Aviation Commerciale - 6ème partie

Ami(e) Internaute,

Ce dix-huitième diaporama est le sixième d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne Aérotec et des compagnies non domiciliées en Algérie.

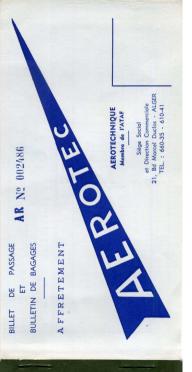
Merci aux propriétaires des photos et des documents dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Faites le circuler sans restriction ! Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

jarrige31@orange.fr http://www.aviation-algerie.com



AEROTEC

Route des Cigognes ALGER-MULHOUSE-STRASBOURG
o o Passagers et Frêt toutes destinations o o
CIRCUITS TOURISTIQUES

Avions « DC-3 Pullmann » — Avions Consuls

o Location d'avions — Travail Aérien o

Siège: 37, Bd Marcel-Duclos Agence: 17, Rue Auber Tél.: 660-35 Tél.: 652-07 603-18

Adresse Télégraphique : AEROTEC - ALGER

La Société Aérotechnique (Aérotec) est créée à Alger par Léon Challe, Henri Lustin (ingénieur-conseil) et Louis Durafour (industriel). Léon Challe, qui la dirige, est un célèbre pilote de raid. L'activité débute en 1947 avec des Airspeed *Consul*, rejoints l'année suivante par des DC-3 et des Beechcraft 18. Une ligne régulière est ouverte entre Bâle et Alger. Un contrat avec le Service de l' Hydraulique lui assure des vols jusqu'en Afrique Noire. Son activité redouble avec la découverte du pétrole. Les sociétés pétrolières lui confient plusieurs lignes sahariennes et l'Armée lui assure plusieurs contrats sur des lignes purement militaires. Aérotec est la seule compagnie qui ait survécu de 1946 à 1962, en connaissant un très beau développement tout au long de son existence. Elle sera dissoute le 1^{er} avril 1962







DC-3 à Hassi-Messaoud en février 1962, devant le Sikorsky 58 F-OBON de Gyrafrique (Alain Crosnier)





De 1948 à 1950, Pierre Averseng (avec des lunettes) fait des essais de pluie artificielle avec un DC-3 d'Aérotec. Pierre Averseng, agriculteur à El-Affroun, esprit curieux et inventif, a également fait faire de grands progrès à l'archéologie aérienne (Germaine Averseng)









En 1961, un DC-3 d'Aérotec fait un passage sur la DZ après avoir largué des membres du Para-club de Sidi-Bel-Abbès (Patrice Weiss)















Le 16 octobre 1957, arrivée d'un *Broussard* à Maison-Blanche pour Aérotec qui en utilise six à partir d' août 1957. Au centre : Georges Gérard, sous-directeur de l'Aviation civile (Georges Gérard)







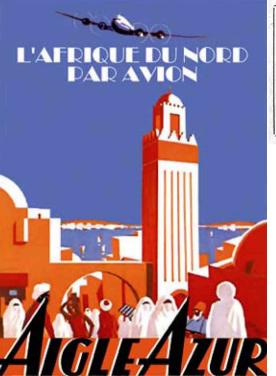
SANA(Société auxiliaire de navigation aérienne)

La SANA est une compagnie éphémère créée en 1946. Elle utilise des bombardiers Handley-Page Halifax, en version civilisée, pour transporter du fret et des passagers sur la ligne Bâle-Perpignan-Oran et vers le Maroc.

Le *Halifax* B-BCJQ vu à Oran en 1948 (Michel Van Lerberghe)









Créé dans l'immédiat après guerre par l'industriel Sylvain Floirat, Aigle Azur, basé à Nice, s'est intéressé au transport entre la métropole et l'Afrique du Nord avec un matériel très varié allant du Ju 52 au Douglas DC-6 en passant, entre autre, par le Caudron *Goéland*, le DC-3 et le Boeing *Stratoliner*. Alors que l'activité principale de la Compagnie se trouvait en Indochine, des lignes ont été ouvertes, pour les passagers et le fret, entre Alger, la métropole et Tunis



AIR ATLAS

Créé en octobre 1946 sous la direction de Gaston Vedel, Air Atlas ouvre une ligne Casablanca-Oran-Perpignan en débutant avec des Ju 52.

Air Atlas a été, comme Air Algérie, une des rares compagnie à utiliser des SO 30P Bretagne dont un exemplaire est vu ici à Casablanca-Cazes (Paul Pineau)





DC-3 F-OABV d'Air Atlas à Perpignan-La Llabanère vers 1950

TUNIS AIR

Dès sa création en 1948, Tunis Air ouvre, en DC-3, la ligne Tunis-Bône-Alger qui sera assurée ensuite en DC-4.

Ici, un DC-4 de Tunis Air vu à Bône en 1961 (Robert Cortès)

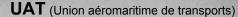




SAGETA (Société auxiliaire de gérance et d'exploitation de transports aériens)

La SAGETA est une compagnie créée pour exploiter sept des *Armagnac* construits. Elle a beaucoup travaillé pour les vols vers l'Indochine. Elle coopère avec Air France pour les liaisons transméditerranéennes durant les périodes de surcharge et effectue des vols à la demande pour l'Armée ou le Gouvernement.

Vu à Blida, deux *Armagnac* venus décharger des CRS en 1956 (Jean-Claude Royan)



L'UAT, transporteur spécialisé de l'AOF et l'AEF, ne dessert pas l'Algérie. Ici, un De Havilland DH-114 Heron en escale à In-Salah en 1956 au cours d'une mise en place à Douala (Jean Delacroix)

