

Mise en ligne : 23 octobre 2016.
Dernière modification : 4 novembre 2016.
www.entreprises-coloniales.fr

MISR AIRWORK

L'aviation civile
(*La Correspondance d'Orient*, février 1932)

Le gouvernement égyptien a autorisé la formation d'une Compagnie anglo-égyptienne pour le développement de l'aviation civile en Égypte. La Compagnie portera le nom de Société anonyme Misr-Aviation. Le capital sera fourni par la Banque Misr et par la société aérienne propriétaire de l'aéroport d'Heston. Aux termes de l'autorisation, la compagnie peut entreprendre l'établissement et le fonctionnement en Egypte d'écoles d'aviation, le service de transport aériens, le service de réparations, de photographie et, en général, de tout ce qui a trait aux transports aériens de passagers, de services postaux et de marchandises.

(*Le Journal des débats*, 24 septembre 1933)

Une société égyptienne, la « Misr Air Work », vient de se fonder pour exploiter une ligne régulière entre Alexandrie et Le Caire. Cet hiver fonctionnera un service Le Caire-Louxor-Assouan.

La ligne aérienne Le Caire-Haïfa et Le Caire-Rayak
(*La Correspondance d'Orient*, mars 1934)

La ligne aérienne Le Caire-Haïfa de la Misr Airwork a été officiellement ouverte le 16 février à Almaza, en présence de quelques représentants de la presse et de quelques pilotes de la société.

A 7 h. 35, le bi-moteur Su-Abj, piloté par le capitaine Spooner, chef pilote, et emportant un passager prit son envol vers le nord-est. L'étape de Port-Saïd devait être brûlée par suite du mauvais temps qui rend le terrain d'atterrissage impraticable, et s'étant posé à Gazé et à Jérusalem, l'appareil dut terminer son parcours vers midi, à Haïfa.

Les dirigeants de la Misr Airwork ne doutent pas que la nouvelle ligne, comme toutes les précédentes qu'elle a créées, ne devienne rapidement populaire. Le prix, le confort, la rapidité, tout permet de prévoir le succès de cette initiative.

Les avions de la Misr Airwork quitteront Almaza deux fois par semaine : le lundi et le samedi; ils toucheront régulièrement Gaza, Caïffa et Jérusalem.

Le directeur de la Misr Airwork aurait déclaré que sa société avait l'intention d'établir une ligne Le Caire-Rayak ou même une ligne Le Caire-Beyrouth-Damas.

L'AVIATION EN ÉGYPTÉ
par JEAN-GUILLON

(Le Journal des débats, 21 avril 1935)

La situation géographique de l'Égypte la prédispose tout naturellement à jouer un rôle important comme nœud des communications aériennes transcontinentales. La ligne hollandaise K. L. M., avec sa ligne hebdomadaire Hollande-Batavia, dans les deux sens, les Impérial Airways Londres-Le Cap ou Londres-Melbourne touchent le Caire. La Nord Africa Aviazione va également établir un service Tripoli-Benghazi-Tobruk-Alexandrie qui fera la jonction avec le service Rome-Tripoli.

C'est, d'autre part, pour des raisons de climat que l'escale d'Égypte est particulièrement recherchée température sans rigueur

excessive pendant la plus grande partie de l'année, ciel d'un bleu presque constant, vents moyens sans tornades, et, en bas, une plaine de sable inimitée qui enserre l'étroite vallée et dispute la terre au delta. Mais le désert, pourtant, ne suffirait pas on l'a, en certains points, aménagé en aéroports. Almaza, celui du Caire, est un modèle du genre.

Imaginez -un immense billard blond, au sable fin, asphalté par un nouveau procédé sur une grande surface de son pourtour et flanqué de hangars très modernes où les plus gros « liners » sont toujours assurés de trouver un gîte et un entretien méticuleux.

Les Anglais — il faut leur rendre cette justice — ont mis au point la technique délicate que représente l'installation de l'aéroport. Ils ont d'ailleurs trouvé, chez les Égyptiens, une aide précieuse et enthousiaste. [La « Misr Air Work », émanation technique de l'aérodrome anglais de Heston et filiale de la banque Misr dont elle est une des quatorze sous-sociétés égyptiennes, existe depuis 1932.](#)

Une école de pilotage fut fondée la même année à Almaza. Elle a formé près d'une centaine de pilotes égyptiens et étrangers. Certains d'entre eux ont aujourd'hui le brevet de pilote de ligne. Tout a été mis en œuvre pour donner aux jeunes générations « le sens de l'air ». [Plusieurs femmes ont pris le brevet de pilote, et l'une d'elles est particulièrement populaire : Loutfeia el Nadi.](#) Les baptêmes de l'air ne se comptent plus : 20,500 environ. Les appareils d'école sont des Moth biplaces, de Haviland, Gipsy 85 C.V. Près de l'aérodrome d'Almaza fonctionne aussi un club de vol à voile.

Ce n'est pas encore la « ruée vers l'air », mais le résultat est considérable, eu égard aux conditions spéciales de la vie en Orient et à l'inertie proverbiale qui y règne encore dans d'autres domaines. 917 passagers avaient été transportés en 1933 ; la compagnie en compta 7.625 l'année suivante.

Le Caire et Alexandrie sont reliés par un service bijournalier. Alexandrie fait la jonction Mersa-Matrouh-Port-Sald. Du Caire, enfin, rayonnent les lignes, de Louxor-Assouan, de Suez, de Jérusalem et Haïfa. Ce dernier parcours, du Caire en Palestine, ne demande que trois heures. En 48 heures, on peut visiter, sans la moindre fatigue, Jérusalem et une partie de la Judée. Où les Croisés mettaient toute une vie, un week-end suffit aujourd'hui.

Beaucoup de touristes utilisent aussi l'avion pour se rendre en Haute-Égypte ils s'épargnent ainsi les trois quarts du temps du parcours et la poussière des voies sans ballast.

A l'intérieur du pays, l'avion permet le repérage des sites et la visite des oasis lointaines, celle de Siwa par exemple, qui demande aux autos un effort deux mille kilomètres sur des pistes peu carrossables, où l'ensablement est presque inévitable. De plus en plus, l'avion devient le « vaisseau du désert ». En bas, le chameau et l'autochenille se traînent sans gloire. Ils vous exposent aux souffrances de la soif quand ce n'est aux attaques des Bédouins, que les méharistes n'arrivent pas toujours à prévenir. Seul, l'avion passe et arrive.

La vie aérienne
NOUVELLES DIVERSES
(*Le Journal des débats*, 31 août 1935)

Une nouvelle ligne aérienne vient d'être inaugurée entre l'Égypte et Chypre en passant par la Palestine, par le directeur de la Compagnie Airworks Misr, M. Kamel bey Eloni.

LE SERVICE LE CAIRE-BAGDAD
(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1936)

La Misr Airworks, fondée par Talaat pacha Harb, a adressé une demande au Haut Commissariat de France en Syrie pour obtenir l'autorisation de travailler sur la section syrienne de la route le Caire-Gaza-Damas-Bagdad.

Au cas où la société égyptienne obtiendrait la concession, elle commencera son service dans deux mois au plus tard.

La vie aérienne
NOUVELLES DIVERSES
(*Le Journal des débats*, 19 juin 1936)

Conformément à l'accord anglo-italien de 1934, l'Ala Littoria, principale compagnie de transport aérien d'Italie, va étendre ses services Rome-Brindisi-Athènes-Rhodes jusqu'à Haïfa. Haïfa est le terminus nord de la ligne du Caire, Misr Airwork, via Ghaza et Lydda.

TERRES ÉTRANGÈRES
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1937)

Alexandrie, 29 juin 1937.

S. E. Talaat Pacha Harb, directeur-administrateur de la banque Misr et d'autres sociétés, qui se trouvait en Syrie, a atterri avant-hier, à l'aérodrome d'Almaza, rentrant de Damas à bord d'un avion égyptien.

TERRES ÉTRANGÈRES
(*Les Annales coloniales*, 9 juillet 1937)

« L'aviation », la « Misr Airlines » dirigée par la « Misr Airwork » S. A. E., membre de « l'International Air Traffic Association » (I. A. T. A.) et affiliée à la « Airwork Ltd Heston Airport » de l'Angleterre, contribue beaucoup à nous apprendre à « voler ». Ses avions — et elle a une flottille assez considérable — sillonnant quotidiennement toutes les routes du Proche-Orient : Alexandrie, Le Caire - Port-Saïd - Ismailieh - Suez, en Egypte : Lydda ; Haïffa - Jérusalem, en Palestine ; Bagdad en Iraq et Nicosia en Chypre.

Elle organise des excursions en avion, elle survole le Caire et toute l'Égypte, pour que les habitants du pays des Pharaons reçoivent les baptêmes de l'air ; bref, elle fait

l'impossible pour que les heureux habitants de l'Égypte s'habituent à « voler ». Et pour que riches et pauvres profitent de ce baptême, la « Misr Airlines » a établi des prix tout à fait modiques : survol de l'aérodrome 5 minutes, PT. 25, 10 minutes PT 50 (fr. 85). Survol sur le Caire, 75 PT, sur les Pyramides et le barrage PT 100 par personne. Les écoliers sont admis à un prix plus bas Et les journalistes... gracieusement car la « Misr-Line » reconnaît les services rendus par la presse, qui l'a beaucoup aidée à progresser.

L'AVIATION
L'escale de Beyrouth
(*Les Annales coloniales*, 19 septembre 1938)

La société allemande « La Lufthansa », qui possède un service aérien régulier Berlin-Bagdad-Téhéran-Caboul par Damas, stationnera dorénavant à Beyrouth. Il en sera de même de la société polonaise « Lot » qui, faisant escale à Lydda, en Palestine, prolongera son service de l'Europe jusqu'à Beyrouth ; de la société palestinienne « Palestine Airways » qui fera le service Jérusalem-Beyrouth ; de la « Misr Airworks » et peut-être de la « K.L.M. » et de l'« Imperial Airways ».

Avec le port de Beyrouth et l'aéroport de Beyrouth, le Liban, pays de transit des caravanes au temps ancien, reprendra son rôle historique avec les moyens de transport les plus modernes.

NOUVELLES DE L'AIR
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1938)

Il se confirme que la société égyptienne Misr inaugurera le prolongement de sa ligne le Caire-Bagdad jusqu'à Téhéran à l'époque du mariage du prince héritier d'Iran et de la princesse Fawzieh, sœur du roi Farouk 1^{er}.

MISR AIRLINES
Société anonyme égyptienne
Siège social : Aérodrome d'Almaza (banlieue du Caire)
(*Le Temps*, 20 avril 1939)

Lignes régulières reliant les principales villes d'Égypte
Le Caire, Alexandrie, Port-Saïd, Minieh, Assiout,
Louxor, Assouan

Lignes régulières reliant l'Égypte à la Palestine, la Syrie,
Chypre, l'Irak

Renseignements dans tous les bureaux de tourisme
