

SCLA, LAM et GT 2/15 en Algérie (1940-1945)

Service civil des liaisons aériennes
Lignes aériennes militaires
Groupe de transport 2/15



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : Bernard Arin, Pierre Beder, Jean Bellis, Xavier Bibert, Marcel Bosca, Pierre Caillaud, Pierre Caratero, Alain Cornu, Henri Dupuy, ECPA, Philippr Espitalier, Bernard Fox, Armande Fraix, Alain François, Pierre François, H. Grant, Frantz Heinzelmann, Tom Hollis, Imperial War Museum, Reginald Jouhaud, Pierre Lazuech, Marc Llopis, Camille Mathieu, Roger Montéran, Musée Air France, René Nodin, Patrice Notteghem, Elizabeth Ortega-Bernabeu, SHD, Suzanne Périchon, Philippe Rico, Françoise Sicart, Jean-Paul Thévenot, USAF et Georges Vieville.

Remerciements au Cercle Aérophilatélique Français (CAF), à son président Dominique Petit et à ses membres, historiens aérophilatélistes : Gérard Collot, Alain Cornu, Jacques Renaud et Pierre Lazuech.

Cercle Aérophilatélique Français - 32, avenue de Normandie 78000 Versailles
fd.petit@orange.fr www.aerophilatelie.fr

Bibliographie :

Histoire du transport aérien français - Robert Espérou - Pascal Galode 2008
Du trimoteur au quadrijet - Vital Ferry - Editions du Gerfaut - Aix-en-Provence 2006
Un siècle d'aviation avec Air France - Musée Air France - Gallimard - Paris 2000
Air France (1933-1944) - Bruno Vielle - E-T-A-I - Paris 2011
Air France. Des origines à nos jours - Robert Espérou - Le Cherche Midi - Paris 1999
L'aviation de Vichy au combat - Christian Ehrenhardt - Lavauzelle - Paris 1987
Potez types 62 et 65 - Pierre Dumollard - Avia Editions - Rochemaure 2003
Le Caudron Goéland - Pierre Cortet et Robert Espérou - Editions Lela Presse - Outreau 2003

Périodiques :

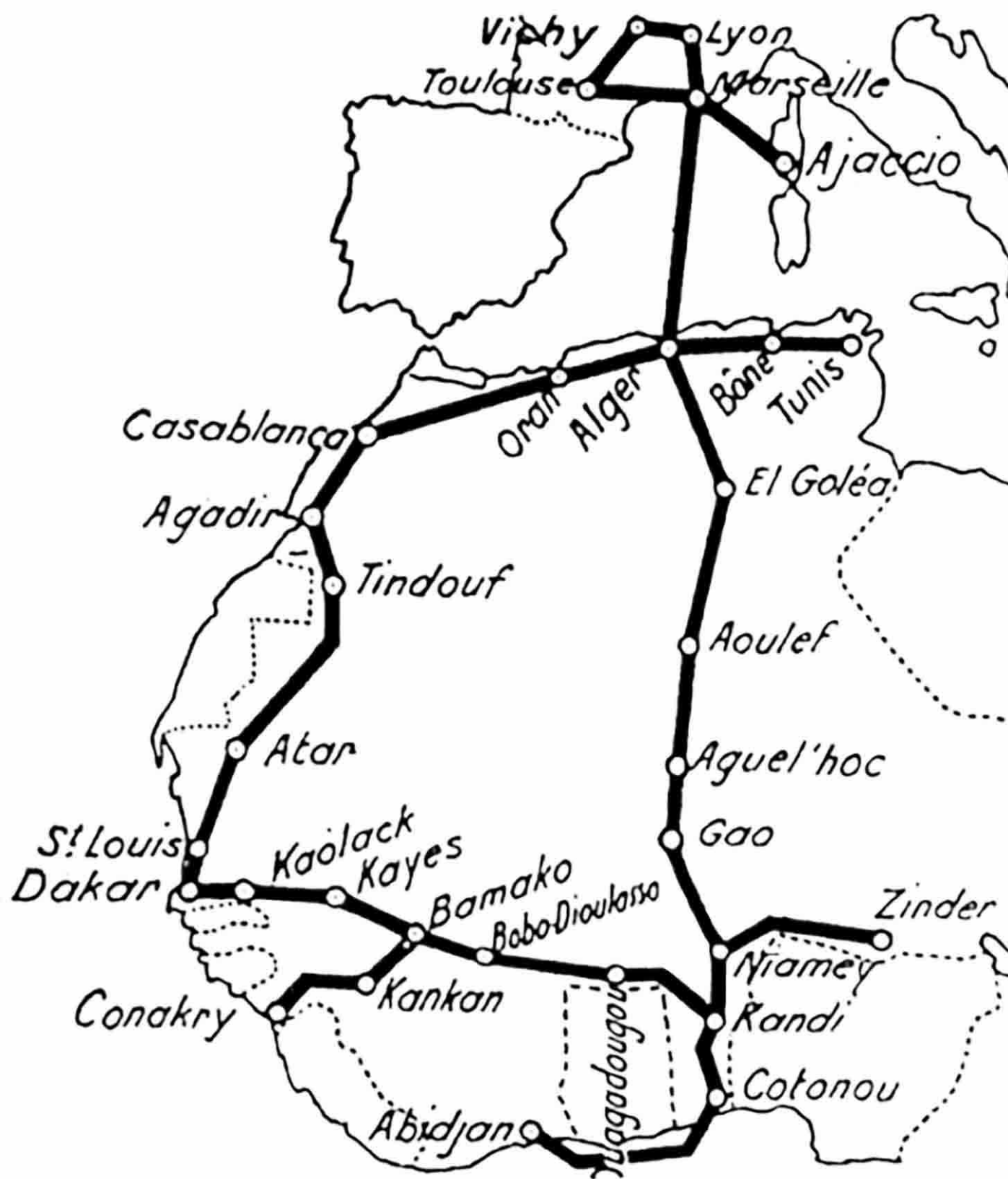
Icare n° 107, 129 et 211
Les Ailes Françaises, 1939-1945 n° 12
L'Afrique du Nord illustrée



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Février 2021
ISBN 979-10-97541-26-2
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

SCLA	1
SCLA et SCLAFN	
Abel Verdurand	
Le drame du LeO H-246 F-AREJ	
LAM	6
Les Lignes aériennes militaires	
Lionel de Marmier	
La disparition du Lockheed 18 F-ALCK	
Transport aérien de l'armée de l'Air	12
Le GT 2/15 <i>Anjou</i>	
SSLA et SLA	
Chronologie	16
Le personnel navigant en Afrique	19
Roger Dupuy	20
Agitation autour du Débarquement	
Vol vers la Corse	
Mission en Afrique	
Canets de vol	30
Bernard Arin	
Jean Espitalier	
Roger Dupuy	
Louis Notteghem	
En lisant les carnets de vol	
Album photo	40
Aérophilatélie	64



Le réseau aérien français 1940-1941

SCLA

Service civil des liaisons aériennes

SCLA et SCLAFN

Dès le 2 septembre 1939, Air France est réquisitionné, une partie de sa flotte est repeinte aux couleurs de camouflage et mise à la disposition des groupes de transport de l'armée de l'Air. Certains des avions lui sont ensuite restitués, afin de maintenir des liaisons essentielles, notamment vers l'Empire. Tel est le cas des Dewoitine 338, des Farman sur l'Atlantique Sud, des LeO H-246 et d'une partie des Bloch 220. Tous ces avions reçoivent alors des marques distinctives : bandes tricolores sous les lettres d'immatriculation, en travers des ailes et sur la partie mobile de la dérive. Le 26 juin 1940, lors de l'Armistice, les vols civils sont suspendus sur le territoire métropolitain et en France d'Outre-Mer en attendant les résultats de la Commission d'armistice. Certaines liaisons sont alors autorisées après autorisations spéciales.

En août 1940, est créé, par le gouvernement de Vichy, sous la dépendance de la 15^{ème} Escadre de transport, le SCLA (Service civil des liaisons aériennes) pour assurer les liaisons aériennes en métropole et en France d'Outre-Mer.

La gestion du SCLA est confiée à Air France devenu Réseau aérien français et un service est organisé par région, dont le SCLAFN pour l'Algérie-Tunisie-Maroc qui reçoit 50 avions et quelques avions sanitaires (*Goéland* et *Simoun*). Le SCLA comprend également une Section d'avions ministériels à Vichy et une Section de liaisons lointaines à Marignane pour les liaisons avec le Levant, Djibouti et Madagascar. Un des objectifs non avoués du SCLA est de permettre à un certain nombre de navigants de maintenir leur entraînement de façon à fournir, plus tard, des équipages opérationnels, tant à l'aviation commerciale qu'à l'aviation militaire.

L'autorisation est assortie d'un certain nombre de conditions : les avions doivent être rendus inutilisables pour toute mission de guerre, il doivent voler sous l'égide de la compagnie Air France avec des équipages et une immatriculation civils. Les missions lointaines doivent faire l'avis d'un long préavis et les commissions locales ont le droit de contrôler les cargaisons.

Le 22 août 1940 la ligne Alger-Dakar est ouverte, avec vols deux fois par semaine par Oran, Casablanca, Agadir, Tindouf et Atar. Le 25 août 1940, la ligne Alger-El Goléa, Aoulef-Aguel'Hoc-Gao-Niamey est ouverte une semaine sur deux.

Le SCLA parvient à réaliser 45 liaisons entre Marignane et Rayack (Syrie) ou Beyrouth avec les grands quadrimoteurs Farman 2233 et 2234 et des Dewoitine D.338, avec quelques fois escales à Alger pour ennuis techniques.

À partir du 27 janvier 1941, le SCLA participe, avec les avions de la 15^{ème} Escadre de transport basée à Istres, au pont aérien chargé de ramener l'or de Belgique et de Pologne mis à l'abri à Bamako, en faisant le plus souvent escale à Alger.

Le 27 novembre 1942, une Ordonnance de l'amiral Darlan transfère au général commandant en chef en AFN les éléments d'Air France stationnés en Afrique.

Le 2 décembre 1942, après une interruption due au Débarquement, le trafic sur la ligne Alger-Casablanca-Dakar est repris en Lockheed. De même, en janvier 1943, pour la ligne Alger-Gao-Dakar. L'Ordonnance du 19 avril 1943 du général Giraud militarise les entreprises de transport aérien sous le nom de Réseau impérial (ou LAM, Lignes aériennes militaires).

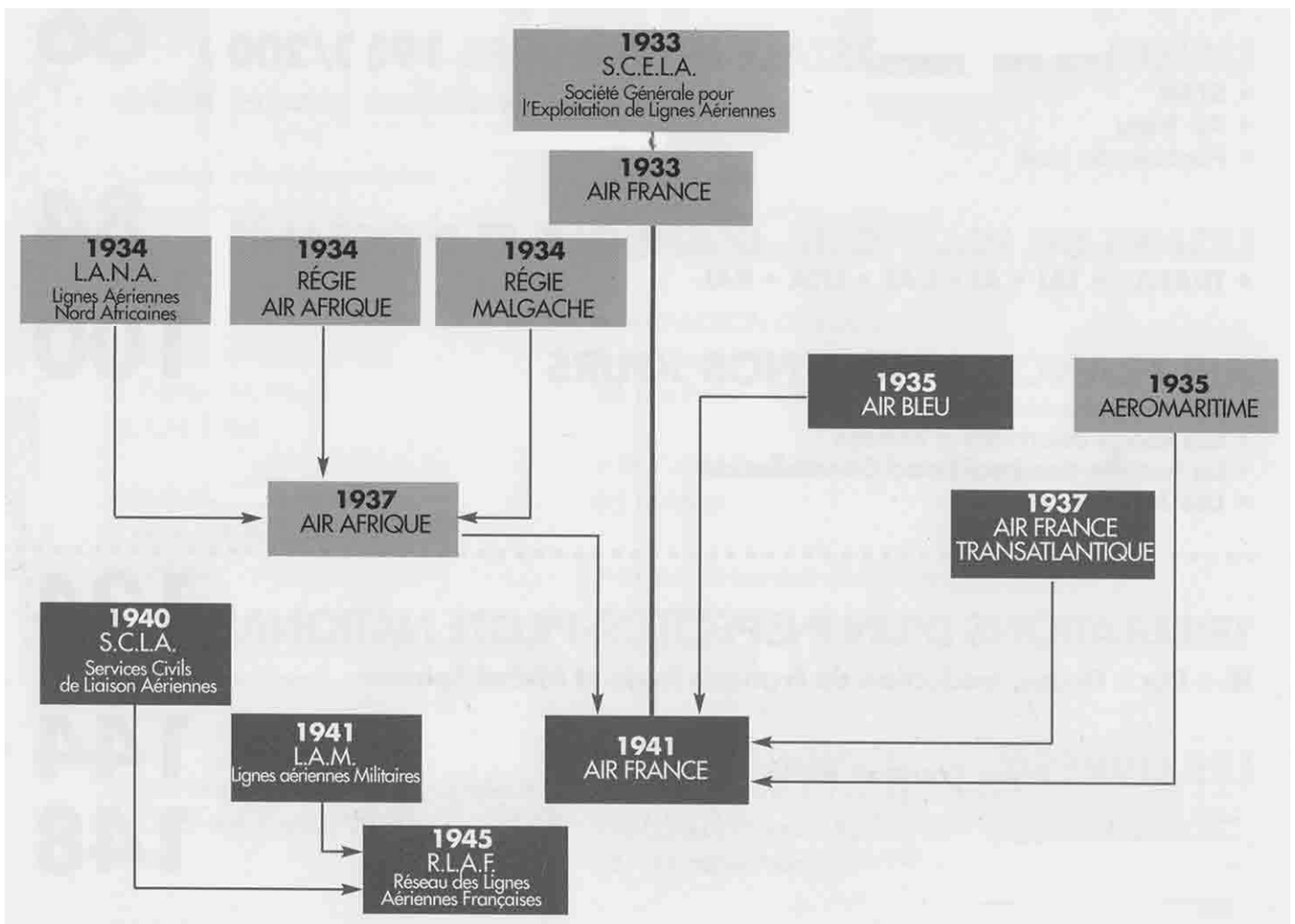
Abel Verdurand

Abel Verdurand (1886-1970), Polytechnicien, sorti de l'école en 1909, fait ses débuts dans l'industrie électrique à Jeumont.

Mobilisé en 1914, breveté pilote militaire en 1915, il commande l'escadrille MF 228, puis l'Aéronautique de la 6^{ème} Armée en 1918.

Engagé comme directeur générales d'Air Union en 1924, il fut licencié en 1928 en raison de son opposition aux décisions prises par Louis Blériot et Louis Breguet, membres du conseil d'administration. Il est recruté en 1931 par la Compagnie Générale Aéropostale en remplacement de Beppo de Massimi démissionnaire, suite à la mise en liquidation judiciaire de la société.

Il soutient l'aventure de la première traversée de l'Atlantique Sud par Mermoz avec le Couzinet *Arc-en-Ciel*. Nommé directeur d'Air Afrique en 1939, Il devient directeur d'Air France à Alger jusqu'au Débarquement. Il est alors supplanté par il terminera sa carrière chez Air France, puis à l'Institut français du Transport.



De 1933 à 1945, Air France et la filiation du transport aérien (revue Icare)



En 1941 à Maison-Blanche, inauguration de l'avenue Commandant Dagnaux, devant le local de l'Aéro-club d'Algérie occupé par le SCLA

Le drame du LeO H-246 F-AREJ

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 Gimie, 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 Gaétan ont été saluer les morts : M. Rivière, directeur des Galeries de France à Alger, et Mademoiselle Rey et rendu visite aux autres blessés.

Le LeO H-246 F-AREJ *Mauritanie* de la ligne Marseille-Alger, avec à son bord Marceau Méresse (pilote), Léopold Gimie (radio), Marie (mécanicien) et Ebern (steward) est mitraillé par quatre chasseurs anglais le 18 août 1942.

L'hydravion parvient à rallier Alger avec deux moteurs arrêtés et huit blessés à bord. Parmi les passagers, Rivière (directeur des Galeries de France) décède avant d'arriver à la clinique Lavernhe et Mlle Rey (actrice de cinéma), décède sur la table d'opération à l'hôpital Mustafa. Sont blessés : Julien (employé de commerce), Marvien (ingénieur A et M), Bonat (radionavigant), Ebern (steward) et Baumel (détaché à la Commission d'Armistice). Les cinq autres passagers sont indemnes.

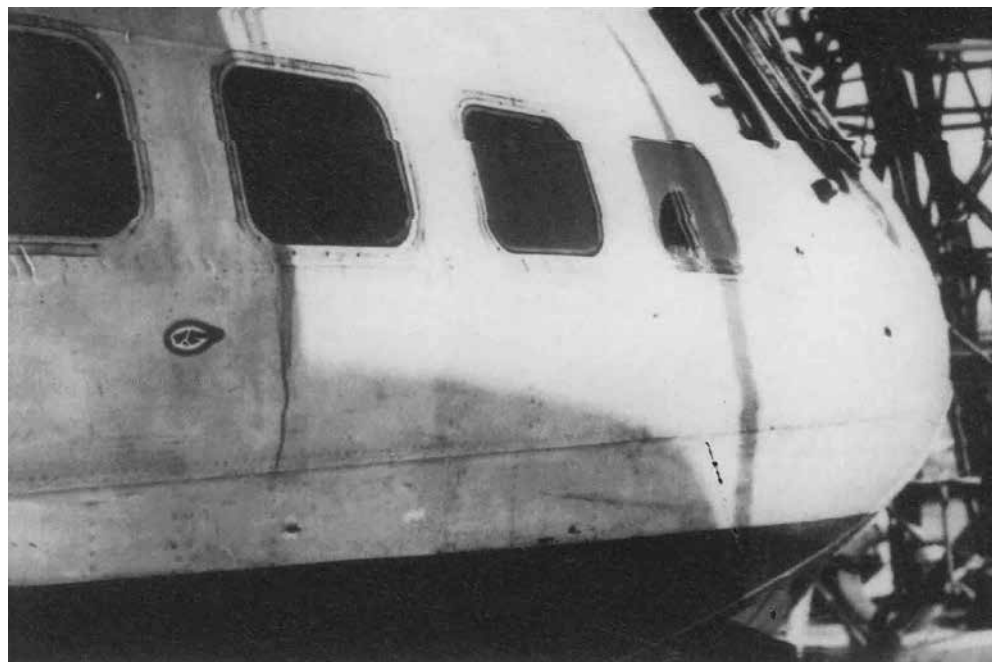
Il semble que les Anglais aient entendu, plusieurs fois, des radionavigants d'Air France transmettre en clair des informations sur les convois qu'ils suivaient.

Ci-dessous, la page du carnet de vol du pilote Roger Dupuy, passager de ce vol.

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE	COMME "MORT"	
1942			Report.....	472112	et	235 ^H 51	6.55
13 Aout	LeO H-246	F. AREJ	Marseille - Alger		(Meresse/Gimie/Marie Epper)		3.205 Mitraillé par 4 chasseurs Anglais 2 morts 6 blessés dont 2 grièvement
15 "	LeO H-246	F. ARTE	Alger - Oran - Casa	4.05			
16 "	"	"	Casa - Maroc h.	1.03			
16 "	"	"	Maroc h. - Agadir	0.50			
16 "	"	"	Agadir - F ^t Tainquet	2.10			
16 "	"	"	F ^t Tainquet - P ^t Etienne	2.30			
16 "	"	"	P ^t Etienne - Dakar	2.27			
23 "	"	"	Dakar - Kayes	2.55			
23 "	"	"	Kayes - Bamako	2.00			
23 "	"	"	Bamako - Kankan	1.30			
23 "	"	"	Kankan - Bamako	1.16			
24 "	LeO H-246	F. ARTE	Bamako - Kayes	1.50			
24 "	"	"	Kayes - Dakar	1.32			
			A reporter.....	4745 ^H 00		235 ^H 51	10.15

*Les impacts sur le fuselage du
LeO H-246*



LAM

Lignes aériennes militaires

Dès leur création, les Forces aériennes françaises libres (FAFL) du général De Gaulle se préoccupent de se doter de moyens aériens de transport. Le 11 septembre 1941, il charge le colonel Lionel de Marmier, à Damas, d'organiser et de diriger un réseau de lignes aériennes.

Accompagné de son mécanicien Jules Chevade, Lionel de Marmier utilise des équipages de tous horizons et tout le matériel disparate déniché ça et là, anciens avions d'Air France, avions militaires, avions italiens récupérés à la ferraille, le tout remis en état dans des ateliers aux moyens ridicules mais avec une volonté de réussir sous le nom du Réseau des Lignes aériennes militaires (RLAM). Il réunit les pilotes suivants : André Carot, François Cermak, André Champaloux, Léon Doulet, Grasset, Laburgue, Alis Lancon, André Noël, Georges Ravier, Albert Rives, Roger Speich, Mauric Segueineau, Jan Sladek et Max Texier

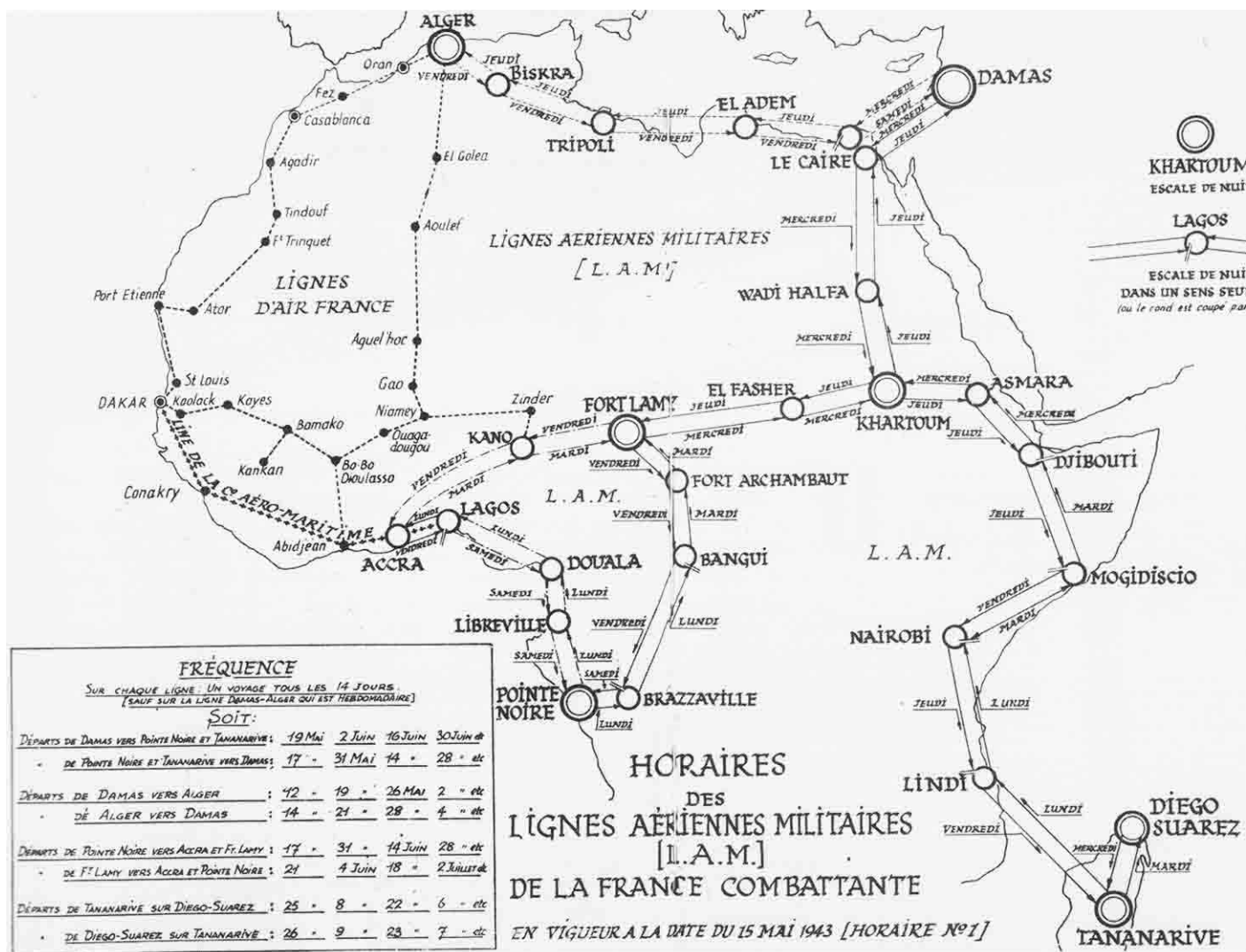
Après le débarquement du 8 novembre 1942, tous les moyens de transport passent sous l'autorité du général Mendigal, puis du général Bouscat. La SSLA et le RLAM deviennent LAM (Lignes aériennes militaires) et s'installe à Boufarik.

En juillet 1943, est créée la Direction des transports aériens comprenant le Réseau aérien militaire français (RAMF), nouvelle appellation d'Air France et le Service militaire des transports légers (SMTL), nouvelle appellation du SCLA.

La Direction des transports aériens est placée sous les ordres du général commandant l'Aviation, tandis que les LAM sont rattachées au 4^{ème} Bureau de l'EMGAA (État-major général de l'armée de l'Air). Le SMTL, avec ses *Goéland*, Bloch 220 et Potez 661, fonctionne en accord avec le MATS (Military air transport service, transport militaire américain).

Par l'ordonnance du 24 février 1944 et le décret du 23 juin, les services de transport sont militarisés et regroupés. Les LAM, RAMF et SMTL et les compagnies sont remplacés par trois réseaux : le réseau central (RCTAM) directement dirigé par Lionel de Marmier, ayant son siège à Alger et exploitant quinze lignes, le réseau atlantique (RATAM) à Dakar avec quatre lignes et le réseau oriental (ROTAM) à Damas avec trois lignes.

24 février 1944 : par ordonnance du CFLN à effet du 1^{er} mars, les LAM, Air France-Lignes Impériales, l'Aéromaritime et le Réseau aérien militaire français fusionnent pour constituer les Transports aériens français sous la direction de la Direction des transports aériens soumis au commissaire à la Guerre et à l'Air (où est placé un Bureau de l'aviation civile) pour la durée des hostilités. Max Hymans est nommé directeur des Transports aériens en remplacement du général de Boysson.



Lionel de Marmier

Lionel de Marmier est né le 4 septembre 1897 à Bellegarde-en-Marche (Creuse). Ingénieur des Arts et Métiers, il est breveté pilote de chasse le 2 juillet 1916, as de guerre avec six victoires pendant la Première Guerre (son père, officier d'Infanterie, est tué le 25 août 1914, son frère, René-Paul, breveté pilote en 1913, accomplit plus de 100 missions de guerre, participe à 27 bombardements et trouve la mort lors d'une collision en vol le 20 novembre 1916, alors qu'il venait d'abattre un avion ennemi, son autre frère, François, est blessé en combat aérien).

Devenu pilote chez Nieuport, il passe ensuite à la compagnie Franco-Roumaine où il assure les premières liaisons commerciales Paris-Bucarest et Paris-Varsovie. Puis il reprend son activité de pilote d'essais chez Potez chez qui il établit neuf records mondiaux de distance avec charge sur Potez 38. Après un passage à la compagnie Aéropostale comme chef-pilote, il intègre la direction générale d'Air France comme chef-pilote d'essais. De 1936 à 1939, il participe à la guerre d'Espagne dans les rangs républicains.

En 1939, il est commandant, chef du 1^{er} Groupe polonais où il engrange trois victoires aériennes de plus. Il passe en Angleterre le 27 juin 1940, premier officier supérieur de l'Air à rejoindre la France Libre. Après avoir été à l'origine, le 1^{er} août 1940, du First Fighter Group (qui deviendra le Groupe *Lorraine* le 2 septembre 1941) et de l'escadrille de bombardement n°2, il crée, en septembre 1941, les Lignes aériennes militaires, à la demande du général De Gaulle.

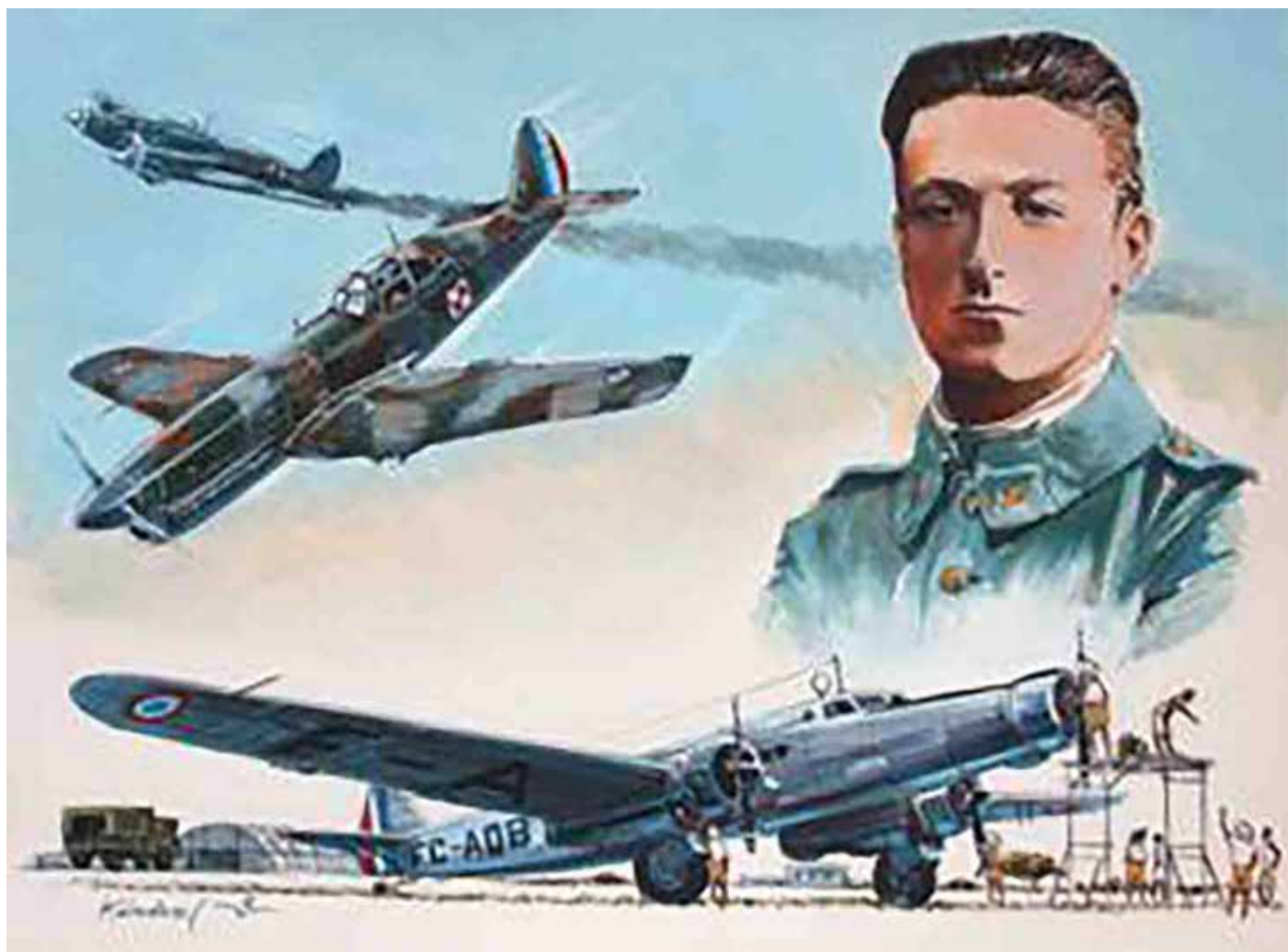
Peu après avoir accompagné le général De Gaulle à Moscou, Lionel de Marmier disparaît en Méditerranée en Lockheed *Lodestar* le 30 décembre 1944. Il sera promu général à titre rétroactif après sa mort. Son nom sera donné, en 1945, à l'hydravion Laté 631-02, puis à la base aérienne de Toulouse-Francazal. La promotion 2010 des élèves officiers de l'Ecole de l'Air et reçoit le nom de « *Promotion Général Lionel de Marmier* ».





Lionel de Marmier





▲ Aquarelle réalisée par Tiennick Kérével, peintre officiel de l'air. Elle représente Lionel de Marmier jeune, au centre en vol le Caudron 714 qu'il pilotait au GC 1/145 en 1940 avec lequel il obtint deux victoires contre deux avions Heinkel HE 111 aussi représenté et au sol le Dewoitine D 338 Belfort des LAM à Bangui en 1942

▼ L'inauguration de la place Lionel de Marmier à Cugnaux, le 11 septembre 2012, après la disparition de la Base aérienne 101 Toulouse-Francazal «Lionel de Marmier»



La disparition du Lockheed 18 F-ARTK

Le 23 août 1945, au cours du vol d'essai, le Lockheed 18 F-ARTK du RLAF disparaît dans la baie d'Alger. Il était occupé par le sous-lieutenant pilote André Heinzelmann, ancien chef-pilote de l'Aéro-club d'Algérie, le sous-lieutenant radio Charles Borel, le sous-lieutenant mécanicien Germain Lafitte et les passagers Marguerite et Georges Perez, Hubert Gabillet et Joseph Remer.



▲ *André Heinzelmann et Germain Lafitte*



Transport aérien de l'armée de l'Air



GT 2/15 Anjou

GT 2/15 Anjou

En juin 1940, le GB 2/15 se replie à Sétif puis en Tunisie et au Maroc. Il est reconstitué à Maison-Blanche le 1^{er} octobre 1940 sous le nom de Groupe de transport 2/15. Le Groupe s'installe à Blida en avril 1942. Il est commandé provisoirement par le capitaine Courtalzac, puis provisoirement par le capitaine Henry le 1^{er} novembre jusqu'à l'arrivée du commandant Rochard le 20 mars 1941. Le groupe a reçu initialement six Potez 650, un Farman 224 et le Farman 2233 n° 9. A partir d'août 1941, il reçoit des Potez 540 aménagés en transport. Le Groupement de transport, placé sous l'autorité de la 5^{ème} Région aérienne, 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 des équipages, à divers transports de liaisons dont des lignes régulières (Alger-Bône-Tunis, Alger-Oran-Rabat), à des évacuations sanitaires et à l'entraînement des parachutistes du régiment d'Alger. Compte-tenu des circonstances, 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, avec le SCLA, au transport de l'or belge et polonais qui avait été évacué en Afrique et «rendu» aux Allemands, de janvier à mars 1941, entre Maison-Blanche et Marignane. Après l'arraisonnement lors de la deuxième rotation, les transports seront effectués de nuit par les Farman du GT 1/15 d'Istres.

Le GT 2/15 participe aux opérations de Syrie en juin et juillet 1941, il fournit 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 2/3 du commandant Geille. L'unique Farman 224 rejoint ultérieurement la Syrie avec le commandant Laggabe. 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.

Après l'occupation de Blida par les Américains, le GB 2/15, toujours commandé par le commandant Rochard, déplace son cantonnement à Mouzaïaville le 25 novembre 1942, les avions restant à Blida. Il prend le nom d'*Anjou* en janvier 1943. Les Potez 650 sont réformés à la suite d'un accident près de Fès en 1943 et remplacés en septembre par des Caudron C445 *Goéland* et C635 *Simoun* et des Amiot qui resteront en service jusqu'à l'arrivée, à partir de juillet 1944, des Douglas C-47, Cessna UC-78 *Bobcat*, Beechcraft UC-45 et North American B-25 *Mitchell*.

L'activité du GT 1/15 s'exerce au profit des forces alliées : acheminement vers le front tunisien de troupes et de matériel, transport de passagers et évacuations sanitaires. Deux Potez 540 sont détachés pendant trois mois à Fort-Flatters pour soutenir les opérations engagées par l'Armée.

Le commandant Boizet prend le commandement du groupe en octobre 1943, après un intérim du capitaine Muller. Le commandant Degurse lui succédera lors du transfert à Lyon-Bron après la Libération, le groupe étant alors équipé de C-47.



▲ Maison-Blanche en mai 1941. Le farman 2233 n° 42 «Sous-lieutenant Casse» et le un Potez 650 du GT 2/15 se préparent à accompagner le GC 2/3 en Syrie

▼ Le Potez 650 «Adjudant-chef Renouard» du GT 2/15 avant son départ pour la Syrie



SSLA et SLA

Après la mise en place du SCLA, sous la dépendance du Groupement 15 de transport, par le gouvernement de Vichy, une SSLA (Section spéciale de liaisons aériennes) est mise sur pied à Maison-Blanche en octobre 1940, pour assurer les liaisons du Commandement en Afrique du Nord, par le lieutenant Gael Cressaty qui avait créé une Section centrale des transports ariens à Villacoublay en 1937. Le SSLA qui prend la suite de cette Section centrale est équipée principalement de *Goéland*. et avec quelques Martin 167, Lockheed 12, LeO 45 et Potez 540, *Goéland*, *Simoun*, Martin 167F, Potez 540, LEO 453, Caudron *Phalène*, Potez 58. Il s'y ajoute de nombreux avions légers requisitionnés.

L'activité du SSLA est essentiellement l'entraînement au profit de nombreux navigants et les liaisons dont certaines grandes missions au Sahara et en AOF en Potez 540. Première mission, le 29 octobre 1940, par le Lieutnant Cressaty (qui deviendra le premier commandant du GLAM).

Après le Débarquement du 8 novembre 1942, le 15 novembre 1942 le SSLA quitte Maison-Blanche pour Boufarik et devient SCLA (Service civil des Liaisons Aériennes) du commandement de l'Air en Algérie en 1943 sur Caudron *Goéland* et *Simoun*, puis la SLA du BCRA (Bureau Central de Renseignements et d'Action, les «*services secrets*» de la France Libre) sous l'égide des LAM.

Les Sections de liaisons aériennes (SLA) passent alors sous l'autorité mixte civile et militaire. Cinq SLA sont créées le 1^{er} janvier 1943 dont la SLA 352 (ex SSLA) à Boufarik, dotée de trois *Goéland*, quatre *Simoun* et un Martin 167F.

La SLA du BCRA fusionne, début 1943, avec la SLA 352 qui devient la plus importante de toutes les SLA mises à la disposition de l'EMGFA (État-major général des Forces Aériennes). Outre les liaisons, elle assure le «*rafraîchissement*» des équipages sur les avions américains. L'escadrille, qui conserve les Martin 167 et les avions légers, possède, fin août 1944 : huit *Goéland*, deux Lockheed C-60 *Lodestar*, six Cessna UC-78 *Bobcat* et une quinzaine d'avions divers.

En juillet 1943, est créée la Direction des transports aériens comprenant le Réseau aérien militaire français (RAMF), nouvelle appellation d'Air France et le Service militaire des transports légers (SMTL), nouvelle appellation du SCLA.

Le SMTL fonctionne en pool avec le MATS (*Military Air Transport Service*, transport militaire américain). Il est employé au transport des personnalités dont le général Giraud transporté le 5 janvier 1943 vers Dakar et Niamey et toutes les personnalités civiles et militaires de l'époque dont le général De Gaulle, le bey Moncef Pacha et Ferhat Abbas. Commandant en 1944 : Marcel Loubette puis Frédéric Riedel.

Par l'ordonnance du 24 février 1944 et le Décret du 23 juin, les services de transport sont militarisés et regroupés. Les LAM, RAMF et SMTL sont remplacés par trois réseaux : le réseau central des transports aériens militaires (RCTAM) dirigé par Lionel de Marmier, ayant son siège à Alger et exploitant quinze lignes, le réseau atlantique (RATAM) à Dakar avec quatre lignes et le réseau oriental (ROTAM) à Damas avec trois lignes.

Un Lockheed C-60 *Lodestar* de la SLA 352 arrive le 8 septembre 1944 à Villacoublay, désormais lieu de stationnement de l'unité.

En 1945, la SLA 352, est scindée pour donner naissance au GLAM (Groupe des liaisons aériennes ministérielles) à Villacoublay, créé le 14 février 1945, au GLA 45 à Boufarik qui compte deux ELA (Escadrille de liaison de l'armée de l'Air) : l'ELA 59, à la disposition de la 5^{ème} Région aérienne, et l'ELA 45 à la disposition d'Air Algérie (Direction de l'Aviation militaire en Algérie, ne pas confondre avec la compagnie Air Algérie).



▲ Maison-Blanche en 1941. un Farman du GT 2/15 et les Dewoitine D.520 du GC 2/3

▼ Oued-Hamimine en 1945, Cessna UC 78 Bobcat très certainement du GT 2/15



Chronologie

22 juin 1940 : l'armistice cloue au sol tous les avions français.

26 juin 1940 : les vols civils sont suspendus sur le territoire métropolitain et en France d'Outre-Mer.

15 août 1940 : les vols reprennent par le Service civil des liaisons aériennes (SCLA). Air France devenu Réseau aérien français le 13 février 1941, assurera l'exploitation du SCLA.

15 août 1940 : rétablissement des liaisons civiles aériennes entre la métropole et l'AFN par le SCLA.

21 août 1940 : inauguration de la ligne Tunis-Bône-Alger-Oran-Casablanca qui estera active jusqu'au 7 novembre 1942.

22 août 1940 : ouverture de la ligne Alger-Dakar deux fois par semaine par Oran, Casablanca, Agadir, Tindouf et Atar.

25 août 1940 : ouverture de la ligne Alger-El Goléa, Aoulef-Aguel'Hoc-Gao-Niamey une semaine sur deux.

10 octobre 1940 : Paul Périchon, pilote du SCLA (Air France), disparaît au Cameroun dans l'accident du Dewoitine D-338 F-AQGJ. Il est le frère d'Alex Périchon bien connu dans le milieu de l'aviation légère en Algérie.

Octobre 1940 : la SABENA réquisitionne deux Lockheed 14 d'Air Afrique à Elizabethville en compensation de la livraison aux Italiens, par Vichy, de la flotte SABENA repliée à Alger.

14 octobre 1940 : mise en service du LeO H-246. Le F-AOUJ transporte 27 passagers, 540 kg de fret et 409 kg de poste sur la ligne Marseille-Alger.

21 décembre 1940 : arrivée à Marseille du premier vol (LéO H-246 F-AREI) des avions et hydravions d'Air France (SCLA) et de la 15^{ème} escadre de transport militaire participent, jusqu'en mai 1942, au pont aérien pour transporter l'or des banques de Belgique (200 t) et de Pologne (30 t) de Dakar (Kayes) à Marseille en faisant le plus souvent escale à Alger.

7 janvier 1941 : le Farman 2234 F-AQJM *Camille-Flammarion* décolle d'Alger après avoir été contraint de se poser pour ennuis de moteur au cours d'une liaison entre Marseille-Marignane et Beyrouth.

27 janvier 1941 : premier transport d'or par le GT 2/15 entre Maison-Blanche et Marignane (Cdt Muller, pilote AC Wetzel). Le Farman 2233, chargé de 3 tonnes d'or, casse son train à l'atterrissage et restera sur place.

1^{er} février 1941 : Le gouvernement de Vichy met fin à l'existence de la Régie Air Afrique et son matériel est repris par le SCLA. Cette décision est confirmée par le Gouvernement provisoire le 9 août 1944. Les opérations de liquidation seront officiellement closes le 30 novembre 1949.

13 février 1941 : Air France qui assure l'exploitation du SCLA, devient Réseau aérien français.

11 juin 1941 : le Farman 2233 F-BAAG est contraint, par des ennuis mécaniques, de faire une escale de trois jours à Alger au cours d'une liaison entre Marseille-Marignane et Rayack (Syrie).

4 octobre 1941 : l'Amiot 356 F-BAGP, piloté par Durmon, effectue la première liaison coloniale sur le trajet Alger-Dakar-Casablanca-Marignane.

12 novembre 1941 : le quadrimoteur Potez 662 F-ARAY, avion personnel du général Huntziger, secrétaire d'État à la Guerre du gouvernement de Vichy, s'écrase dans le mauvais temps sur le mont Aigoual dans les Cévennes à 13 h 03, au retour d'une mission d'inspection en Afrique,

après avoir décollé d'Alger à 8 h 30 et en se dirigeant vers Chy-RThue. Les sept occupants, dont le général, périssent. Pilotes : Lt Jean Lefèvre et Cne François Roccaboy, passagers : Gnl Huntziger, Jean Labusquière (chef du cabinet civil), Cne De Royère (officier d'ordonnance), un radio et un valet de chambre.

27 novembre 1942 : Ordonnance de l'amiral Darlan transférant au général commandant en chef en AFN les éléments d'Air France stationnés en Afrique.

6 janvier 1942 : accident à Beni-Bel-Aïd du Caudron C445 *Goéland* F-BAGH du Ministère de l'Air.

27 janvier 1942 : le Farman F.222.2 n°13 en route pour Oran percute une montagne et s'écrase près de Tizi-Ouzou (un seul survivant sur les huit occupants).

13 août 1942 : le LeO H-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 huit blessés à bord. Il transportait Roger Dupuy, pilote d'Air France (indemne), et un radio d'Air Afrique qui a été tué.

27 septembre 1942 : le trimoteur Dewoitine D.342 F-ARIZ (seul exemplaire de ce type) de la ligne Alger-Dakar et s'écrase dans la région d'Ameur-el-Aïn, par très beau temps, entraînant la mort de ses occupants. Parmi les vingt-six victimes se trouvent les cinq membres d'équipage (le pilote Gaston Chenu, le radio Albert Jellade, le mécanicien Fernand Renier et le steward Robert Haefflinger), la femme et le fils du général Barreau, commandant supérieur des troupes en AOF, onze femmes et enfants d'employés d'Air France en poste à Dakar et les pilotes Robert Arnoult et Pierre Casanova et le mécanicien André Beauflis, le radio-navigant Aubert Jellade, le mécanicien-navigant Fernand Renier et le steward Robert Haefflinger qui rejoignent leur poste. Le général Noguès, résident général de France au Maroc, qui devait faire partie du voyage, laisse ses affaires dans le Dewoitine et change d'avion à l'escale d'Alger pour continuer sur Casablanca avec le Martin 167 du général Bergeret. Il échappe ainsi miraculeusement à l'accident qui semble avoir été causé par un attentat (une bombe aurait pu être déposée dans un fuseau moteur et détruire le longeron).

13 octobre 1942 : accident, à Colomb-Béchar, du Caudron C 445 *Goéland* F-BAEH.

8 novembre 1942 : Débarquement des Alliés en Afrique du Nord. Opération *Torch*.

10 novembre 1942 : dans la nuit, deux Dewoitine 338 d'Air France décollent d'Istres et se posent à Biskra. L'un d'eux (F-ARIB) est piloté par Roger Dupuy, ancien d'Air Afrique.

27 novembre 1942 : Ordonnance de l'amiral Darlan transférant au général commandant en chef en AFN les éléments d'Air France stationnés en Afrique.

2 décembre 1942 : reprise partielle du trafic est reprise avec la ligne Alger-Casablanca-Dakar en Lockheed.

Janvier 1943 : reprise de la ligne Alger-Gao-Dakar.

13 janvier 1943 : le Lockheed 14 F-ARRF *Ville-de-Gao* s'écrase, pris par une tempête de sable, sur le terrain de secours d'Aguel'Hoc lors d'un vol Alger-Dakar via Gao et Bamako. Le pilote Marc Cariou, le mécanicien Joseph Lefèbvre, le radio Léopold Gimié et les trois passagers sont tués.

25 mars 1943 : première liaison Damas-Alger par les LAM pour amener le général Catroux, représentant de la France Libre à Alger.

14 avril 1943 : réouverture de la liaison aérienne Syrie-Liban-AFN par les LAM.

19 avril 1943 : ordonnance du général Giraud militarisant les entreprises de transport aérien sous

le nom de Réseau impérial (ou LAM, Lignes aériennes militaires).

19 avril 1943 : Ordonnance du général Giraud militarisant les entreprises de transport aérien sous le nom de Réseau impérial (ou LAM, Lignes aériennes militaires). La Direction de l'aéronautique civile prend le nom Direction des transports aériens. Le Gal Mendigal, commandant l'aviation française d'Afrique, signera la décision le 27 mai.

30 mai 1943 : le général De Gaulle arrive à midi, en Lockheed *Lodestar* des LAM, à l'aérodrome de Boufarik accompagné de Pierre Billote, Massigli, Philip et Gaston Palewski. Il s'installe à Alger dans la villa de Jean Germain, chemin des Glycines. Création, quatre jours plus tard, du Comité français de la libération nationale, nouveau pouvoir central, dirigé par les généraux De Gaulle et Giraud.

15 juillet 1943 : l'accident d'un Caudron *Goéland* du GLA près de Sétif entraîne la mort de : adjudant-pilote Robert, sergents Morin et Talre et lieutenant Marcel Lebois. le passager Bazaincourt est indemne. Le lieutenant-colonel Pierre Tassin de Sainte Pereuse, commandant le Groupe *Bretagne*, est gravement blessé et amputé d'une jambe, il cède alors le commandement du groupe *Bretagne* au commandant Pierre de Maismont.

10 janvier 1944 : Air France devient Air France-Lignes Impériales.

24 février 1944 : Ordonnance du CFLN à effet du 1^{er} mars, les LAM, Air France-Lignes Impériales, l'Aéromaritime et le Réseau aérien militaire français fusionnent pour constituer les Transports aériens français sous la direction de la Direction des transports aériens soumis au commissaire à la Guerre et à l'Air (où est placé un Bureau de l'aviation civile) pour la durée des hostilités. Max Hymans est nommé directeur des Transports aériens en remplacement du Gal de Boysson.

16 mars 1944 : reprise du service régulier Alger-Corse trois fois par semaine.

26 septembre 1944 : Roger Dupuy devient chef-pilote des TAM, en remplacement de Jean Dabry.

24 octobre 1944 : reprise du service postal Constantine-métropole.

30 décembre 1944 : disparition en méditerranée, entre Alger et Marseille du Lockheed C60 *Lodestar* FC-BAD piloté par Robert Guilloux, Roger Henry radio et Émile Guillot mécanicien. L'avion transporte Lionel de Marmier commandant le RLAM et Marcel Duclos, président de la délégation spéciale d'Alger. Il semble que l'accident soit dû à un sabotage.

9 février 1945 : parution du Décret créant le Réseau des lignes aériennes française. Le Réseau est constitué par : l'ensemble des lignes aériennes de nationalité française qui relient des points de la métropole ou de l'Empire soit entre eux soit à l'étranger. Il est placé sous l'autorité du ministre de l'Air et rattaché à la direction des Transports aériens. le RLAF, présidé par Max Hymans et commandé par l'ingénieur en chef Henri Desbruères, prend, sous le contrôle de l'État, la succession d'Air France et du RLAM. Le service sur l'AFN est réservé à 75 % aux passagers prioritaires. Le 15 octobre, le RLAF lance le recrutement d'une centaine de personnel navigant pour le réseau qui s'étend sur 75 000 km.

16 mai 1945 : le RLAF ouvre, en Lockheed 16, des lignes au départ d'Alger vers l'AEF.

26 juin 1945 : Ordonnance portant nationalisation des transports aériens qui concerne Air France, Air Bleu et Air France Transatlantique.

2 juillet 1945 : premier service sans surtaxe aérienne d'Alger vers la métropole.

23 août 1945 : disparition dans la baie d'Alger, au cours du vol d'essai, du Lockheed 18 F-ARTK du RLAF, du SL -pilote André Heinzelmann, du SL-radio Charles Borel, du SL-mécanicien Germain Lafitte et des passagers Marguerite et Georges Perez, Hubert Gabillet et Joseph Remer.

1^{er} janvier 1946 : le RLAF devient Air France.

Le personnel navigant en Afrique

Cette décision, établie par le ministère des Armées, permet de retrouver les membres du personnel navigant d'Air France, qui était mobilisés et affectés au Secteur central africain.

MINISTÈRE DES ARMÉES

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL "A1R"

1er Bureau
N° 542 /EMGA/1/0

Paris, le 16 janvier 1946

DECISION

I - Cessent à compter du 1er février 1946 leur emploi dans le cadre des assimilés spéciaux de l' grade de l'Air, les Officiers, sous-Officiers et Hommes de troupe des réserves des Grades de Terre, de Mer et de l'Air ayant fait l'objet d'une nomination au titre de ce cadre depuis le 2 septembre 1939.

II - Les Militaires en ce cas perdent automatiquement leur grade d'assimilation, reprennent le grade détenu dans les réserves et suivent pour la démobilitation les règles applicables aux personnels militaires de l' grade de l'Air.

signé : NICHELST

Secteur Central Africain
de la Société Nationale AIR FRANCE

Alger, le 19 janvier 1946

N° 1520/70/Pa

COPIE CONFORME

notifié à :

MM. les Commandants : CHAVARD - DESCOMBES - DUPUY - ROTH

Capitaines : BATA - GARNIER - DORIEL - FICHOU - MASSIAS - MAHUR - PASCARD - PLALONT - POURCHASSE - PUGO - ROME - SALADIN - SARRATIS - THOMAS - VILLET.

Lieutenants : BASIRE - BARRIER - CHARTIER - GALEFFE - LAFEBRE - LEMOYNE - MACQUEN - ROBERT - SCHNEIDERMAN - VIDALON - VIRE.

S/Lieutenants : BOUCHET - CAMPE - CATALIS - CORRE - ESPERAN - TEILLE - FOUQUET - FREISE - GELLY - GERARD - KOFFY - LEMURE - MULLER - PIERSON - ROUSSEAU - STEPHANO - SULTANA - TALBOT - TARPIN - WIEHENBETT - ZEBIER - FRANK.

En les avisant qu'ils seront rayés des contrôles du détachement administratif le 1er février 1946. Le solde leur sera payé jusqu'au 31 janvier 1946 inclus.

Le personnel appartenant à l' grade de l'Air non déchargé d'obligations militaires devra se rendre à Blida à partir du 1er février 1946 en vue de se faire demobiliser. Il devra au préalable passer au bureau militaire, porter son carnet d'habillement et de son paquetage, retirer sa feuille de route, son carnet de solde, sa fiche de renseignements n° 2 et sa fiche d'habillement.

Le personnel appartenant à la MARINE devra se rendre à "MARINE ALGER" pour régulariser sa situation. Il devra au préalable passer au bureau

D
EX
Pa(2)
Pa(2)

Roger Dupuy

Roger Dupuy est né le 29 juin 1899 à Avignon. Incorporé le 17 avril 1918, il est breveté sergent pilote à Istres le 15 mai 1919. Il va ensuite à l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny, Il effectue plusieurs période militaires et entre comme pilote à Air Union d'août 1928 à juin 1929. Il est breveté pilote de transport le 7 juin 1929, date à laquelle il entre à l'Aéropostale jusqu'au 15 août 1931. Il est ensuite au Club provençal de tourisme aérien à Marseille jusqu'en mars 1935 puis à Air Afrique jusqu'en février 1941. Affecté à Air France, il est au SCLA, puis aux LAM comme pilote, puis comme chef-pilote en septembre 1944, avant de revenir à Air France.

Lorsqu'il était à Marseille, Roger Dupuy a construit un petit avion utilisé par Louis Chartoire pour tenter le Challenge Paris-Saïgon (effectuer le trajet en moins de 15 jours avec un avion de moins de 550 kg à vide). Mais, le 25 janvier 1934, contraint par le mauvais temps, Louis Chartoire se pose à Collo, puis à Bône. Le voyage s'arrêtera à Damas, la blessure à la main que s'était faite le pilote en mettant en route son moteur à Bône s'étant aggravée.



Ci-contre, l'avion construit par Roger Dupuy et piloté par Louis Chartoire dans sa tentative malheureuse vers Saïgon. Ci-dessous, les avions pilotés par Roger Dupuy

DATE DES BREVETS	APPAREILS PILOTES.	NOMBRE D'HEURES DE VOL sur chaque appareil.	ACCIDENTS — CASSES
Militaire... { 15.5.19 N° 18.067 2	Déperdussin 30 ^{cr} Pieriot - Type X + Sopwith 130 ^{cr}	- 145 ^{cr}	
Tourisme... { 12.5.19 N° 17.293 2-16.10.36 N° 65	Caudron ; C III Rh.39 Anz. 100 Goulet bi. 4k8 et 4k8 4k. ^{co} , 4k9 Maurio 28 m. ^{co} , 23 m., 28 m., 25 m., 25 m., 13 m., 13 m. ^{co}	E.60 ^{yo} , C.59 ^{yo} , C.109 ^{ho} , C.234 ^{ys} , Lucide ^{ys} , C.230 ^{ys} , Phalès	
Transport... { 7.6.29 N° 1200 2	Heronnes 138 ^{yo} , Ai 30 ^{yo} , 35 ^{yo/so} , 191 ^{bo} , 181 ^{bo} , 230 ^{zo} Spad Pieriot Spad 15 ^{yo} , Spad bi, ^{yo} Spad Herbeumont ^{yo} Hanriot HD 14 ^{yo} , HD 17 ^{yo} , HD 32 ^{yo}		
Navigateur... { 11.9.30 N° 238 A-5.37 N° A-A.	Salmson 270. Briquet 14 Ax ^{yo} , 16 BNx ^{yo} , 17 CX ^{yo} Rotez 25 ^{yo} , 36 ^{yo} , 43 ^{yo/so} , 58 ^{yo} , 56 bi. ^{yo} , 661 quadri ^{yo} .		
Mécanicien :	Laticière 17 ^{yo} , 25 ^{yo} , 26 ^{yo} , 28 ^{yo/so} . Schreck (hydra) HD 17 ^{yo} Cams (hydra) 63 bi. ^{yo} D.P.C.A. (hydra) Meteor tri. Kharbach Roland tri. Barman 402 ^{yo/co} Dupuy II-40 bi. ^{yo} , IJ.60 ^{yo/so} diarée (hydra) 240 quadri ^{yo} , 246 quadri ^{yo} de Havilland Dragon bi. ^{yo} Bloch 120 tri. ^{yo} , 220 bi. ^{yo} , 161 quadri. Voleker BVII tri-tetra Lockheed d.14 bi. ^{yo} , d.18 ^{yo} , C.60 Ilwacoine 338 tri. ^{yo} Lorin & Olivier Leo bi. Junkers Ju 52 tri. Stinson DO 3 bi.		
NOMBRE D'HEURES DE VOL ANTERIEURES A LA DATE DE DELIVRANCE DU PRESENT CARNET.			
DE JOUR	DE NUIT		
MILITAIRE CIVIL	MILITAIRE CIVIL		
65 h. + 6.385 y	+ 231 h. 40		
TOTAL GENERAL : 7.271 h. 05			
1. Av. av. — 2. Hydrovion. — 3. Elémentaire. — 4. Supérieur.			
= 1.354.675 km parcourus			



▲ Roger Dupuy, à gauche

ALGER, le 26/9/44

N° 2004/D

NOTE A TOUS LES SERVICES

A la suite de la mise à la disposition de la DTA du Chef Pilote DABRY qui quittera son service ce jour, l'intérim de Chef Pilote sera assuré par le Capitaine DUPUY.

Le Colonel de MARMIER
Commandant du Réseau Central des
T.A.M.

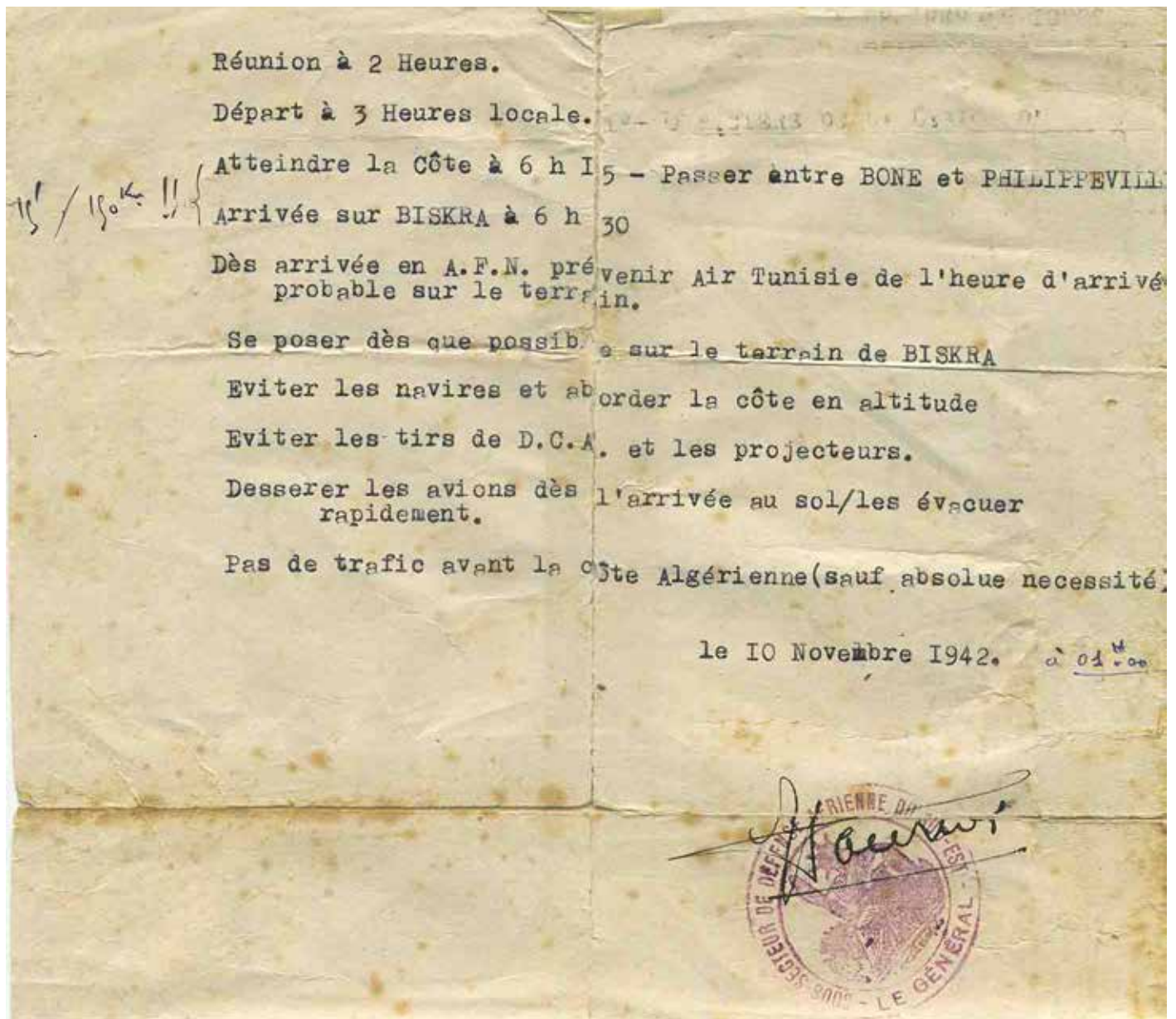
Agitation autour du Débarquement

Avant, pendant et après le Débarquement du 8 novembre 1942, une certaine agitation anime des aéroports métropolitains et algériens.

Le 5 novembre 1942, arrivent à Maison-Blanche, en provenance de Vichy, l'amiral Darlan, en Martin 167 piloté par le commandant Chassin, avec le général Bergeret, commandant la Défense aérienne, le capitaine de vaisseau Lemonnier et les lieutenants-colonels de l'armée de l'Air Paul Bailly et Fernand de France. Certains des occupants de ce Martin 167 font partie du réseau de résistance militaire Alliance et sont au courant du Débarquement allié.

Le général Bergeret deviendra adjoint de l'amiral Darlan, alors que le général Mendigal conservera la direction de l'armée de l'Air en Algérie.

Dans la nuit du 10 mai 1942, deux Dewoitine 338 d'Air France décollent d'Istres et se posent à Biskra. L'un d'eux (F-ARIB) est piloté par Roger Dupuy, pilote du SLA.



L'ordre de mission pour «l'évasion» du 10 novembre 1942

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		OBSERVATIONS ET VESAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	
					VOLS NUIT.	<i>Kilomètres parcourus</i>
			Report.....	8.00 ^h	dont	242 ^h = 1.484.385.
9 Nov. 42	Dewoitine D.338	F-ARIB	Marseille - Istres	0.15		35
10 "	"	"	Istres - Biskra	3.45		1.000
12-14.12	"	"	Biskra - Meknes	4.15		1.085
"	"	"	Meknes - Rabat	0.35		135
"	"	"	Rabat - Casa	0.35		110
14-11.12	"	"	Casa - Alger	5.10		1.085
20-11.12	"	"	Boufarik - Biskra	0.10		20
"	"	"	Biskra - Youks	1.57		500
"	"	"	Youks - Alger	1.45		470
"	"	"	Alger - Boufarik	0.11		55
"	"	"	Boufarik - Alger	0.10		55
3-12.12	Lockheed 18	F-ARTG	Alger - Rabat	3.35		1.010
11-12.12	"	"	Rabat - Casa	0.35		110
			A reporter.....	8.027 ^h 39	2.415 ^h 36	1.490.045

▲ «L'évasion» du Dewoitine D.338 F-ARIB, piloté par Roger Dupuy, le 10 novembre 1942

▼ Roger Dupuy, Pujot et Schuller à Marrakech le 24 décembre 1942, devant le Lockheed 18 F-ARTG



Vol vers la Corse

Le 27 septembre 1943, le Lockheed 18 F-ARTF, piloté par Roger Dupuy, transporte le général De Gaulle et sa suite d'Alger à Ajaccio. Retour le 28 septembre

Pour tous ses vols, Roger Dupuy rempli un journal de navigation particulièrement soigné.

Spécial s/ Corse.

Day Pouliquen Maguet
G. de Gaulle - G. de Boysson
M. Schneider - M. Douzel

Lockheed 18 F. ARTF.

L: 27 à M: 28. 9. 43 T. ep. Durée Dist. V. neg. Alt. Obs. C.C.

Naison. Blanche Veuil.	11. 15					
... (trans T.)	11. 19					
Tizi. ouzou	15. 04	15	75	300	3300	
Bougie			167			
Kerrate d'Alas			183			
St. Robin	18. 30	41	275		3800	
Philippe Constant. d'Alas			332			
Bône. Salines (trans T.)	16. 09	1.20	410	307		
... (atterr.)	16. 15	1.30		380		
Bône	16. 30					
cap. de grande Takouch	6. 17	13	50	230	700	
OTE 30g Bône	26	29	144	320	900	
cap. de Bône	40	42	138	300	900	
cap. de Bône	6. 59	55	235	340	2000	
cap. de Bône			288		500	
cap. de Bône			255		360	
cap. de Bône			255		1800	
cap. de Bône	7. 23	1.20	428			
cap. de Bône			255			
cap. de Bône	7. 31	1.31	438	328	1580	
cap. de Bône	43	1.39	413	335		
cap. de Bône	7. 45	1.41	553	337		
cap. de Bône	7. 49	1.49	550		500	
cap. de Bône			568			
Il. Ajaccio (pointe N.)			437			
cap. Huro (Cade)			570			
I. Sampurac			577			
Campo del Oro. (trans T.)	8. 02	1.58	595	324		
... (atterr.)	8. 05	2.05	638	316		

Essence =
Cuy = 88 + 7 = 95 (direct)
port WSW
ngx. off. d'Alas
Colonne mms massive
par l'air, d'Alas

86. 49 N.
7. 51 E.
Essence = 1800

lever vrai:
Cuy = 360 + 6 = 366
port WSW
très ngx d'Alas
Survol du phare
de l'île
par l'air

Survol du phare
Cuy = 35 + 6 = 41
338

Très ngx. s/ l'île
et off. au large.
- vent W -

Alerte et chasse
d'un Junkers 88 sur le
terrain et s/ le port -

lever vrai: 5. 10
point. jour: 4. 42

41. 55 N.
8. 48 E.

Ajaccio.

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE D'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8.26.01	2h15.36	13.45	1.55.280 +
17-9-43	✓	(2.60) 286.066	Tunis - Boume	2.35			685
27-9-43	loch.18	F-ARTE	Alger - Boue	1.35			430
28-9-43	"	"	Boue - Ajaccio	1.57			700
29-9-43	"	"	Ajaccio - Boue	2.22			700
"	"	"	Boue - Alger	1.40			430
2-10-43	loch.14	F-ARRE	Alger - El-Jahia	2.15			710
"	"	"	El-Jahia - Guel	1.36			445
"	"	"	Guel - Gao	4.03			1270
3-10-43	Q.338	F-ARBP	Gao - Mamey	1.40			410
"	"	"	Mamey - Zindet	3.20			775
"	"	"	Zindet - Guel	3.20			715
4-10-43	"	"	Guel - F. Michamb.	2.00			715
"	"	"	Michamb. Bouqui	2.05			560
			A reporter.....	8.29.59	2h15.36	13.45	1.563.635 +

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE D'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8.29.59	2h15.36	13.45	1.563.635 +
5-10-43	Q.338	F-ARBP	Bouqui - Bouzys	4.10			1.105
11-10-43	"	"	Bouzys - P. Guel	1.35			430
"	"	"	P. Guel - Aberville	2.15			665
"	"	"	Aberville - Guel	1.45			430
14-10-43	"	"	Guel - Lagas	3.20			790
"	"	"	Lagas - Cotonou	0.45			130
15-10-43	"	"	Cotonou - Anou	1.10			315
16-10-43	"	"	Anou - Abidjan	1.40			415
"	"	"	Abidjan - Bamako	3.35			990
17-10-43	"	"	Bamako - Bobo	2.05			470
"	"	"	Bobo - Gao	3.10			815
18-10-43	"	"	Gao - Aguel'ba	1.35			395
"	"	"	Aguel'ba - Guel	3.30			885
			A reporter.....	8.32.14	2h15.36	13.45	1.571.460 +

Extraits du carnet de vol de Roger Dupuy. Les 27 et 28 septembre 1943, vols Alger-Ajaccio et retour avec le général De Gaulle et, le 2 octobre, départ d'Alger pour une mission en Afrique avec René Plevin (voir page suivante)

Mission en Afrique

Du 2 au 18 octobre 1943, Roger Dupuy effectue un vol spécial en accompagnant René Pleven, (commissaire aux Colonies), Jacques Soustelle (cabinet du général De Gaulle), André Duval (pseudonyme d'André Postel-Vinay, inspecteur des Finances) et leur suite dans un grand périple en Afrique.

RESEAU AERIEN MILITAIRE
FRANCAIS

Centre)
ou) de ... ALGER
Escale)

ORDRE DE MISSION N° ... 76

Grade Capitaine DUPUY Roger

Fonction Pilote

Du Centre ou Escale de ... ALGER

Devra se rendre de ... ALGER à LAMX/BRAZZAVILLE/DOUALA/
ABIDJAN/BAMAKO/ALGER

Pour ... mission spéciale (voyage de M. PLEVEN, Commissaire des Colonies) ...

Date de départ ... 2 Octobre 1943

Durée prévue 3 semaines

Dispositions spéciales Avion

.....

.....

Cet ordre de déplacement a été délivré le ... 1er Octobre 1943

conformément aux instructions de la DIRECTION GENERALE.

Signature d'identité de l'Agent : Cachet : Le Chef d'Exploitation :



L'ordre de mission

VISAS

DEPARTS

ARRIVEES

ao 3-10-43 à 5.30
NB 3 10 43 a 8 45
ZW 3/10/43

ao 2-10-43 à 5.50
NB 3 10 43 a 7 50
ZW 3/10/43

ESCALE DE BANGUI

arrivé le 4-10-43
à 10h 15
Départ

ESCALE DE BANGUI

départ le 4-10-43
à 11h 15

Vu au départ de Brazzaville
le 4-10-43

Vu à Brazzaville le 5/10/43
à 09h 06

Vu ad'arrivée à Pt. Noire le 11/10/43
à 06.30
Le lieutenant Reymond chef de poste

Vu à l'arrivée à Douala
le 11 Octobre 1943
Le chef d'escadre LAM. J. J. J.

Vu au départ de Pt. Noire le 11/10/43
à

Vu au départ de Douala
le 14 Octobre 1943
Le chef d'escadre LAM. J. J. J.

Vu au passage
14 Oct 1943

Vu à l'arrivée et au départ
de Libreville le 11/10/43

IMMIGRATION OFFICER
P. J. Carter
Sgt.
APAPA AIRPORT, NIGERIA

Vu à l'arrivée et au départ à Jao le 17-10-43
à 14-10-43
C. C. T. J. J.

Les tampons des différentes étapes, au dos de l'ordre de mission

1^{er} Spécial A.E.F.

{ Hy. / m. Poulain
d'homme / Rubbert }

{ Lockhead 16. F. ARRE
Wasp. }

2 Oct. 1943

Alger

cm = 183 + 8 = 191 d'inch

M ^{on} Blanche (Sicil) (trist)	6.00 -03				
Boukif i bab. 10 ^e	93	20	88	264	350
Ain Ousserra d'ib	32	29	137	285	—
Guelles Stel	37	34	168	298	—
Recher de Sol ^{5^e}	43	40	203	304	—
Djella			222		—
Tarmit			265		—
Laghouat 1 ^{er} Tr	7. 05	1.02	318	310	350
Kili	13	1.10	366		—
Coupons mied M. Inouguene	36	1.33	482	310	—
El Meineisse			542		—
El Borge			561		—
El Retmaia			637		—
El Jelia (trav T)	8 10	2.06	675	317	—
— (attorn)	8 15	2.15	680	302	—

II-7 198
Beau dain 196
Vint SW. 2'S 195
Frais 20/40

M. Plercy - Comm. Colonies
Cep. Cedil - Chef cab. de C^{ie} Ed.
M. Dural - Inspect. Finances
M. Soastelle - Cab. de la Paix
M. Gaceta - D^{re} Informat. Brava
C^{te} Bieschi
M. Perlstein

200

202

noy org. par
6/10 strato ca.

27 M = 191 27.10 200

El Goléa

18-10	T.c p.	Durée	Dist.	V.moy.	Altit.	Observations	C. C.	
30° 35' N 2. 52 E	(T)	<u>El Goléa</u> (T) 397				Essence au départ : 1500 Lever vrai = Cm = 3 + 8 = 11 direct 0 = 8 (Jolia Laghouat)		
13.10. 12						Beau, Sautage		
Dt Retinaia			38					
El Bagr.			114					
El Meineisse			133		3000	QTE 386 ± 14.15 Tente W	10	
Couhaus oues Mehaigherène	20	43	357	193	268	2900	{ Très bon temps 5-6 km photo. en.	18
Mali à 5 diel	50	1.08		309	274			
Laghouat (T)	15.01	1.19		357	243 (T)	3200 740	Cm = 6 + 8 = 14 (Laghouat Alger)	
Tzouit	15.12	1.30		410	243		très altit - température gr. p. le mais plus vers 1800/1800, beau dessous	
Dajella				453			Entre grand	
Rocher Sacel	15 20	1.43		472	215			
Guelt es Stel	33	1.51	318	507	274			10
Ain oussera				538			Plus de gey	
Boussif.	16.09	2.07		587	278	3000		
Mou. Blanche (T)	16.09	2.27		675		1000	Beau	
	20	2.40		680				
36.42.56 (T) 3.13.31 (E)	(T)	<u>Alger</u> (T) 21				Coucher vrai Ravitaillement à l'arrivée : E = No H = No		

La dernière étape, El Goléa-Maison-Blanche, au retour, le 18 octobre 1943

Carnets de vol

Emmanuel Arin

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	7243,02			Nuit: 425.30
25 juin 1940	8.338	F. AQBS	Rome - Bordeaux	5.37			
"	"	"	Bordeaux - Toulouse	0.50			
10 sept. 1940	"	F. AQBK	Toulouse - Marseille	1.15			Cordier
12 sept. 40	"	F. ARIA	Marseille - Alger	3.15			
14 sept. 40	Look. 18	F. ARTK	Essai	0.30			Poulain.
15 sept. 40.	"	"	Alger - El Golea	2.30			
"	"	"	El Golea - Aoulef	1.39			
"	"	"	Aoulef - Gao	4.12			
17 sept. 1940	"	"	Gao - Bobo Dioulassa	2.18			
"	"	"	Bobo Dioulassa - Bamako	1.16			
"	"	"	Bamako - Dakar	2.55			
			reporter.	7259.14			Nuit: 425.30

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	7365.32			Nuit: 426.35
25 oct. 1940	8.338	F. AQBP	Aguel'Hoc - Aoulef	3.08			
"	"	"	Aoulef - Alger	4.14			
26 oct. 40	"	F. ARIA	Alger - Marseille	3.15			15200*
"	"	F. AQBK	Marseille - Toulouse	1.30			Cordier. 660*
16 nov. 40	"	F. ARIG	Toulouse - Marseille	1.07			Roth. K.
17 nov. 40	Leo 345	F. AREJ	Marseille - Alger	3.55			Cassion.
18 nov. 40	Look. 18	F. ARTL	Alger - El Golea	2.30			
"	"	"	El Golea - Aoulef	1.12			
"	"	"	Aoulef - Gao	4.15			
19 nov. 40	"	"	Gao - Bamako	3.10			
"	"	"	Bamako - Dakar	3.22			
				7397.40			Nuit: 426.35

Emmanuel Arin (suite)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1941			Report.....	7530 ^m 38			
1 Mai	Dew 338	F-ARIB	Marseille - Alger	3 ^m 11			K
2 "	"	F-ARIB	Alger - Oran	1 ^m 37			
2 "	"	F-ARIB	Oran - Casa	2 ^m 55			
2 "	"	F-ARIB	Casa - Agadin	1 ^m 40			
3 "	"	F-ARIB	Agadin - Tindouf	1 ^m 15			
3 "	"	F-ARIB	Tindouf - Atar	3 ^m 44			
3 "	"	F-ARIB	Atar - Dakar	3 ^m 07			
6 "	"	F-ARIB	Dakar - Atar	2 ^m 57			
6 "	"	F-ARIB	Atar - Tindouf	3 ^m 30			
6 "	"	F-ARIB	Tindouf - Agadin	1 ^m 23			
			A reporter.....	7554 ^m 17			

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1942			Report.....	4811 ^m 19	432 ^m 15	10 ^m 45	
5 JUIN	Dew 338	F-ARIB	F-Tinquet - Agadin	2 ^m 29			
5 "	"	"	Agadin - Casa	1 ^m 52			
5 "	"	"	Casa - Oran	2 ^m 51			
5 "	"	"	Oran - Alger	1 ^m 38			
11 "	Wiboult	F-AMHM	Alger - Marseille	4 ^m 27			
28 MAI	Dew 338	F-APBC	Vol d'essai - Dakar	1 ^m 00			4825 ^m 31 4728
							<< 19 ^m 52.7
18 Juillet	Dew 338	F-ARID	Marseille - Alger	3 ^m 15			
18 "	"	"	Alger - Oran - Casa	5 ^m 16			
19 "	"	"	Casa - Agadin	2 ^m 03			
			A reporter.....	4836 ^m 05	432 ^m 15	10 ^m 45	

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1940			Report.....	7.506"	45"		dont 747" 05 de nuit
23 juillet	FARMAN	2223	Sasai	0"	35"		
24 juillet	"		Oujda-Meknes	1"	55"		
25 juillet	"		Meknes-Tamaneur	3"	35"		
9 août	"		Tamaneur-Agadir	0"	45"		
14 août	"		Agadir-Casa	1"	55"		
14 août	"		Casa-Alger	3"	50"		
17 "	Dev. 338		Alger-Marseille			4" 00	
8 Septembre	"	F.AQBQ	Marseille-Alger	3" 12			
"	"	"	Alger-Marseille	3" 27			
15 "	"	F.ARIH	Marseille-Alger	3" 30			
20 "	"	F.ARIA	Alger-El Golea	3" 00			
20 "	"	F.ARIA	El Golea-Bordj	1" 50			
20 "	"	F.ARIA	Bordj-Aguilhon	3" 15			
			A reporter.....	7537" 34		4" 00	

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	4607" 17	437" 05	5.00	
5 Février	Lia 246	F.AREI	Marseille-Alger			3.15	
8 Février	DE-342	F.ARI3	Alger-Oran			1.40	
10 Février	DE-342	F.ARI3	Oran-Casa-Agadir			4.00	
10 Février	DE-342	F.ARI3	Agadir-Bordj-Ager			4.39	
10 Février	DE-342	F.ARI3	Ager-Dakar			3.10	
20 Février	Lockheed	F.ARI4	Dakar-Kadack-Kayes	2.15			reconnaissance de ligne
20 Février	Lockheed	F.ARI4	Kayes-Bamako-Bolo	2.46			
21 Février	Goëland	F.APKR	Bolo-Ouaga-Niaméy	3.20			
21 Février	Goëland	F.APKR	Niaméy-Finder	3.05			
22 Février	Goëland	F.APKR	Finder-Niaméy-Ouaga	5.20			
23 Février	Goëland	F.APKR	Ouaga-Bolo-Bamako	3.07			
23 Février	Goëland	F.APKR	Bamako-Kayes	1.38			
24 Février	Goëland	F.APKR	Kayes-Kadack-Dakar	2.17			
			A reporter.....	7631 05	737 05	21 44	

Jean Espitalier (suite)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1942			Report.....	7757 ⁴¹	732 ⁴⁵	39 ¹⁴	
23 JUILIN.	Dew.338	F. AGRF	Marseille - Alger	2.07			
24 "	Looskeed	F. ARAF	Alger - El Golea	2.20			
24 "	"	"	El Golea - Boule F.	1.33			
24 "	"	"	Boule F. - Bourem	4.35			
25 "	"	"	Bourem - Gao	0.25			
25 "	"	"	Gao - Niamey	1.50			
25 "	"	"	Niamey - Bobo	2.10			
25 "	"	"	Bobo - Bamako	1.15			
25 "	"	"	Bamako - Dakar	3.07			7778 ⁰³ - 7110
							11.25 ⁴¹ 7
2 Juillet	"	"	Dakar - P ^t Etienne	2.32			
2 "	"	"	P ^t Etienne - Dakar	3.24	3.24		
3 Juillet	"	"	Dakar - Bamako	4.01			
4 Juillet	"	"	Bko - Bobo - Abidjan	4.01			
			A reporter.....	7791 ¹¹	731 ⁰⁹	59 ¹⁴	

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1942			Report.....	7815 ²⁵	736 ⁰⁹	39 ¹⁴	
29 Juin	Looskeed	F. ARAF	Vol. d'essai - Dakar	0.25			
21 Juillet	Goëland	F. BAFQ	Dakar - Nouakchot	2.02			
21 "	"	"	Nouakchot - Dakar	1.55			
24 "	Dew.338	F. ARID	Dakar - P ^t Etienne	3.51	3.51		
24 "	"	"	P ^t Etienne - F ^t Trinquet	3.40	1.28		
24 "	"	"	F ^t Trinquet - Agadir	2.29			
24 "	"	"	Agadir - Casa	1.45			
29 "	"	"	Casa - Oran - Alger	4.45			
30 "	"	F. AOB1	Alger - Marseille *	3.21			7839 ³⁸ 16.515 K
							11.61 ⁴³ 57
19 "	Looskeed	F. ARTG	Vol. d'essai - Dakar	0.50			
22 AOUT	Dew.338	F. ARIB	* Marseille - Alger	2.56	2.56		
22 "	"	"	Alger - Oran - Casa	4.35			
			A reporter.....	7847 ⁵⁹	744 ²⁴	39 ¹⁴	

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	
			Report.....	7003 ^H 45	Sout	224 ^H 55
17-6-40	Lockheed 14	F-ARIV	consignage Blida-Oran	0.20		
18 -	-	F-ARTE	Oran - Toulouse (via Agde)	4.15	Sout	2 ^H 35 (unicap. Hebeard, pas. 2 TSF.)
			T. Blapier - T. Francouzel	0.10		
			Toulouse - Lezignan	0.30		
			Lezignan - Perpignan	0.20		
19-6			Perpignan - Oran (via Agde)	3.30	Sout	0 ^H 40
			Oran - Blida	1.15		
20-6			Blida - Perpignan (via Agde)	2.55	Sout	2 ^H 20
			Alger - La Salanque	0.15		
			La Salanque - T. Francouzel	0.55		
			T. Francouzel - Bardeux	0.50		
			Bardeux - Perpignan	1.35		
21-6			Perpignan - Blida (via Agde)	2.30	Sout	1 ^H 05
Vols directs 24/30 juil			A reporter.....	7023 ^H 05		228 ^H 35

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	
			Report.....	7023 ^H 05	Sout	228 ^H 35
21 juil 40	Lockheed 14	F-ARTE	Blida - Alger	0.15		
22 -	-	-	Alger - Perpignan (via Agde)	2.15	Sout	1 ^H 25 (unicap. Talcian)
			Perpignan - Maignan	0.45		
			Maignan - Alger	3.00	7025 ^H 20	220.00
27 juil 40	Goeland 44	F-AQCG	Alger - Tebessa	1.40		de 24/6/40 - signature l'ambassadeur d'Italie (Fratis Chantalou)
			Tebessa - Tunis	1.00		
			Tunis - Tebessa	1.05		
			Tebessa - Alger	2.00	7025 ^H 05	
3 août 40	Lockheed 14	F-ARTE	Alger - Bizerte	1.50		Transport avion Italien à l'ambassade
10 -			Bizerte - Oran	3.20		a Fallon/Texier
11 -			Oran - Alger	1.05	7025 ^H 20	
13 août 40	Goeland 44	F-AQCG	Alger - Maignan	3.10		Voyage dans a. et avion or remis Beaujeu.
			A reporter.....	7044 ^H 30		

Roger Dupuy (suite)

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPE	Vols de nuit	
30/1/1941			Report.....	7271'05		231'40	Arresté à sept heures d'arrêt sans raison de ouïe pendant ce nombre de vols
13.2.41	Lockheed 18	F. ARTK	Essai à Alger	0.30			comme pilote - et 231'40 de nuit de 30 janvier 1941
"	"	F. ARTL	8°	0.15			certificat et ad alors le 30-1-41
20.2.	De Havilland 338	F. AQBE	Alger - Hariguane	1.30	3 ^e 30 passager		
21.		F. AQBI	Entrée - montée à 3500	0.45			
22		F. AQBL	Entrée	0.45			
"		"	8°	0.45			
27		F. ARIB	Hariguane Alger	3.00			
28			Alger - Oran	1.40			
"			Oran - Casa	2.50			
28			Casa - Agadir	1.50			
29			Agadir - Tinsoult	1.35			
"			Tinsoult - Atar	3.55			
"			Atar - Dakar	3.15			
"			A reporter.....	7.292'55			

LISTE DES VOLS.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'EQUIPE	de VOL NUIT	
			Report.....	7.292'55		231'40	
4 Mars 41	De Havilland 338	F. ARIF	Vol essai à Dakar	0.35			
6			Dakar - Atar	3.05		0'18	
"			Atar - Tinsoult	3.50			
"			Tinsoult - Agadir	1.20			
7			Agadir - Casa	2.05			
"			Casa - Casa	1.40			1/2 tour cause temps
"			Casa - Oran	2.40			
"			Oran - Alger	1.30		0.02	atterrissage de nuit
8			Alger - Hariguane	3.00			
13		F. AQBC	Hariguane Alger	3.05			5370'
2 Avril 41		F. AQBS	Alger - Hariguane	2.50			
12 Avril 41	Lockheed 18	F. ARTL	Hariguane - Alger	2.35			
13			Alger - El Golea	2.25			
"			A reporter.....	7.323'35		232'00	

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE D'EQUIPE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8 587" 57	2 118" 37	13" 45	1 648.725 + 2
1. 6. 44	Lab 14	F. ARTE	Oran - El-Jolfa	1 28			415
"	"	"	El-Jolfa - Oran	2.09			410
7. 7. 44	D. 338	F. ARTE	Oran - Oran	1.45			380
"	"	"	Oran - Meknes	2.20			320
"	"	"	Meknes - Casa	1.00			215
11. 7. 44	"	"	Casa - Meknes	1.05			215
"	"	"	Meknes - Oran	2.05			320
"	"	"	Oran - Oran	1.35			380
19. 7. 44	C. 60	F. EFAB	Oran - Tunis	1.55			615
20. 7. 44	"	"	Tunis - Oran	2.20			615
24. 7. 44	D. 338	F. ARTE	Oran - Oran	1.35			380
"	"	"	Oran - Meknes	2.00			320
"	"	"	Meknes - Casa	1.00			215
			A reporter.....	8 610" 26	2 448" 37	13" 45	1 654.135 + 2

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE D'EQUIPE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8 610" 26	2 448" 37	13" 45	1 654.135 + 2
27. 7. 44	D. 338	F. ARTE	Casa - Meknes	1.00			215
"	"	"	Meknes - Oran	2.00			320
"	"	"	Oran - Oran	1.35			380
9. 8. 44	Lab 15	F. ARTE	Oran - Oran	1.35			380
"	"	"	Oran - Casa	2.25			320
"	"	"	Casa - Agadir	1.35			420
10. 8. 44	"	"	Agadir - Agadir	3.10			
19. 8. 44	D. 338	F. ARTE	Casa - Meknes	2.19			215
"	"	"	Meknes - Oran	1.55			320
"	"	"	Oran - Oran	1.35			380
28. 8. 44	"	"	Oran - Oran	1.50			380
"	"	"	Oran - Meknes	2.18			320
"	"	"	Meknes - Casa	0.50			215
			A reporter.....	8 633" 23	2 448" 37	13" 45	1 659.415 + 2

Roger Dupuy (suite)

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MINISTRE DU VOTAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8.632"38	248"37	13"45	1.619.415 +3
20.8.44	Lock 18	F-ARTE	Agadir - Casa	1.15			420
"	"	"	Casa - Alger	4.00			1085
31.8.44	C.60	F-EFAR	Alger - Tunis	2.15			00
"	"	"	Tunis - Ajaccio	2.05			680
"	"	"	Ajaccio - Algues	1.33			360
1.9.44	"	"	Algues - Ajaccio	1.45			360
"	"	"	Ajaccio - Tunis	2.05			680
"	"	"	Tunis - Alger	2.00			600
20.9.44	Lock 18	F-ARTE	Alger - Tunis	2.10			00
21.9.44	Lie	F-AREL	Tunis - Ajaccio	2.45			680
"	"	"	Ajaccio - Algues	2.15			360
12.10.44	Lock 14	F-ARRE	Algues - Ajaccio			1.30	360
"	"	"	Ajaccio - Tunis			2.10	680
			A reporter.....	8.660"31	248"37	17"15	1.666.005 +3

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MINISTRE DU VOTAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	8.660"31	248"37	17"15	1.666.005 +
12.10.44	Lock 14	F-ARRE	Tunis - Alger			2.30	680
20.10.44	C.60	F-EFAR	Alger - El-Jahia	2.45	0.45		710
"	"	"	El-Jahia - Adouf	1.30			445
"	"	"	Adouf - Gao	3.14			1270
31.10.44	"	"	Gao - Niamey	1.30	0.58		410
"	"	"	Niamey - Kano	2.35			710
"	"	"	Kano - Niamey	2.35			730
"	"	"	Niamey - Bangui	3.10			1065
1.11.44	"	"	Bangui - Stanleyville	3.05			880
"	"	"	Stanleyville - Entebbe	3.07			900
2.11.44	"	"	Entebbe - Nairobi	1.58			535
"	"	"	Nairobi - Dar Es Salaam	2.34			405
3.11.44	"	"	Dar Es Salaam - Zanzibar	1.10			360
			A reporter.....	8.690"19	250"30	19"35	1.674.745 +

Louis Notteghem

DATE	FONCTION A BORD	GRADE, NOM ET FONCTION DES AUTRES MEMBRES DE L'EQUIPAGE ET DES PASSAGERS	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE ET NOMBRE D'ATER-RISSAGES	DURÉE	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
Mois de Mai 1941								
2.5.41	2° pilote	A.C. Rochon CA 1° pilote 1° pilote radio 1° pilote mécanicien	P.850 n°18	1000	1 0°20		Blida - Alg. Blanche	
2.5.41	2° pilote	Cole Rochard CA 1° pilote 1° pilote radio 1° pilote mécanicien	P.850 n°13	1000	1 0°30		Alg. Blanche - Blida	
2.5.41	2° pilote	1° pilote	P.850 n°2	2000	1 0°15			
2.5.41	Passager	1° pilote 1° pilote radio 1° pilote mécanicien 8 passagers			1 1°30		Ent. au pilote 1° V. 2° V. radio	
2.5.41	Pilote	C. Müller CA. 1° pilote	P.850 n°2	2.200	1 0°15		1° V.	
	Passager	A. Cagniard 10 passagers			1 0°15		Ent. au pilote 1° V.	
6.5.41	Pilote	A.C. Cantin CA. 3 passagers 1° pilote mécanicien	P.850 n°13	800	1 0°25		Blida, Alg. Blanche	
6.5.41	Passager	A.C. Cantin CA A.C. Rivière pilote 11 passagers	P.850 n°13	800	1 0°25		Alg. Blanche - Blida	
7.5.41	Passager	A.C. Batta C.A. 2° pilote 1° pilote mécanicien 2 passagers	P.850 L 5	2500	1 1°05		Rodage moteur	
	Pilote	A.C. Batta C.A. 11 passagers			0°20		P.S.T.	
7.5.41	Pilote	A.C. Batta C.A. 11 passagers	P.850 L 5	1000	1 0°25		Blida - Alg. Blanche	
7.5.41	Passager	A.C. Batta C.A. A.C. Rollet pilote 7 passagers	P.850 L 5	1000	1 0°20		Alg. Blanche - Blida	
13.5.41	Passager	C. Müller CA. 3 pilotes 8 passagers A.C. Chassagnon	P.850 n°15	700	5 1°40			
	2° pilote				1 0°20			
10.5.41	Passager	C. Müller CA 1° pilote 12 passagers	P.850 n°13	500	1 0°20		Blida - Alger	
15.5.41	Pilote	A.C. de Lagatte C.A. 13 passagers	P.850 n°2	600	1 0°25		Blida - Alger	
15.5.41	2° pilote	A.C. de Lagatte C.A. 1° pilote 3 passagers	P.850 L 2	600	1 0°30		Alger - Blida	
17.5.41	2° pilote	A.C. Nouvel CA. 1° pilote mécanicien 1° pilote radio 14 passagers	P.850 n°5	1800	1 1°45		Blida - Biskra	
17.5.41	1° Pilote	même équipage		1000	1 1°00		Reconnaissance Biskra - Biskra	
17.5.41	1° Pilote	même équipage		2500	1 1°50		Biskra - Blida	
Arrêté au total général de Trois cent quarante								
trois heures cinq minutes								
ont Treize heures trente cinq de nuit								
(quatorze heures trente cinq de vol)								
(deux heures de nuit)								
du 15 mai 1941								
Le Capitaine MULLER								
Commandant Escadrille								
Le Commandant Rochard Cdt le 12/15								
L'Officier Adjoint,								

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1942 26 Mars	LeO-246	F-HREJ	Report..... Alger-Marseille		5474.17 3.20	4.06	(22.57) 5550
					5477.37	4.06	
Arrête le présent carnet au total général de cinq mille quatre soixantes dix sept heures trente sept minutes de vol comme radio navigant 5477.37 Certifié conforme Marignan le 1-4-1944 Le Chef d'Exploitation de la 1^{re} Air France A reporter.....							



En lisant les carnets de vol

Emmanuel Arin, pilote d'Air France, il vole au SLA en Algérie et en Afrique sur lockheed 18, Dewoitine D.338, LeO H-246 et *Goéland*. Emmanuel Arin reprend les vols en août 1944 pour Air France, il périra au cours du vol d'essai d'un *Languedoc* à Toulouse-Montaudran le 23 novembre 1948.

Jean Espitalier, pilote de l'Aéropotale et Air France, après plusieurs traversées de l'Atlantique Sud, il vole au SLA en Algérie et en Afrique sur Farman 2223, Dewoitine 338 et 342, LeO H-246, Wibault 283, Lockheed 14 et 18 et *Goéland*. Bloqué en métropole par le Débarquement, il revolera pour le RLAf en janvier 1944. Il trouvera la mort le 17 janvier 1945 en *Goéland* d'Air France à Tuchan (Aude).

Roger Dupuy, pilote d'Air Afrique, il effectue en juin et juillet 1940, des liaisons en métropole et vers l'Algérie en Lockheed 18 et en *Goéland* d'Air France réquisitionnés par l'Armée. Du 9 au 11 juillet 1940, il transporte la Commission d'armistice italienne entre Alger, Bizerte et Oran. Il vole ensuite au SLA. Il parvient à rejoindre l'Algérie le 10 juillet 1942 (voir pages 22 et 23) et il volera abondamment pour les LAM, dans toute l'Afrique, en Lockheed 18, *Goéland* et Dewoitine D.338.

Louis Notteghem, pilote de Potez 650 du GT 2/15, effectue plusieurs vols à l'intérieur de l'Algérie. Il deviendra ensuite le réputé chef du Centre national de Saint-Yan.

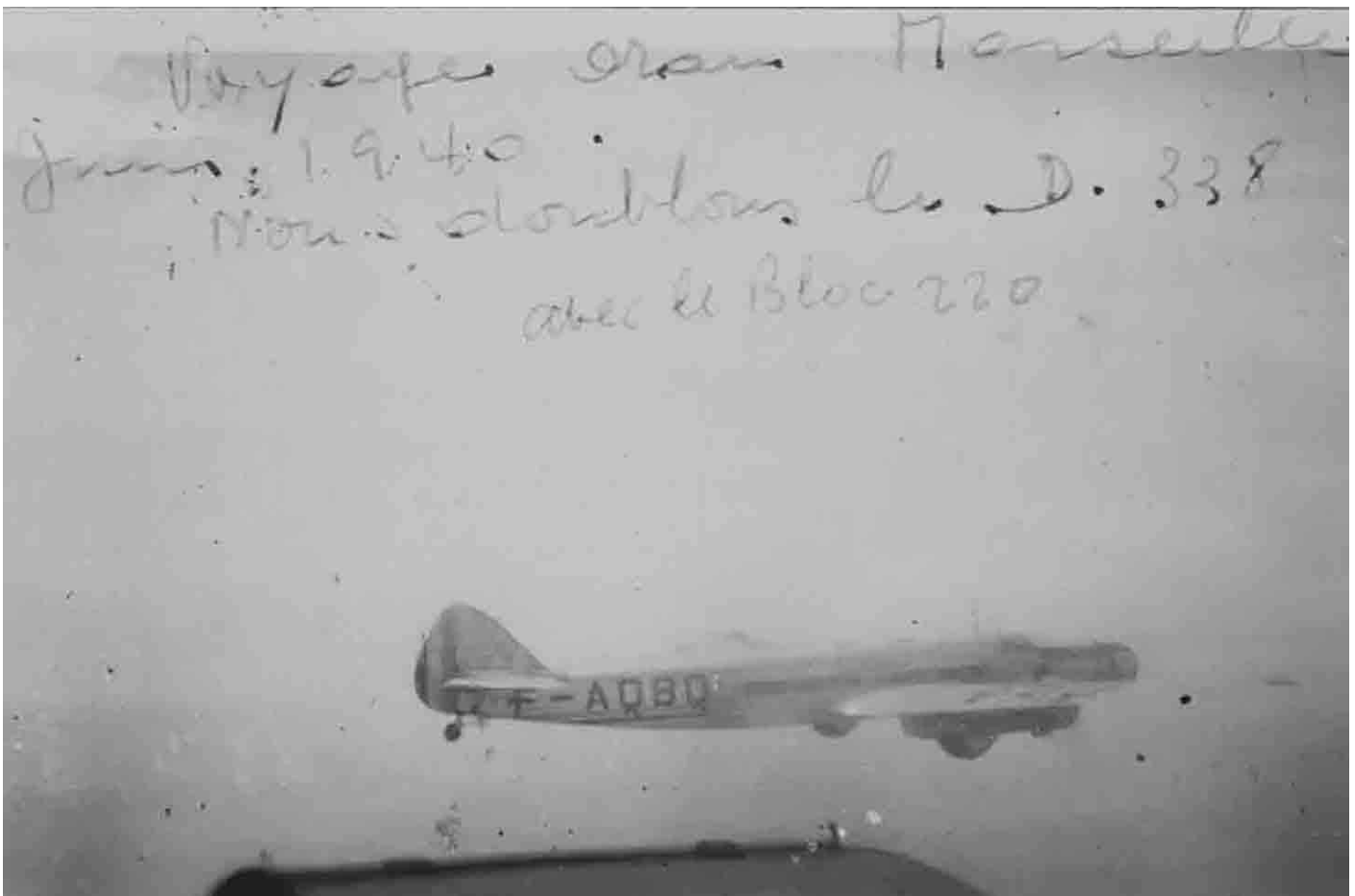
Ci-dessus, un **radiotélégraphiste** effectue le vol Alger-Marseille en LeO H-246 en 3 h 20 en mars 1942 (document Icare).

Album photo



▲ Bloch 220 d'Air France

▼ Le 9 juin 1940, un Bloch 220 double le Dewotine D.338 F-AQBQ. Le Bloch 220 mettra 4 h 00 pour faire Oran-Marignane





▲ Ouargla, septembre 1939, inspection du colonel Carbillet en Dewoitine D.338

▼ Le Dewoitine D.338 F-AQZA «Clémence Isaure» à La Sénia en 1941



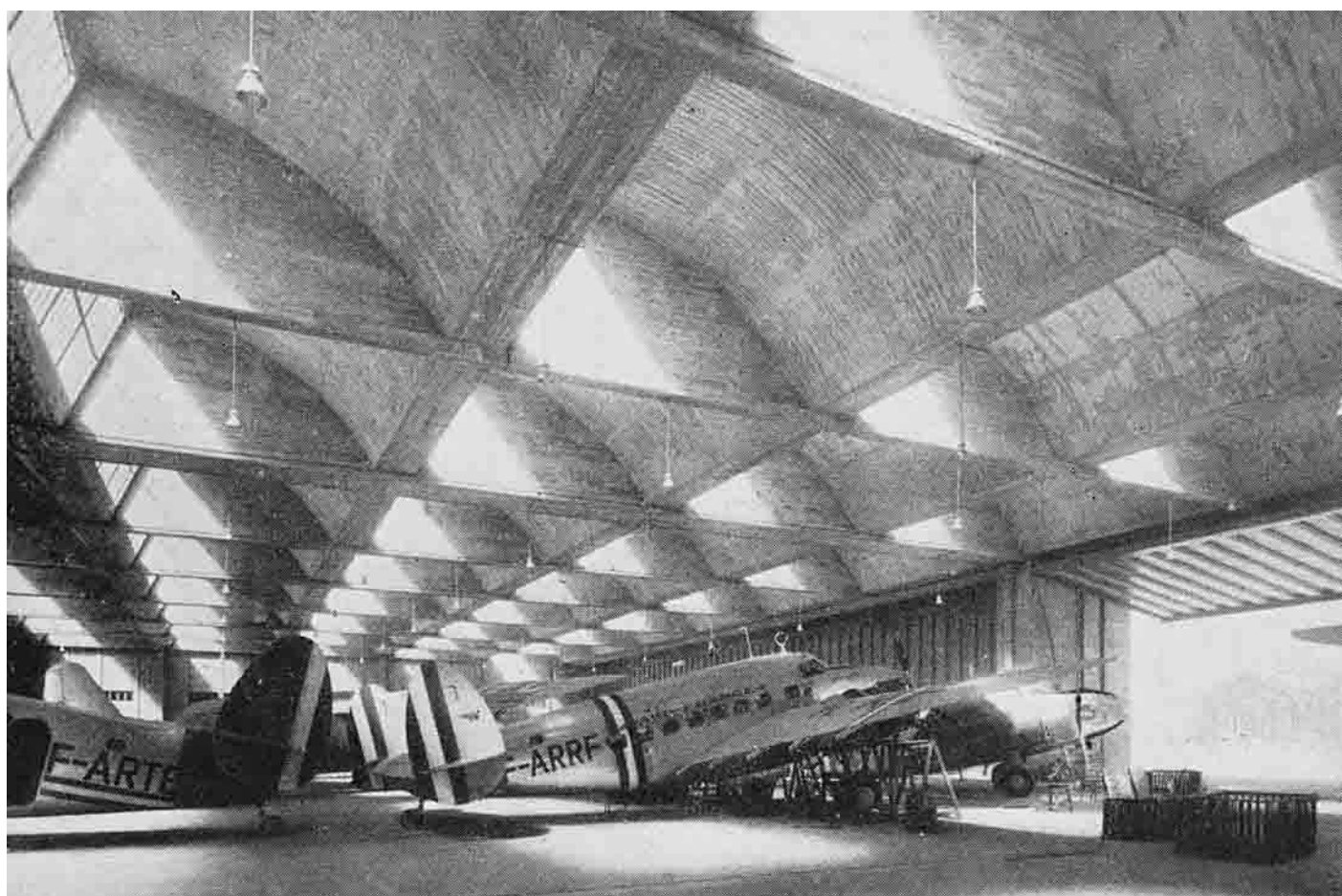


▲ ▼ *Dans le hangar d'Air France à Maison-Blanche en 1941*





▲ ▼ *Dans le hangar d'Air France à Maison-Blanche en 1941*





▲ ▼ *Le personnel d'Air Afrique/SCLA et un Lockheed 14 à Maison-Blanche en 1941*





▲ ▼ *Lockheed 14 du SCLA à Maison-Blanche en 1941*





▲ ▼ Caudron Goéland du SCLA en Algérie. De la fin 1940 au début 1942, une cinquantaine de Caudron Goéland traversent la Méditerranée et sont immatriculés au nom de l'État Français ou du ministère de l'Air. Ils sont basés à Alger, Rabat ou Tunis





▲ ▼ *Caudron Goéland du SCLA en Algérie*





▲ *Caudron Goéland du SCLA à Maison-Blanche*

▼ *Le radionavigant Magnien devant le Caudron Goéland F-AAEU du SCLA à Adrar en 1941*



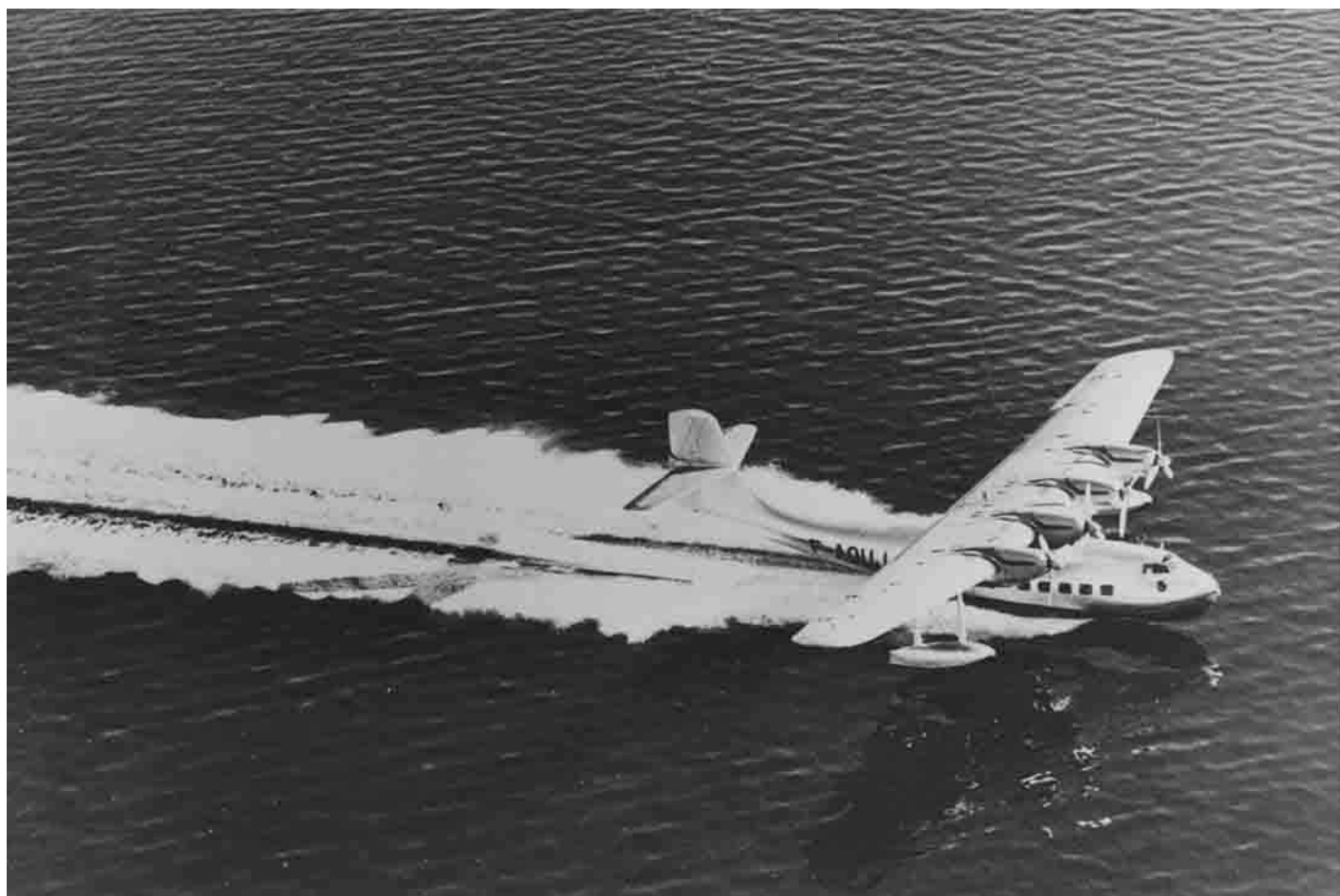


Caudron Goéland du SCLA à Maison-Blanche



▲ ▼ *Caudron Goéland du SCLA à Bou-Arfa (Maroc) en 1941, camp d'internement de Républicains espagnol*





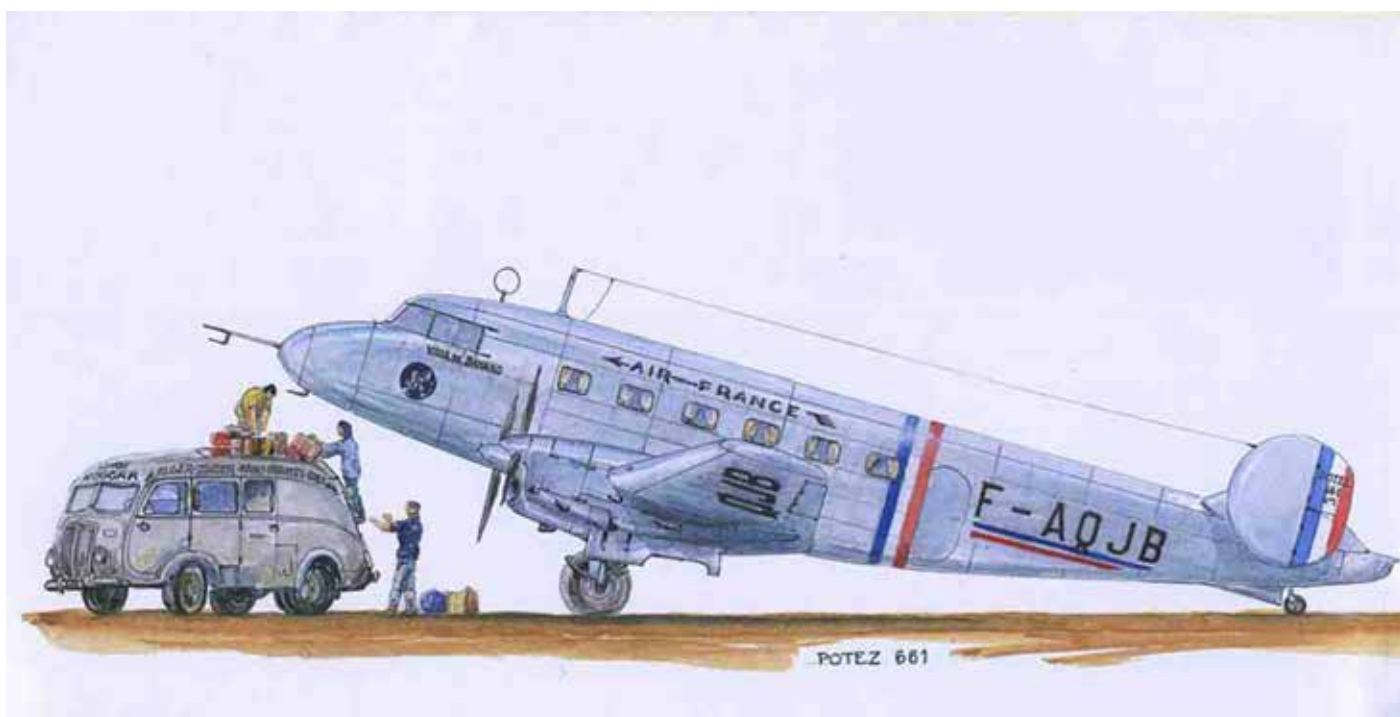
▲ ▼ *LeO H-246 à L'Agha*





▲ Caudron Goéland du SCLA à Maison-Blanche en 1941

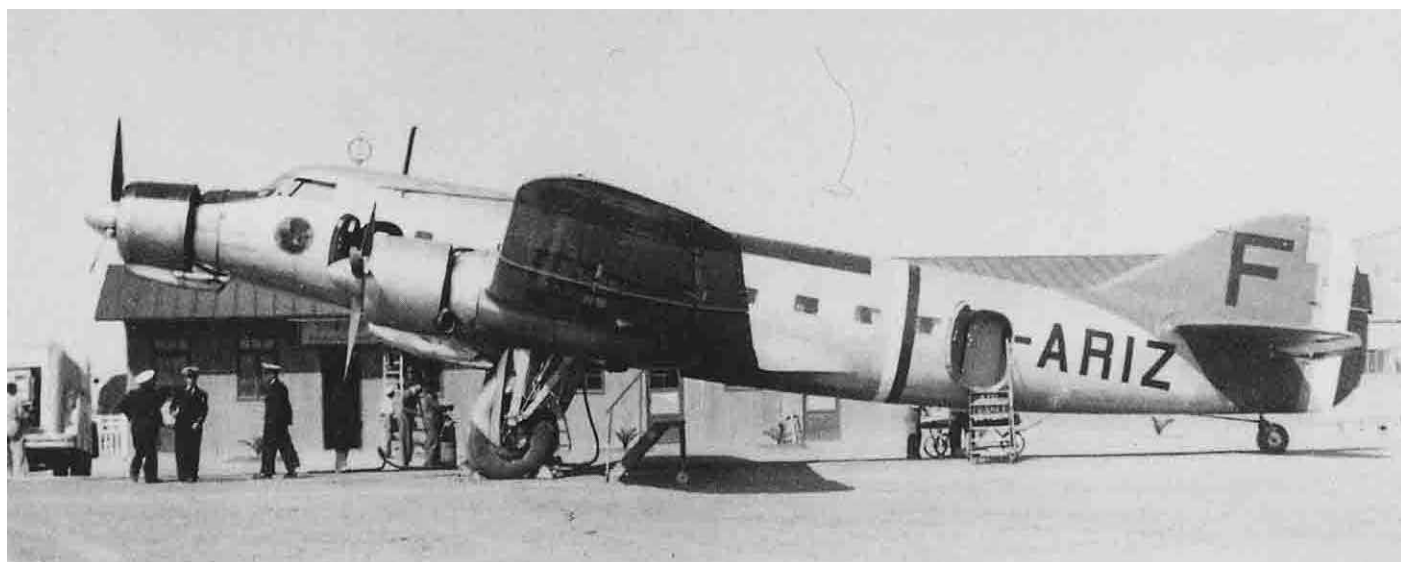
▼ Potez 661, ancien d'Air Afrique, en 1941, vu par Jean Bellis





▲ ▼ *De Havilland DH 84 Dragon, ancien des LANA, à Laghouat en 1940*





▲ ▼ *Le Dewoitine D.342-01, prototype cédé à Air France par le gouvernement de Vichy et mis en service entre la métropole et l'Afrique du Nord. Il est accidenté le 27 septembre 1942 à Ameur-el-Aïn*





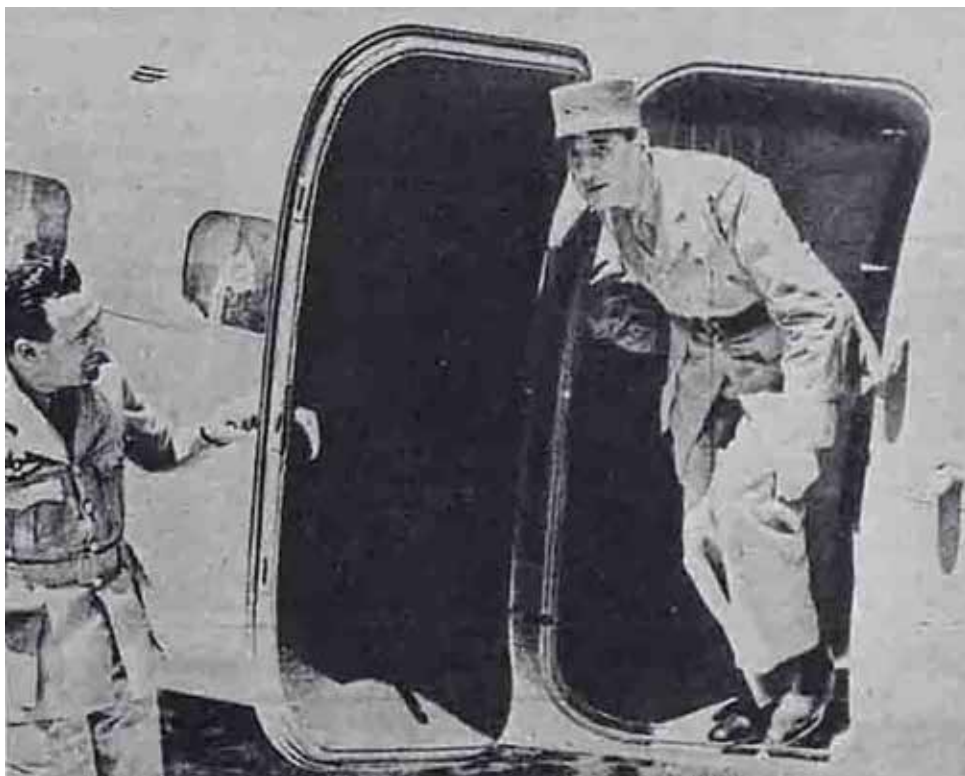
▲ ▼ *Caudron Simoun du SCLA à Maison-Blanche*



*20 mai 1943 à Boufarik, Robert
Chaussat tient la porte pour le
général De Gaulle qui arrive de
Londres en Lockheed Lodestar
du RLAM.*

*Le général De Gaulle est attendu
par le général Giraud.*

*Sourires crispés et poignée de
main de circonstance. Le combat
des chefs continuera jusqu'à la
solution finale.*





▲ *Farman 220-0 d'Air France à Maison-Blanche en février 1944*

▼ *Bloch 220 et Lockheed des LAM à Maison-Blanche*





▲ ▼ *Bloch 220 des LAM à Maison-Blanche*





Marc Cariou, pilote du Lockheed 14 F-ARRF «Ville-de-Gao» qui s'écrase, pris par une tempête de sable, sur le terrain de secours d'Aguel'Hoc lors d'un vol Alger-Dakar via Gao et Bamako. Il est tué, ainsi que les trois passagers, le mécanicien Joseph Lefèbvre et le radio Léopold Gimie, héros de la traversée de l'Atlantique Sud avec Jean Mermoz, le 12 mai 1930



▲ *Caudron Goéland des LAM à Maison-Blanche*

▼ *Le colonel Lionel de Marmier descend d'un Lockheed des LAM à Maison-Blanche*





▲ ▼ *Le Lockheed 18 F-ARTE des LAM en fâcheuse posture en Afrique*





▲ *Armstrong Withworth 27 Ensign récupéré à Nouackchott (Mauritanie) par les LAM et qui est passé par Maison-Blanche*

▼ *Dewoitine D.338 des LAM*



Aérophilatélie



Lettre par avion du 3 novembre 1940, avec la mention «je fais la guerre»



Lettre de Maison-Blanche à Perpignan le 28 janvier 1941



À partir de mai 1941, à l'initiative de Mme de la Noue, des centaines des-familles viendront chercher au total 2 916 enfants de 5 à 14 ans, arrivés de Marseille à Alger. Du fait du débarquement allié, rendant impossible leur retour vers la métropole, ceux qu'on appellera « les enfants Guynemer », partis pour des séjours de trois ou six mois, resteront jusqu'à la fin de la guerre dans des villes ou villages d'Algérie et de Tunisie où ils seront hébergés et aimés et intégrés comme membres à part entière de leurs familles d'accueil. Plus de 100 d'entre eux, devenus orphelins du fait de la guerre, furent adoptés.



▲ 21 août 1940, reprise du service Alger-Tunis

▼ Cette lettre partie d'Alger le 28 juillet 1942 est arrivée en Côte-d'Ivoire le 31 juillet 1942

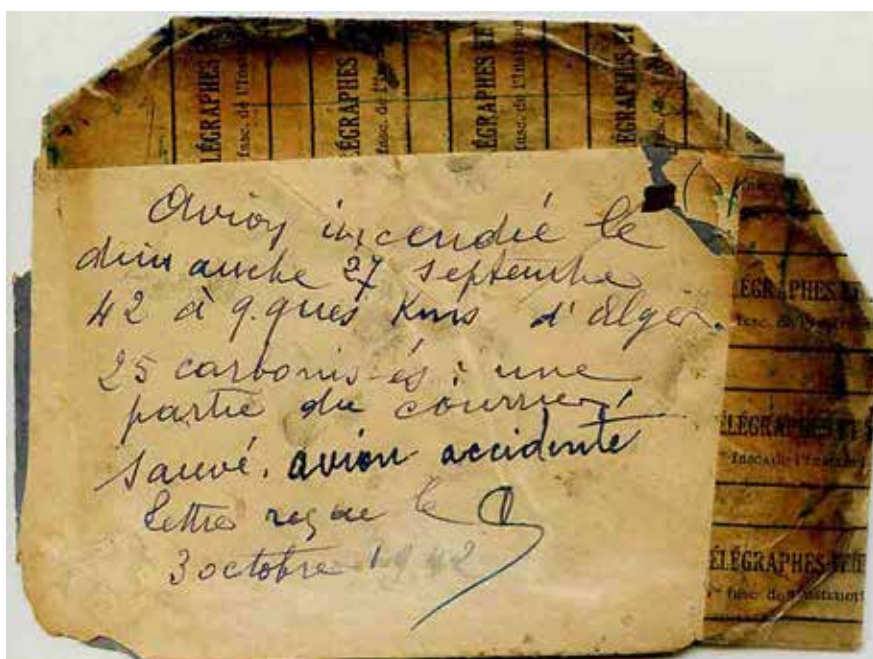
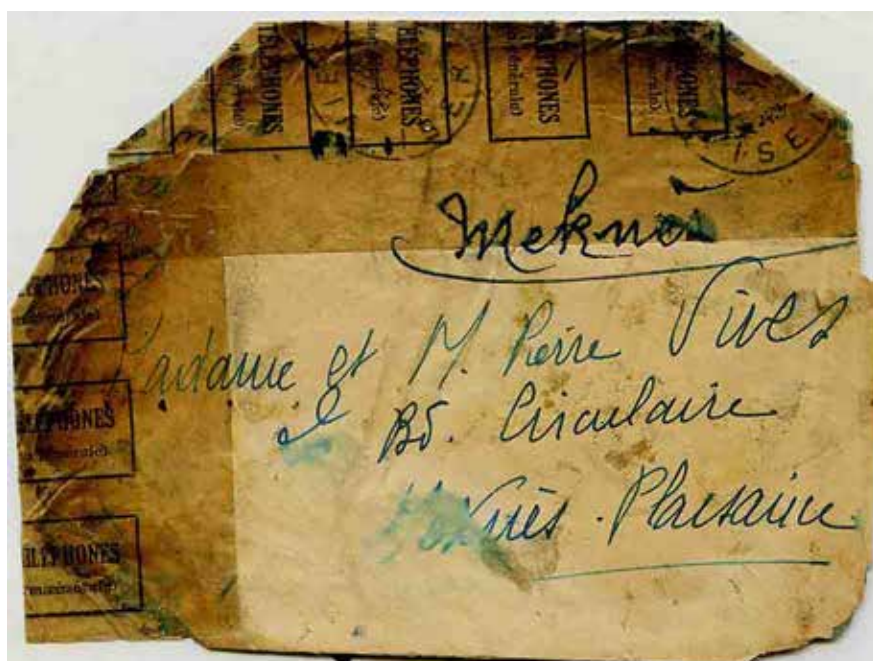




27 septembre 1942 : le trimoteur Dewoitine D.342 F-ARIZ, de la ligne Alger-Dakar, et s'écrase dans la région d'Ameur-el-Aïn en entraînant la mort de ses occupants. Courrier récupéré



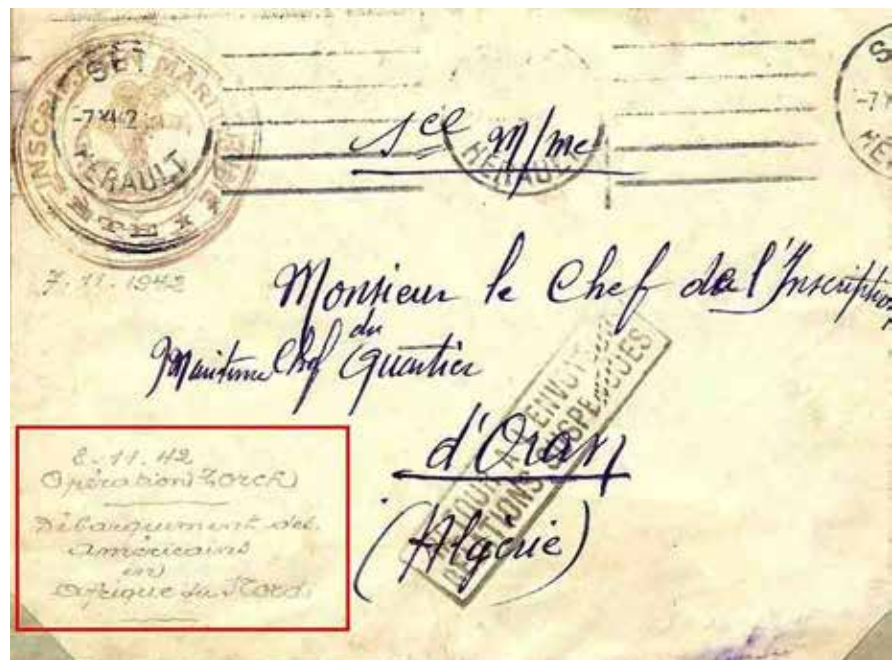
27 septembre 1942, courrier récupéré,
suite





Première liaison France-Djibouti, le 7 septembre 1941

Après le Débarquement du 8 novembre 1942, les communications avec la métropole sont suspendues





Première liaison Tunis-Fezzan par les LAM



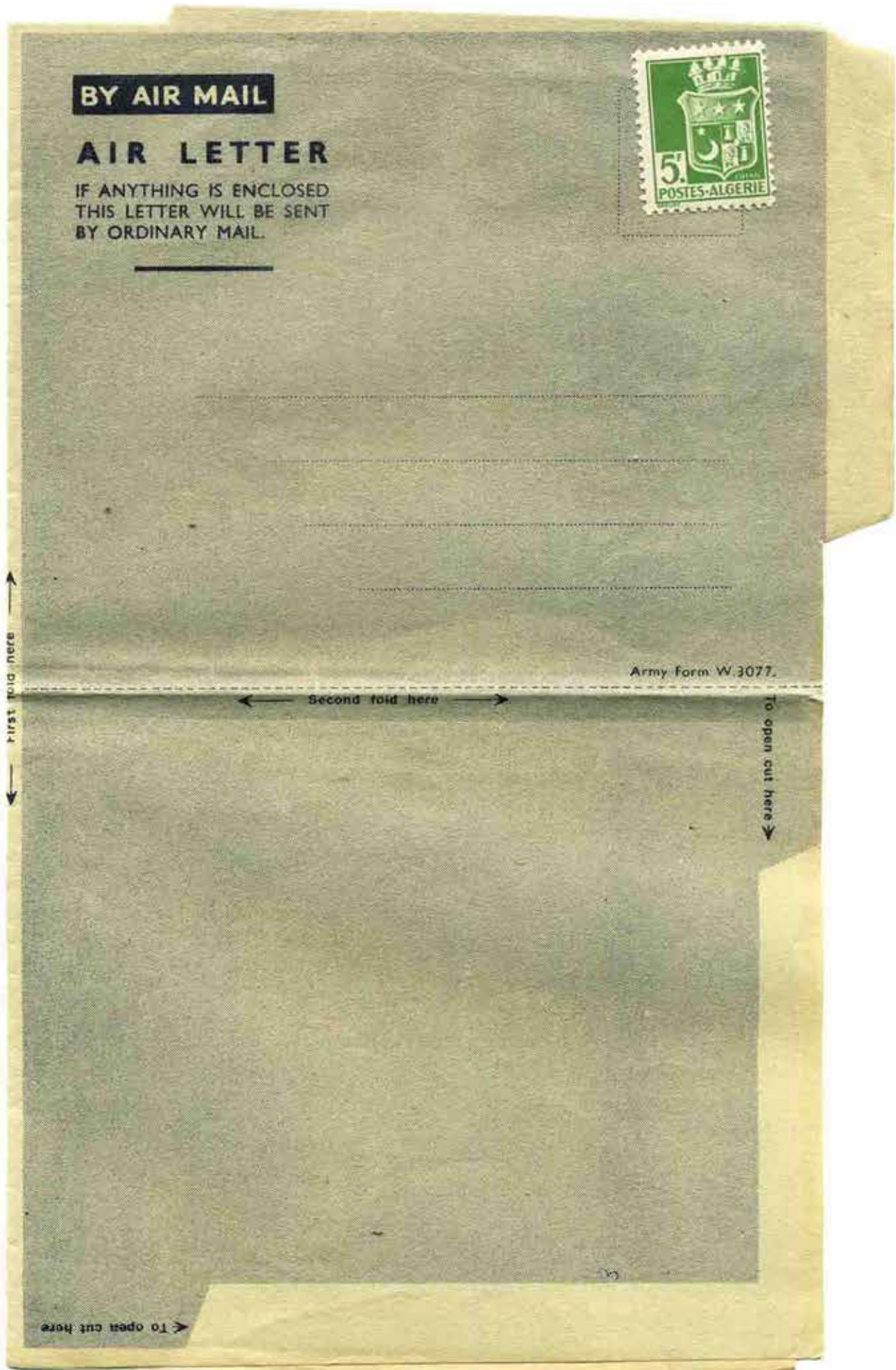
Premier courrier inter-Maroc par les LAM



Lettre de Brazzaville pour Roger Dupuis sur papier «par avion»

Ces timbres représentant des LeO 451 en vol, imprimés en France en 1940 à la demande du général Bergeret, ont été émis en juillet 1945 avec une surcharge RF pour bien marquer le retour à la République





25 octobre 1944, reprise du service postal aérien avec la métropole



Deux courriers affranchis au même moment, avec des «sensibilités» différentes







1944.- Lettre d'Alger adressée au Lieutenant-pilote C. Feldzer du groupe de chasse Normandie, mission militaire française en URSS. Partie d'Alger (censure T.A. 316) par l'Angleterre O.A.T. (Oversea Air Transport), arrivée à Moscou le 4 septembre 1944, retournée par la Poste aux Armées (Moscou) le 5, car en juillet 1944, l'avion de Feldzer fut abattu en zone allemande. Fait prisonnier, il s'évada et retourna en France, pour l'Etat Major Général à Alger, arrivée le 19 septembre.

Tarif UPU du 23 juin 1944 + Taxe aérienne du 2 juillet 1942.

(H. Grand)

▼ Dewoitine D.338 du SCLA



Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camliéri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmänn - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)



- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)
- **CGT et SATT** (Pierre Jarrige)
- **Air Afrique** (Pierre Jarrige)
- **Aviateurs belges en Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Latécoère en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Les carnets de Georges Lacoste** (Pierre Jarrige)
- **Vent debout** (Beppo de Massimi - Réédition augmentée par Air Aventures)
- **Le Breguet 14 F-POST** (Eugène Bellet)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)
- **Sous le signe de l'Hippocampe** (Pierre Laffargue, Pierre Jarrige)

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Février 2021
 ISBN 979-10-97541-26-2
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite