

Ami(e) Internaute,

Ce cinquante-sixième diaporama est le troisième d'une série consacrée à la Seconde Guerre Mondiale en Algérie. Il est le second diaporama concernant la période depuis l'attaque de Mers-El-Kébir jusqu'au Débarquement allié. Il traite de l'Aéronautique Maritime, du Transport militaire, d'Air France, du SSLA.

Faites le circuler sans restriction !

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

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.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

pjarrige@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

6 juillet 1940 - 7 novembre 1942 2^{ème} partie - Général Juin



Le général Alphonse Juin (ci-contre), fils de gendarme, est né à Bône le 16 décembre 1888. Condisciple du général De Gaulle à Saint-Cyr et major de sa promotion, général déjà prestigieux en 1939 après une brillante conduite pendant la Grande Guerre et au Maroc, il a été deux fois blessé et reste handicapé du bras droit.

Sur la demande du général Weygand, le Maréchal Pétain le fait sortir de la forteresse de Koenigstein le 15 juin 1941 et l'affecte en Algérie où il prend la succession de Weygand à la tête de l'armée. Yves Chatel étant gouverneur général.

Sa mission est claire. A son arrivée à Alger, le 20 novembre 1941, il déclare devant l'état-major : « *Messieurs on ne remplace pas le général Weygand, je compte sur vous pour ce que vous savez, la séance continue* ».

Dans l'immense épreuve que subit la France, le général Juin fait poursuivre clandestinement le recensement des réservistes, des mobilisables et des moyens de transport et le camouflage des armes, des munitions et du matériel en vue de la reprise du combat. Il amorce l'installation de bases le long de la frontière tunisienne à l'usage d'un corps d'armée opérant en Tunisie.

Ce militaire au destin extraordinaire, sera appelé à commander en chef l'armée d'Afrique, au départ de sa propre province de naissance, lors de la campagne de Tunisie et permettra à la France d'obtenir sa première victoire durant la Seconde Guerre Mondiale.

Le général Juin, homme d'exception, unanimement estimé, sera jugé par De Gaulle indigne de la Croix de la Libération. Elevé au Maréchalat le 14 juillet 1952 et membre de l'Académie Française, il sera opposé à la politique gaulliste en Algérie. Il finira son existence privé de ses prérogatives par De Gaulle, mais il sera tout de même inhumé aux Invalides après sa mort le 27 janvier 1967.

Mesures prises par l'armée de l'Air pendant la période d'armistice

Un bilan des ressources effectué secrètement en Algérie en juillet 1942, pour une reprise éventuelle du combat, permet d'apprécier la situation de l'aviation de la manière suivante :

- Les ressources en officiers sont abondantes en faisant appel aux officiers en congé du personnel navigant et en congé d'armistice, des excédents importants sont à prévoir, de l'ordre de 30 au Maroc et 100 en Algérie.
- Les ressources en Sous-officiers (placé en congé d'armistice et réservistes) sont suffisantes.
- Le déficit en hommes de troupe est d'environ 3 300 hommes pour toute l'Afrique du Nord, mais peut être comblé facilement par le recrutement local.
- Les centres administratifs de Blida (pour l'Algérie et la Tunisie) et de Rabat (pour le Maroc), sont en mesure de convoquer nominativement et sans délais tous les intéressés.
- En ce qui concerne le matériel, il manque des véhicules spécialisés comme les camions-citernes.
- Le plan détaillé de distribution de matériel est établi en ce qui concerne les dépôts de stockage.
- Le nombre d'avions disponible en Afrique du Nord est répertorié. Chasse : 215, bombardement et reconnaissance : 285, Transport : 66 et liaison : 91, cent-dix-neuf avions supplémentaires sont classés indisponibles. Mais ces avions, repliés de métropole en 1940, ont des performances qui ne leur permettent pas de se mesurer avec les avions des adversaires éventuels.
- Les stocks d'essence sont suffisants pour trois mois d'opération, mais le matériel et les munitions permettraient de contenir une lutte d'un mois à un mois et demi.
- Des mesures ont été prises en temps de paix et sont maintenues pour réserver des surfaces qui pourraient être utilisées instantanément comme aérodromes. Certains anciens terrains d'aviation sont loués fictivement à des agriculteurs qui les labourent, les ensèmentent en herbe et les roulent régulièrement.
- Il est prévu de confier l'entretien et la construction des terrains aux Ponts et chaussées pour l'Algérie et aux Travaux publics pour le Maroc et la Tunisie. La réquisition du personnel civil nécessaire est prévue.
- En ce qui concerne la défense aérienne du territoire, il est prévu de compléter les effectifs et l'armement des unités en place de DCA et de déployer des lignes de guet.

Depuis l'été 1940, à tous les échelons, on s'efforce de camoufler de l'armement et du matériel pour les soustraire aux commissions d'armistice. Des administrations et des particuliers reçoivent des matériels de guerre, des approvisionnement, de l'habillement et des stocks de toute nature. Dans le domaine des effectifs, les officiers et sous-officiers sont intégrés dans des corps spéciaux d'apparence civile. Pour l'armée de terre, les gnomiers marocains sont transformé en forces de police. Le total pour les trois armes en Afrique du Nord est d'environ 60 000 hommes en effectifs camouflés qui s'ajoutent aux 127 000 hommes de l'armée d'armistice. Les écoles, animées par des militaires, souvent déguisés en civils, sont actives. L'école de Cherchell forme des aspirants, l'école d'Hammam-Righa remplace l'école de La Flèche en zone occupée et une école de Cavalerie est créée à Hussein-Dey.



Le colonel Van Hecke et les Chantiers de jeunesse

Sept chantiers de jeunesse sont créés en Afrique du Nord plus une Ecole des chefs à Fort-de-l'Eau et un entrepôt régional à Alger qui forment le commissariat régional d'Afrique du Nord, commandé par le colonel Van Hecke (ci-dessus, avec l'insigne du Chantier d'Alger). Les chantiers de jeunesse permettent, vis-à-vis des commissions de contrôle italiennes et allemandes, de dissimuler des effectifs et l'instruction paramilitaire qui y est délivrée. Environ 48 000 jeunes se trouveront disponibles sans délai pour une incorporation dans l'Armée d'Afrique. Le 7ème Régiment de Chasseurs d'Afrique, unité blindée de chasseurs de chars engagée en Italie, en France et en Allemagne, sera constituée uniquement de jeunes des chantiers de jeunesse d'Algérie.

Ses fonctions permettent à Van Hecke de voyager sans attirer l'attention et de mettre en place des personnes dispersées qui vont se souder autour de ce qui sera appelé : *Le groupe des cinq*. Ce groupe se rendra célèbre lors du Débarquement du 8 novembre 1942.





L'Ecole des cadres d'El-Riath

Après la défaite, le général de Lattre de Tassigny déclare « *La France souffre, mais nous referons la France* ». Il crée la première Ecole des cadres à Opme, près de Gergovie, dans le but de : « *Former des chefs d'une grande fermeté de caractère possédant la foi dans leur rôle et la passion de servir et de commander* ». Pendant son commandement des troupes en Tunisie, de septembre 1941 à février 1942, il crée l'Ecole des cadres de Salammbô.

Une Ecole des cadres est créée près d'Alger, à El-Riath, dirigée par Jacques Duchêne Marullaz que l'on voit ci-contre serrer la main de l'amiral Yves Chatel, gouverneur de l'Algérie d'octobre 1941 à décembre 1942. Par la suite, Jacques Duchêne Marullaz prendra la direction du centre de vol à voile du Djebel-Diss avant de redevenir pilote de chasse en 1943 (Anne-Lise Duchêne Marullaz)



1941 - Lever des Couleurs à l'Ecole des cadres d'El-Riath
(Anne-Lise Duchêne-Marullaz)



Le Centre de vol à voile du Djebel-Diss contribue, avec celui du Djebel-Khallel, au camouflage des activités paramilitaires (Claude Chenu)





Aéronautique Navale

L'Aéronautique Navale, après l'armistice, possède deux bases, toutes deux en Oranie : l'hydrobase d'Arzew et l'aérodrome de Tafaraoui, à une quarantaine de kilomètres au sud d'Arzew, toujours en cours d'aménagement et qui prendra plus tard le nom de Lartigue.

Plusieurs unités sont maintenues en service :

- L'escadrille 4B (qui devient 4BR en juin 1941) à Blida sur Martin 167, puis sur Potez 63.11 en octobre 1941.
- La flottille 1F regroupée en septembre 1940 à Tafaraoui sur Dewoitine 520, qui possède les escadrilles 1AC et 2AC. Cette flottille part pour le Maroc en avril 1942.
- La flottille 4F créée en novembre 1940 à Tafaraoui, sur Martin 167 A-3, puis sur LeO 451 en novembre 1941, qui possède les escadrilles 6B et 7B (ex 2AB et 4AB).
- La flottille 5F, créée en janvier 1941 à Arzew sur Latécoère 298, qui possède les escadrilles 1T et 2T. Fin juin et début juillet 1941, les escadrilles 1AC, 6B, 7B et 1T séjournent et combattent contre l'agression anglo-gaulliste au Liban et en Syrie.

Les photos de l'Aéronautique Navale proviennent de la collection de Lucien Morareau, historien de l'Aéronautique Navale (ARDHAN <http://www.aeronavale.org>) et sont de MM Bonnet, Bouchereau, Chauby, Dupouy, Conq, Georget, Guillermin, Joanne, Lecaque, Mutin, Ortelan et Simon.



Le port d'Arzew après la guerre avec, à droite, les installations de la Marine Nationale et la grue de mise à l'eau des hydravions (Georges Vieville)

Dewoitine 520 de l'escadrille 1AC – Tafaraoui 1941





Dewoitine 520 de l'escadrille 1AC – Tafaraoui 1941

Latécoère 298 de l'escadrille 2T – Arzew 1941



Martin 167 A-3 de l'escadrille 6B – Tafaraoui 1941



Martin 167 A-3 de l'escadrille 7B – Tafaraoui 1941





Martin 167 A-3 des escadrilles 4B, 6B et 7B – Tafaraoui 1941





LeO 451 de la flottille 4F – Tafaraoui 1941



LeO 451 de l'escadrille 6B de Tafaraoui, sur la côte oranaise en 1941



LeO 451 de l'escadrille 6B – Tafaraoui 1941

LeO 451 de l'escadrille 6B – Tafaraoui 1941



LeO 451 de l'escadrille 6B – Tafaraoui 1941



Potez 63.11 de l'escadrille 4BR sur la base de l'armée de l'Air de Blida en 1942



Potez 63.11 de l'escadrille 4BR sur la base de l'armée de l'Air de Blida en 1942



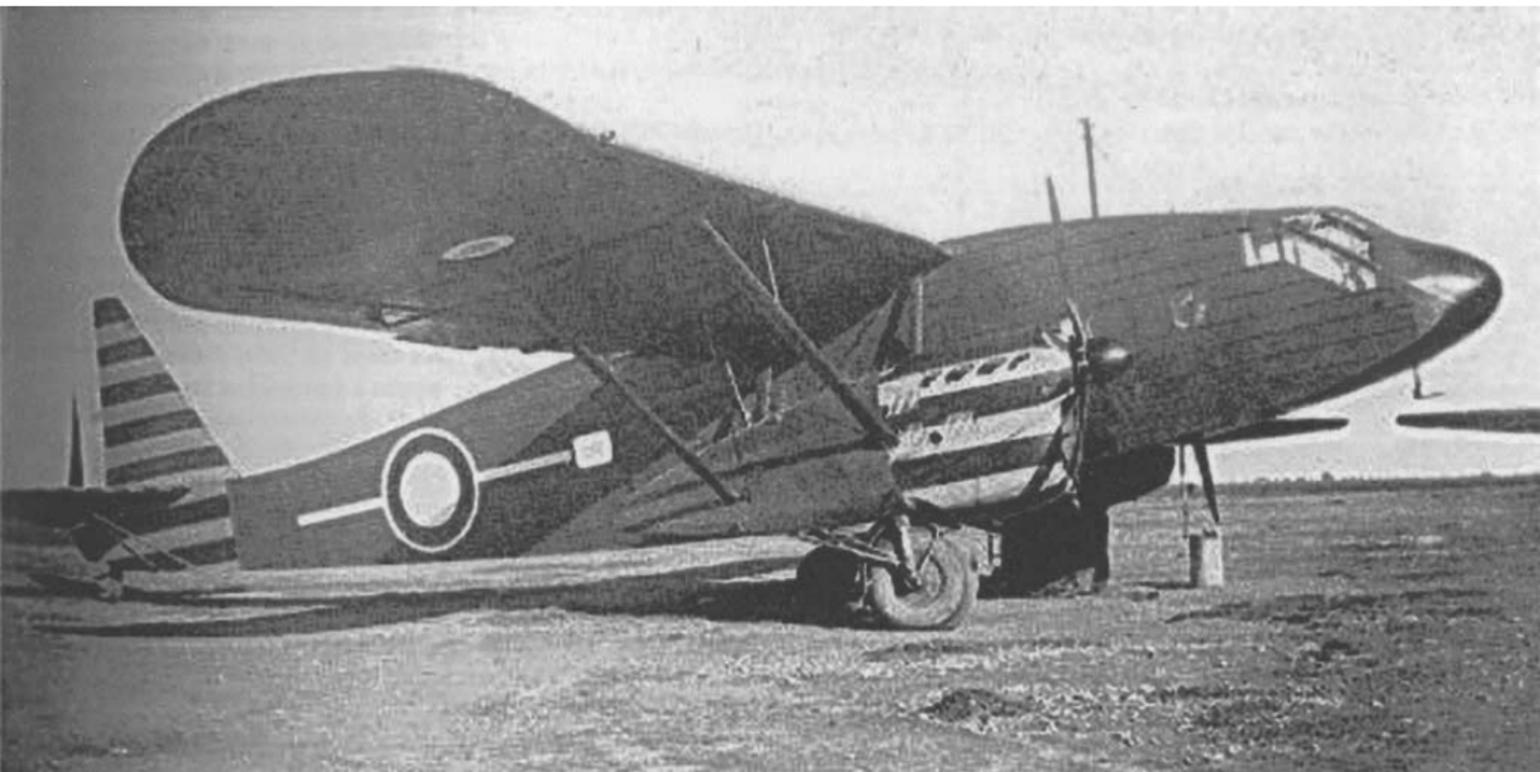
Transport militaire

Après l'armistice, la 15ème Escadre de bombardement est dissoute pour être reconstituée le 1er octobre 1940 en tant que groupement de transport sous les dénominations de GT I/15 à Maison-Blanche et GT II/15 à Blida. Le groupe est doté de six Potez 650, un Farman 224, un Farman 2233 et des Potez 540 aménagés en transport. Le Groupement de transport est commandé par le colonel Moraglia jusqu'à l'arrivée du colonel Pelletier-Doisy en avril 1941. L'activité du Groupement est consacré à l'entraînement de jour et de nuit de équipages, à divers transports et liaisons dont des lignes régulières (Alger-Bône-Tunis, Alger-Oran-Rabat), à des évacuations sanitaires et à l'entraînement des parachutistes. Le personnel navigant est plutôt favorisé en ce qui concerne les heures de vol. Il n'y a aucun contact avec les commissions d'armistices allemandes et italiennes qui n'ont pas de réaction au transport clandestin de matériel de LeO 45 qui, transitant par l'AIA d'Alger, aboutissent à l'atelier que Thiébaud, ingénieur d'essais de la SNCASE, avait monté à Oran dès avant l'armistice. Une des raisons du maintien du groupement est la participation au transport d'or, de janvier à mars 1941, entre Maison-Blanche et Marignane. Il s'agit de l'or belge et polonais qui avait été évacué en Afrique et "rendu" aux Allemands. Après l'arraisonnement lors de la deuxième rotation, les transports seront effectués de nuit par les Farman d'Istres.

Lors l'attaque anglo-gaulliste en Syrie, le GT 2/15 fourni un détachement de quatre Potez 650 le 24 mai 1941 (commandant Rochard, capitaine Muller, lieutenant Battle et lieutenant Hyvon) pour assurer le transport des mécaniciens et des rechanges du GC II/3 du commandant Geille. L'unique Farman 224 rejoint ultérieurement la Syrie avec le commandant Lagabe. Le retour est effectué à partir du 6 juillet, sauf pour un Potez 650 détruit en Syrie et pour le Farman 224 endommagé à l'atterrissage et abandonné à Karpathos.

Maison-Blanche, mai 1941 – Ce Farman 223 et ce Potez 650 accompagnent le GC III/6 en Syrie (Xavier Bibert)



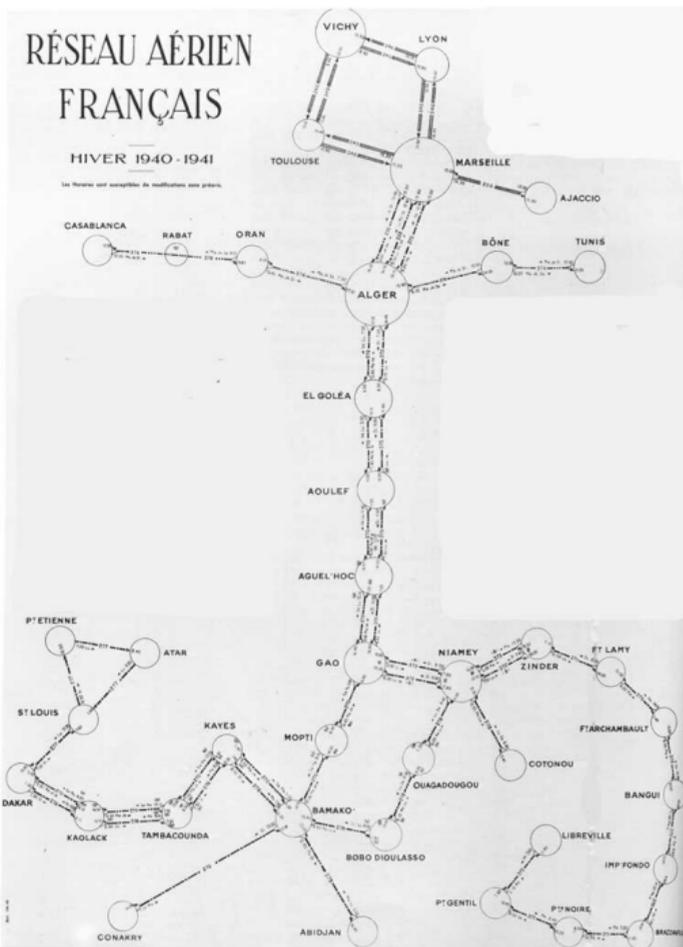


Potez 650 du GT II/15 *Anjou* en Algérie en 1942 (Paul Marcillet)



En 1941 à Bir-El-Moghren, en Mauritanie, escale d'un Farman 222 et d'un Potez 63 pendant le transport de l'or de la Banque de France de Casablanca à Dakar (Robert Coqueron)

Air France - Réseau aérien français



Fin 1940, l'état-major de l'armée de l'Air obtient que puissent être assurées des liaisons entre les divers organismes, bases et régions relevant du secrétariat d'Etat à l'Air, à condition que le trafic soit assuré par des entreprises privées « *en excluant de ces entreprises l'Etat, ainsi que les organismes ayant un caractère officiel* ».

Air France devient maître d'œuvre de la structure du transport aérien africain et la régie Air Afrique est dissoute le 1er février 1941. En Afrique du Nord, Air France se retrouve alors avec ses propres avions et ceux d'Air Afrique au sein du Réseau aérien français.

Air France est chargé de rassembler le personnel correspondant, obligatoirement civil, et le fera en puisant dans ses équipages, dans ceux d'Air Afrique et dans ceux de l'armée de l'Air et de la Marine, volontaires pour échanger leurs uniformes militaires contre un uniforme civil, ce qui, en fait, ne modifiera pas leur statut d'officier ou de sous-officier. Une symbiose s'accomplit, qu'on n'aurait jamais imaginée en temps de paix, entre les personnels et elle s'étendra au matériel volant, aérodromes, équipements et installations.

Le parc comprend une trentaine d'avions : Dewoitine 338, et 342, Lockheed 14 et 18, Farman 2200 et 223.3, Wibault 282, Bloch 120 et quelques autres.

Mille six cents missions sont effectuées et plus de 6 000 passagers sont transportés en 8 800 heures de vol en 1941 sur le service côtier Tunis-Bône-Alger-Oran-Rabat-Casablanca et sur les trajets africains d'Alger à Dakar et Brazzaville.

La carte et la trame de ce texte proviennent des revues *Icare* n° 102 (Jean Dagnaux) et 132 (Les L.A.M.) et *Les Ailes françaises* n° 12



LIAISON AÉRIENNE TUNIS ALGER
REPRISE DU SERVICE

M^rC. Fontanay
12, Rue de Constantine
Lyon

Le 21 août 1940 – Reprise de la ligne Tunis-Alger-Tunis assurée par Air Afrique avant la guerre (Henry Dupuy)



En septembre 1941, inauguration à Maison-Blanche de l'avenue *Commandant Dagnaux*. Jean Dagnaux, 48 ans et grand mutilé, directeur d'Air Afrique, avait demandé à retourner au combat et a été abattu le 18 mai 1940 à La Vallée au Blé, dans l'Aisne, alors qu'il était observateur en Amiot 143 (Georges Descamps)

Devant l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche, le personnel navigant d'Air France et d'Air Afrique lors de l'inauguration de l'avenue *Commandant Dagnaux* (Georges Descamps)



DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.		TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
			Report.....	7243,02						Report.....	7365,32		
25 juin 1940	D. 338	F. AQAS	Rome - Bordeaux	5.37			25 oct 1940	D. 338	F. AQBP	Aguel'Har - Aoulf	3.08		
"	"	"	Bordeaux - Toulouse	0.50			"	"	"	Aoulf - Alger	4.14		
10 sept 1940	"	F. AQBK	Toulouse - Marseille	1.15			26 oct 40	"	F. ARIA	Alger - Marseille	3.15		
12 sept 40	"	F. ARIA	Marseille - Alger	3.15			"	"	F. AQBK	Marseille - Toulouse	1.30		
14 sept 40	Lock. 18	F. ARTK	Esai	0.30			16 nov 40	"	F. ARIE	Toulouse - Marseille	1.07		
15 sept 40	"	"	Alger - El Golea	2.30			17 nov 40	Leo 246	F. AREJ	Marseille - Alger	3.55		
"	"	"	El Golea - Aoulf	1.39			19 nov 40	Lock. 18	F. ARTK	Alger - El Golea	3.30		
"	"	"	Aoulf - Gao	4.12			"	"	"	El Golea - Aoulf	1.42		
"	"	"	Gao - Bata - Toulouze	3.18			"	"	"	Aoulf - Gao	4.15		
17 sept 1940	"	"	Bata - Bimbo - Bamako	1.16			19 nov 40	"	"	Gao - Bamako	3.10		
"	"	"	Bamako - Bakar	2.55			"	"	"	Bamako - Bakar	3.22		
"	"	"	à reporter.....	7269,17			"	"	"		7397,40		



En 1940, 1941 et 1942, le pilote Emmanuel Arin, d'Air France, vole indifféremment sur Dewoitine 338, Lockheed 18, hydravion LeO H 246 et Wibault 280 (Bernard Arin)

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
1941			Report.....	7530,38		
1 mai	Dew 338	F. ARIB	Marseille - Alger	3.11		
2 "	"	F. ARIB	Alger - Oran	1.37		
2 "	"	F. ARIB	Oran - Casa	2.55		
2 "	"	F. ARIB	Casa - Agadia	1.40		
3 "	"	F. ARIB	Agadia - Tindouf	1.15		
3 "	"	F. ARIB	Tindouf - Atar	3.44		
3 "	"	F. ARIB	Atar - Dakar	3.07		
6 "	"	F. ARIB	Dakar - Atar	2.57		
6 "	"	F. ARIB	Atar - Tindouf	3.30		
6 "	"	F. ARIB	Tindouf - Agadia	1.23		
			à reporter.....	7554,17		

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
1942			Report.....	4811,19	432,15	10,45
5 JUILIN	Dew 338	F. ARIH	F. Tinguet - Agadir	2.29		
5 "	"	"	Agadir - Casa	1.52		
5 "	"	"	Casa - Oran	2.51		
5 "	"	"	Oran - Alger	1.38		
11 "	Wibault 280	F. ARIM.	Alger - Marseille	4.27		
28 MAI	Dew 338	F. ARIC	Vol d'essai - Dakar	1.00		
18 JUILIN	Dew 338	F. ARID	Marseille - Alger	3.15		
18 "	"	"	Alger - Oran - Casa	5.16		
19 "	"	"	Casa - Agadia	2.03		
			à reporter.....	7836,405	432,15	10,45

En 1940 et 1942, le pilote Jean Espitalier, d'Air France, vole indifféremment sur Farman 223, Dewoitine 338, Lockheed 14, Caudron 444 Goéland et Lockheed 18 (Philippe Espitalier)

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
1340			Report.....	7.506	45	
23 juillet	FARMAN	2223	Lozoi	0	35	
24 juillet	"	"	Oueda effectus	1	55	
25 juillet	"	"	Meknes-Tamaneux	3	35	
9 août	"	"	Tamaneux Agadir	0	45	
14 août	"	"	Agadir Casa	1	55	
14 août	"	"	Casa Alger	3	50	
17 "	Dew 338		Alger-Marseille			1:00
8 Septembre	"	F.AQBR	Marseille-Alger	3:12		
"	"	"	Alger-Marseille	3:27		
15 "	"	F.ARIH	Marseille-Alger	3:30		
20 "	"	F.ARIA	Alger-St Gobi	3:00		
20 "	"	F.ARIA	St Gobi Oran	1:50		
20 "	"	F.ARIA	Oran-Agadir	3:15		
			A reporter.....	7537	34	1:00

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
1942			Report.....	4607	45	5.00
5 Février	Lockheed	F.ARF1	Marseille-Alger			3.15
8 Février	DE 342	F.ARI2	Alger-Oran			1.40
10 Février	DE 342	F.ARI2	Oran-Casa-Agadir			4.00
10 Février	DE 342	F.ARI2	Agadir-Tamaneux-Oran			4.39
10 Février	DE 342	F.ARI2	Oran-Dakar			3.10
20 Février	Lockheed	F.ARI4	Dakar-Kadakh-Kayes			2.65
20 Février	Lockheed	F.ARI4	Kayes-Bamako-Bobo			2.46
21 Février	Goéland	F.APKR	Bobo-Oran-Niamey			3.20
21 Février	Goéland	F.APKR	Niamey-Finda			3.05
22 Février	Goéland	F.APKR	Finda-Niamey-Oran			3.20
23 Février	Goéland	F.APKR	Oran-Bobo-Bamako			3.07
23 Février	Goéland	F.APKR	Bamako-Kayes			1.59
24 Février	Goéland	F.APKR	Kayes-Kadakh-Dakar			2.17
			A reporter.....	4631	05	21.44

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
1342			Report.....	7757	41	39 ¹⁴
29 Juin	Dew 338	F.AQBF	Marseille-Alger	3:07		
29 "	Lockheed	F.ARF1	Alger-El Beki	2:20		
29 "	"	"	El Beki-Boulf	1:33		
29 "	"	"	Boulf-Bouren	4:35		
29 "	"	"	Bouren-Gao	0:35		
29 "	"	"	Gao-Niamey	1:50		
29 "	"	"	Niamey-Bobo	2:40		
29 "	"	"	Bobo-Bamako	1:15		
29 "	"	"	Bamako-Dakar	3:07		
2 Juillet	"	"	Dakar-P ^{te} Etienne	3:32		
2 "	"	"	P ^{te} Etienne-Dakar	3:24	3:24	
3 juillet	"	"	Dakar-Bamako	4:01		
4 juillet	"	"	B ^{te} Bobo-Abidjan	4:01		
			A reporter.....	7791	41	59 ¹⁴

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
1942			Report.....	7815	25	436 ⁰⁹
29 Juin	Lockheed	F.ARF1	Vol de Cassi-Dakar	0:25		
29 juillet	Goéland	F.ARF9	Dakar-Makhal	2:02		
29 "	"	"	Makhal-Dakar	1:55		
24 "	Dew 338	F.ARID	Dakar-P ^{te} Etienne	3:51	3:51	
24 "	"	"	P ^{te} Etienne-F ^{te} Tinguet	3:40	1:28	
24 "	"	"	F ^{te} Tinguet-Agadir	2:29		
24 "	"	"	Agadir-Casa	1:45		
29 "	"	"	Casa-Oran-Alger	4:45		
30 "	"	F.AQBI	Alger-Marseille*	3:21		
19 "	Lockheed	F.ARTG	Vol de Cassi-Dakar	0:50		
22 Août	Dew 338	F.ARI8	*Marseille-Alger	2:56	2:56	
22 "	"	"	Alger-Dava-Casa	4:35		
			A reporter.....	7847	59	444 ²⁴

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VIBRA.
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	COURS MERRIE DE SÉQUOIA	Vol NUIT	
999-300			Report.....	704h.30	50r.	230"00	
1560	360	H. 262	F. ARQG	1.30			
300	300	41		1.15			
(740)		41	F. AJOU			3"10	en part.
		47	F. ANM2	0.30			
680	360			2.10			Tempsel sanitaire
360	360			4.50			Précipitation
940	940	9	F. ARTK	2.25		3°	3°
2335	425			1.30			3°
4230	4230			3.50			3°
730	730			2.25			3°
2275	470			4.30			3°
1000	1000			3.15			3°
1000	1000			4.30			3°
1.005.150			A reporter.....	704.15	50r.	230"00	

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VIBRA.	Distance officielle
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	COURS MERRIE DE SÉQUOIA	Vol NUIT		
46			Report.....	7.36.45		232"00		1.371.003
				1.30				400
				2.50				500
				3.15				795
				3.30				795
				3.45				870
				4.15				125
				4.25				125
				4.45				1960
				2.05				375
				2.40				245
				3.30				170
				2.10				470
				2.05				470
				2.15				470
			A reporter.....	7326"45		232"00		1.273.275

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VIBRA.
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	COURS MERRIE DE SÉQUOIA	Vol NUIT	
			Report.....	7386"45		232"00	
4.320	245	7	F. ANTK	3.45			
4.320	750	7		2.00		0"50	
1230	755			4.45			
	425			2.25			
1105	580			3.50			
	580			2.20			
2.335	425			4.25			
	4230			4.45			
	390			1.55			
	700			2.25			
3870	470			1.25			
	470			1.25			
	710			2.05			
			A reporter.....	7.44.50		232"50	

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VIBRA.
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	COURS MERRIE DE SÉQUOIA	Vol NUIT	
4.406.443			Report.....	7427"30		232"10	
23	September	Lockheed	F. ARTK	3.52		2.25	
24	"	Dow-338	F. ARQG	3.20			7500.22 10380.00
24	October	Dow-338	F. ARD	3.58			
22	"	"		1.32			
22	"	"		3.02			
22	"	"		1.48			
23	"	"		1.25			
23	"	"		1.50			
23	"	"		3.22			
23	"	"		3.57			
28	"	"		3.54			
28	"	"		2.20			
			A reporter.....	7537"24		232"50	

Les pages du carnet de vol de Roger Dupuy, ancien chef-pilote d'Air Afrique, en 1940 et 1941, sur Caudron 448 *Goéland*, LeO H 246, Potez 56, Lockheed 18, Bloch 120 et Dewoitine 338. Les vols Casablanca-Dakar passent par Bir-El-Moghren, en Mauritanie, pour éviter le Maroc Espagnol (Henry Dupuy)



Dans un hangar à Maison-Blanche en 1941. Démontage d'un Siai-Marchetti S.73 de la SABENA saisi, avec trois autres, à l'occasion d'un vol vers le Congo.
Derrière lui : Un Caudron *Goéland* et un Bloch 120.
(Pierre Carratero)



Le De Havilland DH 84 F-ANES, ancien des LANA et d'Air Afrique à Laghouat fin 1940. Il sera utilisé pour une évasion vers la Lybie (Armande Fraix)



La musique attend le général Weygand à la sortie du Lockheed 12A F-ARPP, ancien d'Air Afrique (Emile Cimino)



Lockheed 18 « Général Vuillemin », ancien d'Air Afrique (Xavier Bibert)



Le Lockheed 18 F-ARTG à Bobo-Diulasso en mai 1941 (Maurice Bosca)



La Sénia 1942 – Le Dewoitine 338 *Clémence Isaure* d'Air France (Pierre François)





Le Dewoitine 338 avec la marque de nationalité sur le fuselage (SHD)



Poste de pilotage d'un Dewoitine 338 (SHD)



Cabine d'un Dewoitine 338 (SHD)

Emmanuel Arin en Wibault 282T (Bernard Arin)



SOMBRE "Les Glycines" MAISON-BLANCHE (Alger)



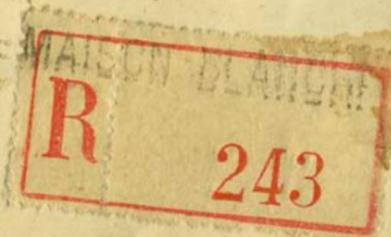
Madame et Monsieur

Ernest PIERRE

13 Rue J.B. LULLI 13.

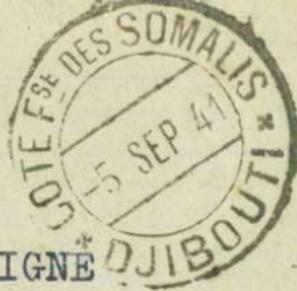
- PERPIGNAN -

(Pyr.Or)



Courrier de Maison-Blanche vers Perpignan le 28 janvier 1941 (Henry Dupuy)

PREMIERE LIAISON
AERIENNE DIRECTE
DJIBOUTI - FRANCE



Monsieur J. MACAIGNE



Cie Air France

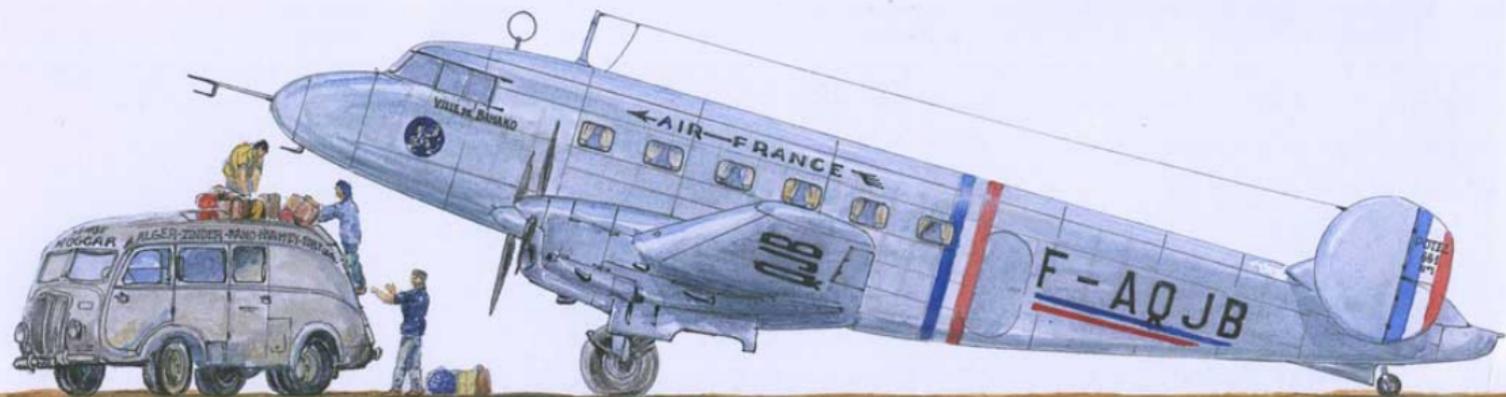
ALGER

(Algeri)

La ligne de Djibouti sur laquelle Henri Guillaumet et Marcel Reine sont abattu le 27 novembre 1940, avec cinq autres personnes, à bord du Farman 2234 F-AROA *Le Verrier* (Henry Dupuy)



La ligne de Djibouti (Henri Dupuy)



POTEZ 661

12 novembre 1941 – Passage à Nîmes-Courbessac du Potez 662 F-ARAY qui transporte le général Charles Huntziger venant de Maison-Blanche au retour d'une inspection en Afrique. Il s'écrasera ensuite dans le mont Aigoual, près du Vigan. L'avion porte l'inscription *Plus est en nous*, devise inscrite au fronton d'un temple de Delphes et devise du 51^{ème} Régiment d'Infanterie de ligne et de la II^{ème} Armée (Robert Coqueron)



A 40 MILLES, AU LARGE D'ALGER

L'hydravion Air France *est mitraillé* par des chasseurs britanniques

DEUX PASSAGERS SONT TUES
six autres sont blessés dont deux grièvement

L'hydravion de la Cie Air France assurant le service régulier entre Marseille et Alger a été attaqué, à 12 h. 45 (heure locale), à 40 milles au Nord d'Alger, dans les circonstances suivantes :

Une patrouille de 4 avions de chasse anglais « Hurricane » a rejoint l'hydravion et l'a escorté pendant 3 minutes environ.

Le chef de patrouille ayant effectué un battement d'ailes, la patrouille s'est dispersée. Mais un de ses avions est revenu sur l'hydravion, a lâché une rafale et a disparu. La rafale a atteint l'hydravion, endommageant la coque et les ailes en plusieurs endroits, et crevant un réservoir. Deux des 4 moteurs

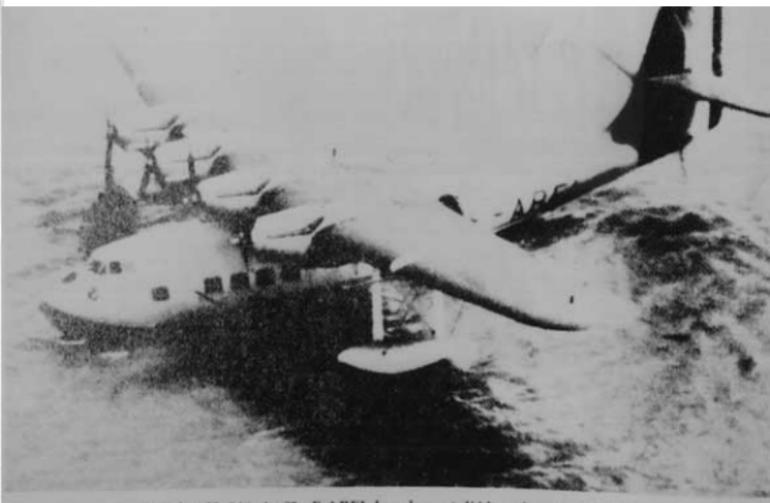
se sont arrêtés. Le pilote a pu cependant rallier la base d'hydravions d'Alger-Agha et a effectué un amerrissage normal.

L'hydravion transportait 11 passagers et 4 membres d'équipage (pilote Meresse, radio Gimié, mécanicien Marie, barman Epper). Parmi les passagers, 2 ont été tués, 5 ont été blessés dont deux grièvement. Parmi l'équipage, le barman seul a été blessé.

L'hydravion, qui commençait à couler, a pu être hissé sur le terre-plein de la base d'hydravions.

M. le Secrétaire général du Gouvernement Ettori, M. Maroger, directeur du cabinet du Gouverneur général, et M. Ordioni, directeur du cabinet du Préfet, se sont rendus à l'hydrobase pour s'inquiéter des passagers. A son retour de tournée, à 20 heures, le Gouverneur général et M. Périllier, secrétaire général, assurant l'intérim de la Préfecture, M. Lavaysse, secrétaire général, le capitaine Gaëtan ont été saluer les morts : M. Rivière, directeur des Galeries de France à Alger, et Mademoiselle Rey et rendu visite aux autres blessés.

Le 13 août 1942, le LeO 246 F-AREJ *Mauritanie* de la ligne Marseille-Alger, avec à son bord Marceau Méresse (pilote), Léopold Gimié (radio), Marie (mécanicien) et Epper (steward) est mitraillé par quatre chasseurs anglais. L'hydravion parvient à rallier Alger avec deux morts et six blessés à bord. Il transportait Roger Dupuy, ancien chef-pilote d'Air Afrique (indemne), et un radio d'Air Afrique qui a été tué. Voir la diapositive suivante. (L'Echo d'Alger)



Le Léo - H. 246 - 1 n°2 - F-AREJ dans le port d'Alger, le 13 août 1942.

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS	
	TYPE.	IMMATICULATION.		COMME PHOTO.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME <i>Pass</i>		
1.472.670	1942		Report.....	4721 ^h 12	et	235 ^h 51	Passager 6.55	
	13 Aout	LeO H 26	F. AREJ	Marseille - Alger		(Marsse/Genie/Marie Epart)	3.20	Mitrilles par A chasseurs Anglais 3 morts 6 blessés dont mon frère Robert
	15 "	LeO H 26	R. ARTE	Alger - Oran - Casa	4.05			
	16 "	"	"	Casa - Maca Kach.	1.03			
	16 "	"	"	Maca Kach - Agadir	0.50			
	16 "	"	"	Agadir - F st Tainquet	2.10			
	16 "	"	"	F st Tainquet - P st Etienne	2.70			
9.810	16 "	"	"	P st Etienne - Dakar	2.27			
	23 "	"	"	Dakar - Kayes	2.55			
	23 "	"	"	Kayes - Bamako	2.00			
	23 "	"	"	Bamako - Kankon	1.30			
	23 "	"	"	Kankon - Bamako	1.16			
	24 "	Gachend	F. APKP	Bamako - Kayes	1.50			
	24 "	"	"	Kayes - Dakar	1.32			
1.472.690			A reporter.....	4745 ^h 00		235 ^h 51	10 ^h 15	

La page du carnet de vol de Roger Dupuy qui mentionne l'attaque par les chasseurs anglais le 13 août 1942, alors qu'il était passager du LeO H 246 F-AREJ (Henry Dupuy)

Le Dewoitine 342 mis en service en juin 1941, seul exemplaire du type, vu sur Alger (Air France)





27 septembre 1942 – Le trimoteur Dewoitine 342 de la ligne Alger-Dakar, s'écrase dans la région d'Ameur-EI-Aïn en entraînant la mort des 26 occupants dont le pilote Gaston Chenu. Le général Noguès, résident de France au Maroc, devait prendre place dans cet avion qui a peut-être été victime d'un attentat (*L'illustration*)

Par Avion



Mlle C. de l'Année Autonome

du D. I. T. C.

Casablanca

1 Kasoc

SECRETARIAT D'ETAT
DIRECTION DES TROUPES
Service Adm.
MARIENNE
ES

Courrier accidenté dans le Dewoitine 342 le 27 septembre 1942 à Ameur-EI-Aïn (Jacques Renaud)

Service civil de liaisons aériennes (SCLA)

En septembre 1940, le général Pujol, secrétaire d'Etat à l'Aviation, institue le Service civil des liaisons aériennes (SCLA), rattaché à Air France avec trois branches : Le SCLAM, dirigé par Didier Daurat dans la zone libre de métropole, le SCLAFN dirigé par Claude Gonin à Alger et le SCLAOF dirigé par Adam à Dakar.

La SCLAFN, est équipée de 77 avions. Cinquante-trois Caudron *Goéland*, huit *Simoun*, deux Bloch 220, huit Potez 29 et six Potez 540. Il s'y ajoute de nombreux avions légers réquisitionnés. Une cinquantaine d'avions sont basés en Algérie, les autres au Maroc et en Tunisie.

L'activité du SCLA est essentiellement l'entraînement au profit des nombreux navigants en surnombre venant d'Air France et de l'armée de l'Air et les liaisons dont certaines grandes missions au Sahara et en AOF en Potez 540. Aux transports réguliers s'ajoutent de nombreuses missions particulières dont, par exemple, les évacuations sanitaires ou les photographies aériennes pour le compte de l'IGN.



Blida 1940 – Caudron C 445 *Goéland* du SCLA (Marcel Durand)

Maison-Blanche en 1941 – Caudron C 445 *Goéland*, Dewoitine 338, Potez 65 et Dewoitine 520 (Pierre Wartelle)





La Sénia 1941 – Camille Mathieu devant un Caudron C 635 *Simoun* (Camile Mathieu)



Blida 1940 – Caudron C 445 *Goéland* (Marcel Durand)



La Sénia 1941 – Caudron 445 *Goéland* (Camille Mathieu)



Le radio Magnien devant le Caudron C 445 *Goéland* F-BAEU à Béni-Abbès – 1941 (Pierre Lazuech)



Maison-Blanche 1942 – Bloch 220 F-AOHD (Philippe Ricco)

Tableau de bord d'un Bloch 220 (Bernard Arin)

Dernière diapositive

