entretenus et révisés les appareils de la compagnie

AIR-ALGÉRIE DESSERT AUSSI EL-GOLÉA, GRANDE OASIS SAHARIENNE
(*Les Ailes*, 25 juin 1960)

La compagnie C.G.T.A.-Air Algérie n'assure pas seulement une liaison régulière entre la Métropole et l'Afrique du Nord, mais elle exploite aussi un réseau intérieur étendu. Voici, par exemple, au premier plan, l'un de ses D.C.-3, prêt à s'envoler de l'aérodrome d'El Golea où quelques instants plus tôt il a fait escale. Grâce à l'Aviation, les grandes oasis sahariennes sont aujourd'hui très fréquentées.

AIR ALGÉRIE MET EN LIGNE 6 « CARAVELLE »

(*Les Ailes*, 30 juin 1961)

AIR ALGÉRIE, qui ne disposait il y a un an que de deux Caravelle, en met actuellement en ligne six dont deux du type VI. Utilisant ainsi une flotte de 22 appareils de transport, la compagnie a largement multiplié les services qu'elle exploite avec les biréacteurs de Sud-Aviation :

Sur l'axe d'Alger, aux liaisons assurées l'an dernier avec Paris, Nice, Marseille, Lyon et Toulouse s'ajoutent des services Caravelle directs avec Bordeaux et Genève. Sur l'axe d'Oran, outre Marseille et Paris, c'est Nice, Lyon, Toulouse et Bordeaux qui sont désormais accessibles par Caravelle. Enfin, outre Bône, Constantine est maintenant accessible par Caravelle grâce à la mise en service du terrain d'Aïn el Bey en direction duquel des services directs sont assurés depuis Paris et Marseille.

Au total, Air Algérie offre au cours de la période de pointe de cet été 86 fréquences Caravelle hebdomadaires entre la Métropole et l'Algérie (contre 29 services il y a un an).

En outre, de nombreux services d'Air Algérie relient Mulhouse, Perpignan, Ajaccio, Bastia, Palma aux principales escales algériennes de la compagnie qui disposent également de liaisons estivales avec Vichy, Clermont-Ferrand et Montpellier.

Cent soixante et onze services seront ainsi assurés par Air Algérie chaque semaine de cet été au cours de la période de pointe contre 153 l'an dernier : les traversées de la Méditerranée seront assurées par la compagnie à la cadence d'un service par demi-heure.

Au total, 11.500 places seront offertes chaque semaine par la compagnie entre la Métropole et l'Algérie. Air Algérie assure en outre de nombreux services réguliers sur le réseau intérieur algérien.

Distinctions

(*Les Ailes*, 22 septembre 1961)

Est nommé chevalier de la Légion d'honneur M. René Gilormini, chef-pilote adjoint de la C.G.T.A.-Air Algérie, décédé en service aérien commandé, le 9 mars 1961, cité à l'ordre de la Nation le 20 juin 1961.

AIR ALGÉRIE

(*Les Ailes*, 26 janvier 1962)

Depuis le début de l'année, M. J. Richard-Deshais a été appelé à assumer effectivement les fonctions de Président de l'Union routière internationale (I.R.U. d'après ses initiales anglaises) et vient de ce fait d'être amené à abandonner la présidence d'Air Algérie. Cette décision a été accueillie avec regret par le conseil

d'administration de la Société qui a conféré à M. J. Richard-Deshais le titre de président d'honneur, M. L. Adida a été désigné comme président.

M. Adida est ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale supérieure d'aéronautique. Il a été constamment administrateur de la Société depuis la fondation d'Air Algérie dont il fut également le premier directeur. Il a exercé, il y a quelques années, les fonctions de directeur technique et industriel de l'Air.

M. Richard-Deshais conserve un contact étroit avec Air Algérie et continue à siéger au conseil comme administrateur. Lorsqu'il prit la présidence de cette entreprise, les activités de celles-ci avaient encore un caractère artisanal. Aujourd'hui, l'Algérie se classe parmi les grandes compagnies spécialisées dans l'exploitation des lignes moyen-courriers. Elle dispose d'une flotte considérable (4 Caravelle — 2 du type II et 2 du type IV — 2 Constellation, 10 DC4, 3 DC3 et 3 Nord-Atlas) avec laquelle elle a acheminé l'an dernier plus de 630.000 passagers, malgré des circonstances peu favorables.

On peut affirmer qu'à ce stade du développement d'Air Algérie, la situation financière et technique de la compagnie est extrêmement favorable.

On comprend que le président Richard-Deshais ait peine à renoncer à la présidence active de l'équipe cohérente et dynamique à l'actif de laquelle s'inscrit la remarquable expansion d'Air Algérie.

AVIATION CIVILE

AIR ALGÉRIE

Air France et l'Algérie, nouveaux actionnaires de la compagnie
(*Les Ailes*, 9 février 1962)

En dépit des événements, les résultats obtenus en 1961 par Air Algérie se sont traduits par une augmentation de trafic moins spectaculaire que les années précédentes, mais, cependant non négligeable. Cette augmentation de trafic a coïncidé avec la généralisation des services Caravelle sur l'Algérie, cet appareil se révélant comme particulièrement bien adapté pour l'exploitation des lignes transméditerranéennes.

Le nombre des passagers transportés s'est accru de 7 %, dépassant pour la première fois le chiffre de 600.000, tandis que le total des passagers-kilomètres s'accroissait de 8 %. Le fret restait stationnaire (un peu moins de 6.600 tonnes transportées) tandis que le tonnage postal augmentait très sensiblement (31 %), atteignant environ 4.250 tonnes.

La moyenne du nombre de passagers acheminés quotidiennement sur les avions d'Air Algérie est passée de 1.543 en 1960 à 1.650 en 1961.

EN CINQ ANS, AIR ALGÉRIE A QUASIMENT DOUBLÉ SON TRAFIC PASSAGERS ET SON TRAFIC DE FRET ET POSTAL.

L'an dernier, c'est dans le Constantinois que la progression du trafic passagers de la compagnie a été la plus forte (12 %), la progression n'étant que de 9 % dans l'Algérois et de 3 % dans l'Oranais et le réseau intérieurs restant stable. Sur le réseau intérieur de l'Algérie, une progression de 6 % a été enregistrée sur les lignes régulières tandis que les affrètements accusaient un léger fléchissement.

En valeur relative, les passagers se répartissent à raison de 45 % dans l'Algérois, 18 % dans l'Oranais, 16 % dans le Constantinois et 21 % sur le réseau intérieur et dans le Sud-Algérien.

Les résultats de l'année 1961 ont été obtenus avec une flotte comportant des Caravelle III et VI qui ont totalisé 9.818 heures de vol, soit 93 % de plus d'heures Caravelle qu'en 1960, les 10 D.C. 4 inscrivant encore à leur actif 28.495 heures de vol,

3 D.C. 3 ; 3.646 heures, 3 Nord-Atlas ; 2.957 heures et les Constellation le solde de 37.000 heures de vol totalisées par la Compagnie.

NATIONALISATION

AVIATION CIVILE

AIR ALGÉRIE

Air France et l'Algérie, nouveaux actionnaires de la compagnie
(*Les Ailes*, 16 février 1962)

La Compagnie générale transatlantique et la Compagnie de navigation mixte qui contrôlaient 98 % du capital d'Air Algérie, viennent de céder 28 % de ce capital à Air France et 20 % à l'Algérie, la Compagnie générale transatlantique conservant 32 % et la Mixte 20 % du capital de la compagnie qui reste fixé à 25 millions de NF. Au cours d'un conseil d'administration qui a eu lieu le 12 février, MM. Yves Leportz et Maurice Giraud, fonctionnaires représentant l'Algérie, ont été cooptés au conseil, la compagnie Air France disposant également de 2 sièges, dont l'un est attribué à M. Maurice Lemoine. MM. Anduze-Faris, Lanier, Chardon et Laure continueront à représenter la Transat au conseil d'Air Algérie, MM. Gravier et Gérard de Cazalet représentant la Mixte. Ainsi que nous l'avons précédemment annoncé, M. J. Richard-Deshais, président d'honneur, conserve les fonctions de membre du conseil d'Administration au sein duquel M. L. Adida a été désigné le mois dernier comme président-directeur général.

AVIATION CIVILE

(*Les Ailes*, 1^{er} juin 1962)

AIR ALGÉRIE

M. J.-J. Wilmot-Roussel, directeur général

Ayant cessé la veille ses fonctions à la T.A I., M. J.-J. Wilmot-Roussel a été nommé directeur général d'Air Algérie lors d'une réunion extraordinaire du conseil d'administration de cette compagnie, samedi dernier. M. Wilmot-Roussel devient ainsi le principal collaborateur du président L. Adida à un moment particulièrement délicat de l'évolution d'Air Algérie.

ALGÉRIE :

Le pont aérien se développe

Le pont aérien entre l'Algérie et la France se développe de même d'ailleurs, que l'effort des transports maritimes. Air France et Air Algérie ont accru le potentiel qu'elles mettent en ligne sur la Méditerranée.

Boeing, « Caravelle », Bréguet « Deux-Ponts » et DC-4 des deux compagnies ont effectué ces jours derniers jusqu'à 25 vols quotidiens. Outre Paris-Orly et Marseille-Marignane où des centres d'accueil des réfugiés en provenance d'Algérie ont été organisés, Lyon-Bron et Bordeaux-Mérignac sont devenus les terminus de ce pont aérien auquel se sont également joints des « Nord-Atlas » de l'Armée de l'Air.

Distinctions
(*Les Ailes*, 8 juin 1962)

À la CGTA-Air Algérie a été célébrée ces jours derniers la nomination dans l'Ordre National de la Légion d'honneur de M. Élie Dufau. Chef radio navigant de la compagnie, comptant environ 16.000 heures de vol civiles auxquelles s'ajoutent 1.380 heures de vols militaires, M. Dufau est titulaire de la Croix de Guerre (3 citations) et de la Médaille militaire.

SITUATION FINANCIÈRE SAINE
MALGRÉ LES CONDITIONS D'EXPLOITATION DIFFICILES DE L'AN DERNIER
(*Les Ailes*, 31 août 1962)

NOUS avons reçu récemment la brochure excellemment présentée contenant le rapport annuel du conseil d'Air Algérie à l'assemblée générale de la compagnie pour l'exercice 1961.

La lecture de ce document permet de constater que, malgré les conditions d'exploitation difficiles de l'année dernière, la compagnie a réussi à développer encore son activité, augmentant de 8 % les passagers/kilomètres et de 18 % les tonnes/kilomètres de fret et poste transportés. En fin d'année, Air Algérie mettait en ligne une flotte de 22 appareils, soit : 4 Caravelle, 10 DC-4, 6 DC-B et 3 Nord-Atlas.

En ce qui concerne la « Caravelle », le rapport, se fondant sur deux années d'expérience, constate que « ce type d'appareil s'est révélé l'outil le mieux adapté aux lignes aériennes de la Méditerranée. »

À la fin de 1961, les effectifs d'Air Algérie groupaient 1.403 personnes dont 234 navigants.

Les recettes, supérieures à 111 millions de NF, couvrent largement les dépenses (un peu plus de 96 millions de NF) et le bénéfice net de l'exercice s'est établi à plus de 2,8 millions de nouveaux francs, résultat pouvant être considéré comme très favorable, d'autant plus qu'une politique stricte d'amortissements a été pratiquée.

Le conseil déclare, dans la conclusion du rapport, que « malgré les incertitudes qui pèsent sur l'avenir, rien ne sera négligé pour la poursuite de l'expansion d'Air Algérie ».

Rappelons que la direction de la compagnie se compose de M. L. Adida, président, de M. J.-J. Wilmot-Roussel, directeur général, et de M. le colonel J. Soufflet, conseiller permanent.

AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 12 octobre 1962)

Les autorités algériennes ayant donné leur accord pour qu'Air Algérie devienne la compagnie nationale algérienne, il est actuellement procédé à une adaptation de la structure financière de cette société de manière à ce que son contrôle soit exercé par des intérêts algériens. Simultanément sont préparés des accords aériens entre la France et l'Algérie. Le Ministre a fait état de la coopération rencontrée du côté algérien pour mener à bien cette affaire.

AIR ALGÉRIE
M. PIERRE DELAUNAY
nommé directeur général adjoint de la Compagnie
(*Les Ailes*, 7 décembre 1962)

Le conseil d'administration d'Air Algérie, réuni à la fin du mois dernier, a décidé d'appeler aux fonctions de directeur général adjoint de la Compagnie M. Pierre Delaunay qui est entré en fonctions dès le 27 novembre. Ancien directeur général de Tunis-Air, M. Delaunay succédera dès le 1^{er} janvier prochain à l'actuel directeur général, M. J-J. Wilmot-Roussel.

Des négociations sont en cours en vue de transmettre la majorité d'Air Algérie au gouvernement algérien, les actionnaires français réduisant le montant de leurs participations au prorata de celles-ci.

LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 4 janvier 1963)

Sont nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :
M. Roger Picard, officier mécanicien navigant à Air Algérie.

Importantes négociations franco-algériennes
(*Les Ailes*, 15 février 1963)

À l'heure où nous mettons sous presse s'achèvent à Paris d'importantes négociations franco-algériennes auxquelles participe M. Boumendjel, ministre algérien de la Reconstruction, des Travaux Publics et des Transports. Ces négociations ont pour objet la conclusion d'un accord aérien bilatéral entre la France et l'Algérie et la prise en main par les autorités algériennes de la majorité des actions d'Air Algérie qui va devenir la compagnie nationale algérienne.

★ AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 22 février 1963)

Ratification de la convention franco-algérienne cédant le contrôle de la compagnie à l'Algérie

Lundi dernier, la France a fait à l'Algérie un magnifique cadeau lorsqu'à été signée la convention relative au transfert de la majorité du capital d'Air Algérie à l'Algérie. La participation de l'État algérien sera portée à 51 %, par rachat de 31 % des parts aux actionnaires français (Compagnie générale transatlantique, Compagnie de navigation mixte, Air France). Air Algérie pourra ainsi devenir l'instrument de la politique du Gouvernement algérien dans le domaine de l'aviation civile. Des dispositions sont prises pour garantir au personnel français au service de la compagnie le respect des droits acquis et pour sauvegarder les intérêts des actionnaires français désormais minoritaires. Au moment où s'opère ce transfert, on ne peut manquer de rendre hommage à toute l'équipe qui, sous la direction des présidents J. Richard-Deshais et L. Adida, a fait

d'Air Algérie la dynamique entreprise grâce à laquelle l'Algérie dispose aujourd'hui d'une compagnie aérienne remarquablement efficace.

AIR ALGÉRIE
(*Les Ailes*, 1^{er} mars 1963)

À la suite de l'accord franco-algérien du 18 février qui a réglé le problème du transfert à l'État Algérien du contrôle d'Air Algérie on apprend que le coût total de la cession a été fixé à 12,4 millions de francs que le gouvernement algérien paiera à la France en trois annuités, de 1963 à 1965. Les administrateurs français et algériens seront en nombre égal dans le conseil d'Air Algérie, Le président d'Air Algérie sera algérien mais la compagnie sera dirigée jusqu'en 1965 par un directeur général français.

Who's who, 1979 :

LIGNEL (*Jean*, Georges, Léon), ingénieur, administrateur de sociétés. Né le 7 août 1908 au Raincy (S.-et-O.) [Paris VII^e, 28 juin 2002]. Fils de Léon Lignel, fonctionnaire, et de M^{me}, née Lucie Mahaut. Mar. le 19 déc. 1933 à M^{lle} Louise Delaroche (4 enf. : Claudine [M^{me} Michel Dessaint], Sylvie [M^{me} Hubert Blin], Georges, Jean-Charles [*> Progrès de Lyon*]). Études : Lycées Hoche à Versailles et Janson-de-Sailly à Paris. Dipl. : ingénieur civil de l'École nationale supérieure de l'aéronautique. Carr. : [créateur et administrateur-délégué \(1934\)](#), [puis président-directeur général \(1941\)](#), [puis gérant \(depuis 1968\) de la Société française de constructions aéronautiques](#) ; le premier avion français civil à train rentrant, le Maillet-Lignel 20, puis l'avion Taupin mono et bi-place (1935-1936), remportant 7 records internationaux, le Lignel 10, le Lignel 20, le Lignel 30, [créateur \(1937\) de la première usine de construction d'avions en Afrique et \(1946\) de la ligne Air Algérie](#). Décor. : officier de la Légion d'honneur, médaille de l'aéronautique, médaille des évadés de France, président d'honneur du Roland-Garros, vice-président d'honneur de l'Aéro-Club de France, fondateur et président de l'Aéro-Club des anciens élèves de l'École nationale supérieure de l'aéronautique, président (1946), puis président d'honneur (depuis 1967) de l'Association des anciens élèves de l'École nationale supérieure de l'aéronautique, etc. Adr. : prof., 90, av. Paul-Doumer, 75016 Paris ; privées, 9, av. Bosquet, 75007 Paris et En bout de piste, Les Metz, 78350 Jouy-en-Josas.

Who's who européen, 1967 :

Masson Renault : Air Algérie, Air Maroc...

Who's who, 1979 :

RICHARD-DESHAIS (*Jean*), administrateur de sociétés. Né le 11 mai 1895 à Bougival (Yvelines). Fils de Louis Richard, administrateur de société, et de M^{me}, née Louise Deshais. Études : École alsacienne à Paris. Dipl. : bachelier. Carr. : entièrement consacrée aux transports (depuis 1919), président, puis président d'honneur (depuis 1969) de la Société générale des transports départementaux (S.G.T.D.) devenue Générale de transport et d'industrie (G.T.I)*, [président \(1953-1962\) d'Air Algérie](#), président (1962-1965), puis président d'honneur de l'International Road Transport Union (I.R.U.), administrateur de la Régie nationale des usines Renault* (1945-1977), de la Société de contrôle et d'exploitation de transports auxiliaires (S.C.E.T.A.), de la Compagnie Air-Transport (1976-1978), censeur de la Compagnie de navigation mixte, président d'honneur et administrateur de la Société de transports (S.T.A.). Décor. : commandeur de la Légion d'honneur, grand officier de l'ordre national du Mérite, croix

de guerre 14-18. Président (1971-1977), puis président d'honneur de l'Automobile-Club de France. Adr. : prof., Tour Europe, 92080 Paris-La Défense et place de la Concorde, 75008 Paris ; privée, 1, av. Rodin, 75016 Paris.
