

Latécoère en Méditerranée

Lignes aériennes Latécoère

Compagnie générale d'entreprise aéronautique



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : APPARAT, ARDHAN, Bernard Bacquié, Dominique Bejui, Eugène Bellet, Ahmed Benzine, Robert Biancotti, Jacques Blandy, Cercle Aérophilatélique Français, Alain de Cerval, Alain Cornu, Juliette Costa, Michel Cretot, Jean Dabry, Pierre Durafour, Christian Faure, Bernard Fox, Carlos Galiana Ramos, Alain Goalard, Pierre Griffé, Joseph De Joux, famille Lacoste, L'Aérophile, André Lassaque, Marie-Vincente Latécoère, Pierre Lazuech, Marc Lusardy, Jack Mary, Marc Mingat-Lerme, Musée de l'Air, Service historique de la Défense, Ferdinand Serviès, Paul Vachet 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 :

Avant les jets - Paul Vachet - Hachette - Paris 1964

Aéropostale, les autres lignes - Jack Mary - Privat - Toulouse 2012

Paul Vachet - Jack Mary - Loubatières - Toulouse 2006

Les Lignes Latécoère - Raymond Danel - Privat Toulouse 1986

Histoire du transport aérien français - Robert Espérou - Pascal Galode 2008

Ligne Mermoz - Gérard Collot et Alain Cornu - Bertrand Sinais - Paris 1990

Lignes africaines - Gérard Collot et Alain Cornu - Bertrand Sinais - Paris 1999

Lioré et Olivier - Gérard Hartmann - ETAI - Paris 2002

Mémoires d'Albert Chaillot - Alain Chaillot, Pierre Jarrige - 2014

Mémorial de l'Aéronautique Navale - Lucien Morareau - ARDHAN - Paris 2010

Jean Mingat - Marc Mingat-Lerme - Éditions de la Belle Allée - Échirolles 2011

Pierre-Georges Latécoère - Correspondance - Laurent Albaret - Privat - Toulouse 2013

Périodiques :

El Monarquico

L'Écho d'Oran

Icare n° 211

Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 979-10-97541-22-4

Juin 2020

Reproduction autorisée

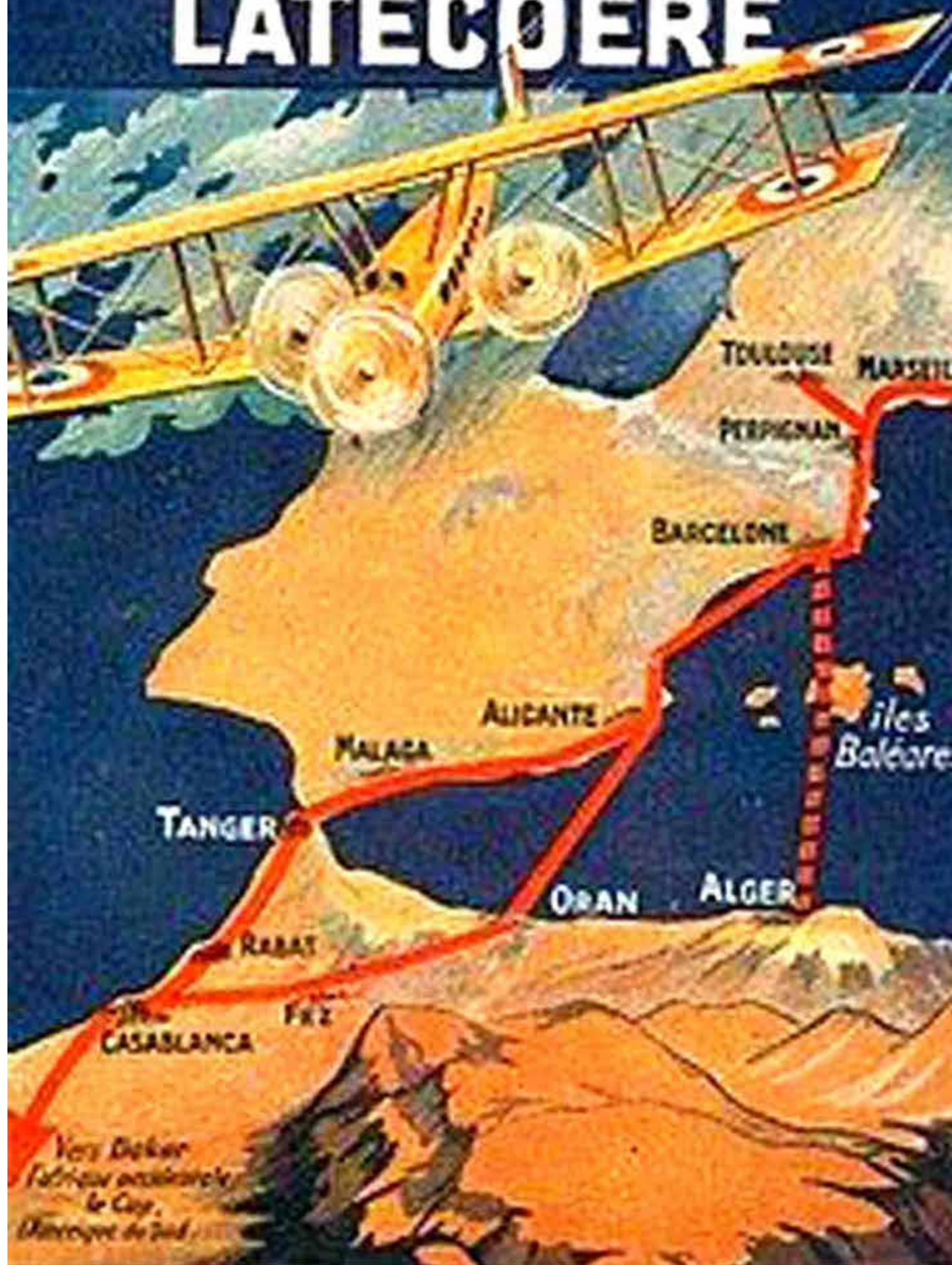
Publication gratuite - Vente interdite



Sommaire

Les ligne Fance-Algérie (Robert Espérou)	1
La liaison Maroc-Algérie	
La Méditerranée	
Fernand Lioré.....	8
Lioré et Olivier LeO H-13	10
Le personnel	12
Les bateaux dépanneurs	14
Chronologie 1922-1927	16
Hydrobase d'Oran	26
Hydrobase d'Alger-Agha.....	28
Radiocommunication aéronautique	30
Paul Vachet à Oran	34
Alphonse Gensollen.....	38
Jean Mingat	40
Juan Munar (Victoria Canaves Vives, Miguel Adrover Caldentey)	42
Georges Lacoste	44
Carnet de vol de Maurice Goalard.....	50
Carnet de vol d'Henri Vallin	52
Carnet de vol de Jean Mermoz	53
Album photo	54
Aérophilatélie	72

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE



Les lignes France-Algérie

(par Robert Espérou, historien du transport aérien français)

La liaison Maroc-Algérie

Pierre-Georges Latécoère prend place, le 10 septembre 1920, à bord d'un Salmson 2A2 pour un vol de reconnaissance qui le mène de Toulouse à Casablanca, Fès, Oran, Alger, Constantine et Tunis, où il arrive le 16. Il reçoit pour ce raid les félicitations de Pierre-Étienne Flandin, dont le père venait précisément d'être nommé résident général auprès du Bey de Tunis.

En juin 1920, dès que la ligne Toulouse-Casablanca est établie, Pierre-Georges Latécoère s'intéresse aussi à la desserte de l'Algérie. Le sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique et aux Transports aériens, Pierre-Étienne Flandin, l'encouragea dans ce projet, à condition qu'il obtienne des Délégations financières d'Algérie un complément substantiel à la subvention versée par le budget métropolitain. Les négociations à propos de la subvention traînèrent en longueur. Il faut attendre avril, puis septembre 1922 pour que deux avenants à la convention de juillet 1919 octroient les fonds nécessaires à l'ouverture de la ligne Casablanca-Oran. Une Convention sur la liaison avec l'Algérie de Casablanca et Fès est obtenue le 1^{er} octobre 1922. Les difficiles négociations avec l'Espagne obligent le contournement du Maroc Espagnol.

L'Algérie est enfin reliée au réseau lors de la première liaison, le 6 octobre 1922, après quelques vols de reconnaissance et l'aménagement de l'escale d'Oran par Paul Vachet, commandant de cette aéroplane. Un Breguet 14 venu d'Oran, piloté par Paul Vachet accompagné d'un jeune notable algérien, croise à Fès un autre Breguet qui effectue le trajet inverse, piloté par Didier Daurat accompagné de Laurent Eynac, secrétaire d'État à l'Aéronautique. Pour cette inauguration, le choix des passagers traduit le retentissement que Pierre-Georges Latécoère donne à ses entreprises. Deux services hebdomadaires sont prévus et la ligne qui, au-dessus d'un relief tourmenté et dans un mauvais temps fréquent, s'avère aussi difficile que Toulouse-Casablanca. Les 900 km sont divisés en trois étapes inégales : Casablanca-Rabat : 87 km, Rabat-Fès : 180 km et Fès-Oran : 488 km.

La ligne Casablanca-Oran fonctionnera jusqu'en décembre 1927 avec une régularité quasi parfaite et elle n'a été endeuillée que par un seul accident, survenu deux mois après son ouverture : le pilote Alphonse Gensollen perdit la vie dans la collision de son Breguet avec des rochers dans la trouée de Taza, par forte brume.

Peu avant la fermeture, Pierre-Georges Latécoère tente d'utiliser des Latécoère 15 équipés de deux moteurs Lorraine dont il avait fait une abondante provision à bon marché dans les surplus de la dernière guerre. Il ne tient pas compte de l'avis contraire de Didier Daurat, conscient des défauts de ces engins. Un Laté 15 (F-AIAK) se retrouva en pylône près de Taza le 14 février 1927. Les autres sont retirés du service après quelques dizaines d'heures de vol, tant en version terrestre qu'en version hydravion.

La Méditerranée

Une compagnie espagnole, la Compania aeromaritima mallorquina assurait tant bien que mal la liaison Barcelone-Palma de Majorque depuis le 22 juin 1922 avec des hydravions Savoia 16 mais, en août 1922, deux accidents mirent fin à son activité. Pour se placer sur cette case de l'échiquier méditerranéen, Pierre Georges Latécoère profita, en novembre 1922, des difficultés que traversait alors une compagnie hispano-italienne, la Compania aeromaritima mallorquina (Aero-Mallorquina). Il prit une participation majoritaire au capital de cette Société sous forme d'apports en nature : hydravions Lioré et Olivier LeO H 13 et mise à disposition du personnel navigant. Son projet était de relier régulièrement Barcelone à Palma-de-Majorque et de prolonger ensuite la ligne jusqu'à Alger.

À partir du 7 mars 1923, Latécoère entreprend quelques voyages sur la ligne Barcelone-Palma de Majorque avec trois hydravions LeO H13. Cette ligne rencontre peu de succès auprès des passagers et l'absence de subventions conduira finalement la Compania aeromaritima mallorquina à déposer son bilan fin juillet 1923.

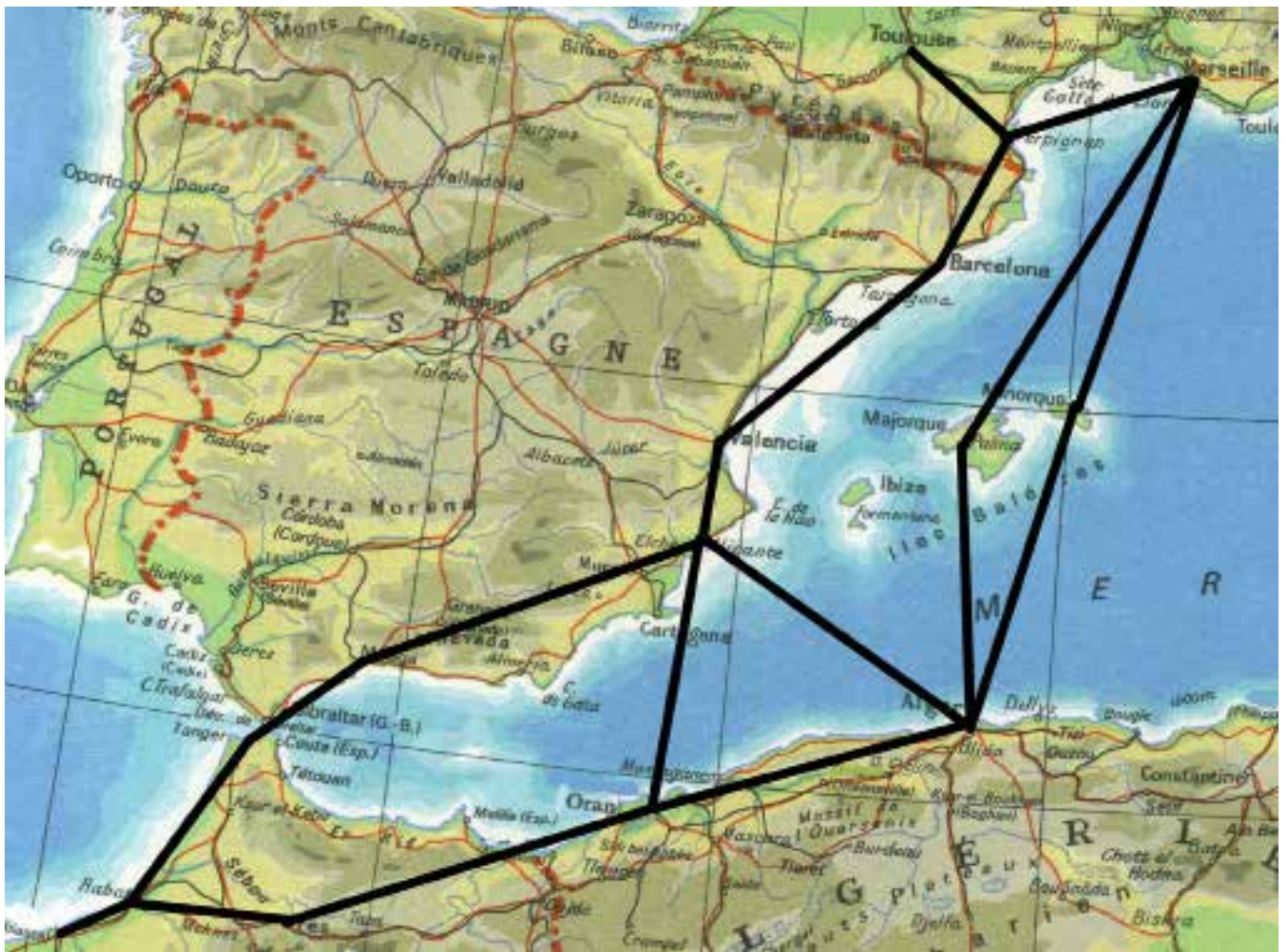
Le 16 mai 1923, il s'était envolé de Marignane à bord d'un Breguet 14 qui l'avait déposé à Barcelone peu avant sept heures du matin. Là, il attendit Achille Enderlin, qui devait le conduire jusqu'à Palma dans un trimoteur Caudron 61. Cet avion, venu de Toulouse, avait connu sur le trajet des ennuis de moteur assez graves pour qu'on décidât de ne pas lui laisser poursuivre sa route vers les Baléares. Latécoère emprunta alors un des LeO H-13 de sa filiale Aero-Mallorquina (pilote : Achille Enderlin, radio : Juan Munar et mécanicien : Noël Gauthier) et amerrit à Palma vers 10 h 30. Reparti à 11 heures, l'hydravion s'amarra dans la baie d'Alger trois heures et demie plus tard. Les discussions que Pierre Georges Latécoère eut avec les services financiers du Gouvernement général aboutirent à fixer le montant des subventions afférentes aux différentes routes envisagées : 700 000 F pour Palma-Alger, 700 000 F pour Alicante-Oran, 200 000 F pour Casablanca-Oran.

Pour améliorer la sécurité des vols, les émissions une fois amerris n'étant pas d'une grande portée, la compagnie avait recours à la méthode ancestrale des pigeons voyageurs et en possédait une soixantaine. À chaque vol, l'hydravion emportait une cage avec deux pigeons provenant des bases de décollage et d'atterrissage. Ils emportaient avec eux un message écrit mentionnant la position estimée de l'amerrissage d'urgence si un message radio n'avait pas pu être reçu par les stations terrestres.

Après quatre années d'exploitation, les LeO H-13 sont abandonnés, après avoir quand même réalisé quatre traversées de courrier par semaine aller et retour. Le courrier français à destination du Maroc pouvait parfois être embarqué sur l'hydravion Alicante-Oran puis être acheminé par les avions de la ligne Oran-Fès-Rabat lorsque la visibilité n'était pas suffisante sur le détroit de Gibraltar.

En 1927, la ligne passant par l'Espagne est fermée au profit de la ligne directe Marseille-Alger avec des hydravions différents.

De nombreux amerrissages d'urgence ont lieu de 1924 à 1927, heureusement à chaque fois sans pertes humaines, comme le notent les journalistes : *L'avantage avec les hydravions en bois est qu'ils flottent longtemps*, ce qui permet à l'équipage, après un message envoyé par radio (quand la portée du matériel le permet, sinon le radionavigant doit lâcher des pigeons voyageurs) d'attendre les vedettes affrêtées souvent par les pilotes qui redoutent d'y laisser leur vie. Plusieurs équipages quittent la CGEA, considérant le travail comme trop dangereux, voire irréalisable.



▲ Distance Alger-Marseille : 755 kilomètres - Oran-Casablanca : 900 kilomètres

Lignes Aériennes LATÉCOÈRE

Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques - Société Anonyme au Capital de 20 Millions

79, avenue Marceau, PARIS - Téléphone : Passy 52-71, 52-72

R. C. Seine n° 124.039

TOULOUSE-MARSEILLE-CASABLANCA

Départs tous les jours

Surtaxe postale pour 10 grammes..... 1 fr. »
 — — — 20 — 1 fr. 50

Militaires bénéficiant de la franchise postale

Surtaxe postale jusqu'à 10 grammes... 0 fr. 80
 Au-dessus de 10 grammes, mêmes surtaxes que
 pour les correspondances civiles

CASABLANCA-FEZ-ORAN

Départs tous les jeudis et dimanches

Surtaxe postale pour 10 grammes..... 0 fr. 30
 » » » 20 » 0 fr. 50

TOULOUSE-MARSEILLE-ALICANTE-ORAN

Départs tous les mardis, jeudis, vendredis
 et dimanches

Surtaxe postale pour 10 grammes..... 0 fr. 80
 » » » 20 » 1 fr. 30

TOULOUSE-MARSEILLE-CASABLANCA-DAKAR

Départ de Dakar le mercredi

Départ de Casablanca le samedi

En correspondance avec Toulouse-Casablanca

Surtaxe postale pour { 10 grammes... 2 fr. 60
 } 20 grammes... 3 fr. 80

RENSEIGNEMENTS DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE

Barcelone-Palma de Majorque

La distance de 2 600 kilomètres, base de calcul du montant de la subvention pour la ligne terrestre Toulouse-Oran via Casablanca, était presque le triple des 900 kilomètres d'une route directe entre ces deux villes. Il n'est donc pas étonnant que les milieux intéressés par les liaisons aériennes entre la France et l'Algérie se soient préoccupés de raccourcir le trajet en traversant la Méditerranée. La liaison via Oran n'était qu'un pis-aller aux yeux des Algérois, obligés de parcourir 350 kilomètres en train entre les deux villes. Enfin, sur l'autre rive de la Méditerranée, le port de Marseille pouvait prétendre à devenir une tête de ligne plus naturelle que la Ville rose.

La fragilité des moteurs de l'époque excluait qu'on utilisât sur un parcours maritime un autre appareil qu'un hydravion. Même si les moteurs n'étaient pas plus fiables sur un hydravion que sur un avion, au moins gardait-on l'espoir que l'hydravion flotterait assez longtemps pour être remorqué vers le rivage ou tout au moins le temps nécessaire pour que l'équipage, les passagers et le courrier puissent être recueillis par un navire.

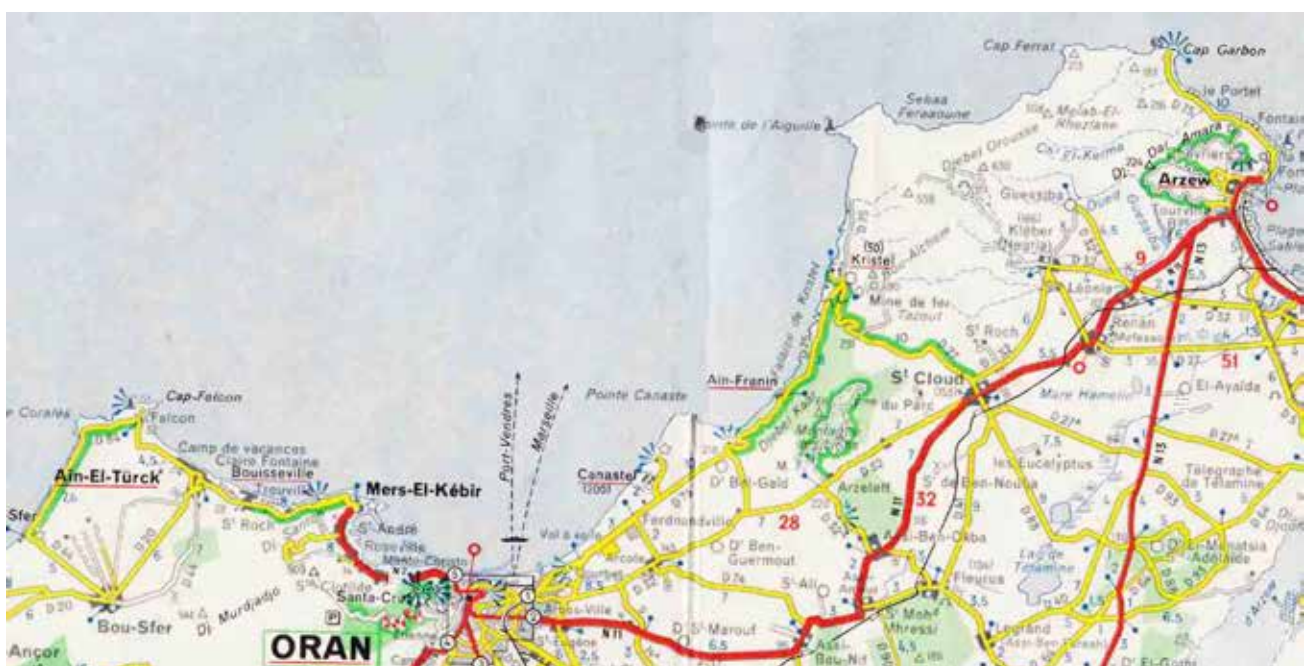
Les îles Baléares occupaient une position stratégique en tant qu'escale intermédiaire indispensable tant que les performances des appareils empêcheraient toute liaison bord à bord entre les deux rives de la Méditerranée.

La ligne Barcelone-Palma fut officiellement ouverte le 7 juin 1923 avec l'hydravion LeO H-13 M-AEAE et fut fermée à la fin de juillet, en raison de la faillite de l'Aero-Mallorquina, faute de subvention. Latécoère s'en tira sans dommage, puisqu'il récupéra les trois hydravions LeO H-13 pour les utiliser sur la ligne Alicante-Oran.

Alicante-Oran

La ligne Barcelone-Palma-Alger n'était qu'une partie du programme que Pierre-Georges Latécoère avait soumis en septembre 1922 au SNAé (Service de la navigation aérienne). Les deux autres volets concernaient, d'une part, le rattachement de Marseille à la ligne de Toulouse par le biais d'une bretelle via Perpignan et, d'autre part, la création d'une liaison en hydravion entre Alicante et Oran, comme variante de la liaison Palma-Alger, si celle-ci se révélait impraticable. Bien en prit à Pierre-Georges Latécoère, car la déconfiture de l'Aero-Mallorquina, en juillet 1923, l'empêcha de poursuivre son projet de ligne Palma-Alger. Il l'avait pourtant tenté, dans des conditions à vrai dire assez difficiles.

Il fallut ensuite attendre, pour lancer la ligne Alicante-Oran, l'autorisation des Espagnols pour l'installation d'une station radio fixe à Alicante et la définition des conditions de survol de la zone interdite de Carthagène, base principale de la marine de guerre espagnole. En février 1924, les premiers vols d'essais sur cette ligne mirent en évidence l'inadaptation des amphibies LeO H-13 à la traversée : le mécanisme de relevage du train n'était pas suffisamment étanche pour éviter des infiltrations d'eau qui alourdissaient l'appareil et déformaient la coque. Ramenés à leur configuration d'hydravion pur, ils assurèrent, à partir du début d'avril 1924, la ligne Alicante-Oran, où ils ne brillèrent pas par leurs performances. Plusieurs amerrissages forcés, provoqués par la défaillance des moteurs ou des avaries à la cellule, entraînèrent la perte de plusieurs appareils. D'autres pannes n'eurent comme conséquence que le remorquage jusqu'au port le plus proche, après que l'équipage, le courrier et les rares passagers aient été recueillis. Ainsi les radios Le Duff et le radio Juan Munar furent repêchés une dizaine de fois chacun pendant les trois ans et demi que dura l'exploitation de la ligne Alicante-Oran. Par bonheur, aucun de ces accidents ne provoqua de perte de vies humaines, mais il ne restait, lorsque le service prit fin en décembre 1927, que cinq des vingt LeO H-13, H-13-1, H-13-3 et H-133 qui y avaient été employés.



Une brève apparition, à la fin de 1926, du bimoteur Latécoère 15, dans sa version hydravion Laté 15 H, n'arrangea guère les choses. Aussi mauvais sur flotteurs que sur roulettes, ce modèle s'illustra par un accident suivi d'un remorquage en lieu sûr dans le port de Malaga. Les quatre autres Laté 15 H ne totalisèrent que quelques dizaines d'heures de vol.

Alicante-Alger

Incapables d'assurer de façon correcte une ligne de 300 kilomètres, les hydravions LeO H-13 sont imprudemment lancés sur une ligne de 400 kilomètres entre Alicante et Alger inaugurée le 15 mai 1925. Le service s'arrêtera définitivement le 31 décembre 1925.

La suite : Société d'étude France-Algérie

Les milieux algérois continuaient à considérer Oran et Bône comme des pis-aller et attendaient avec impatience une desserte directe entre la métropole et la capitale de la colonie

Pierre Georges Latécoère avait créé à cette fin, en octobre 1923, une filiale, la Société d'études France-Algérie (France-Algérie), dont il était l'administrateur-délégué.

De leur côté, les armateurs marseillais surveillaient de près le développement d'un moyen alternatif de transport entre les deux plus grandes villes françaises sur les rives opposées de la Méditerranée.

Ainsi, en 1922, un an avant la création de France-Algérie, une Société d'études pour l'établissement et l'exploitation du transport aérien sur les grands trajets maritimes, avait été créée, sous le nom de La Néréïde. L'initiative en revenait à Jean del Piaz, président du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique (Transat). La Transat possédait la moitié du capital, les Messageries maritimes possédaient l'autre moitié et Georges Philippar, administrateur délégué de cette compagnie, était administrateur de La Néréïde.

D'autre part, en 1924, un an après la création de la Société France-Algérie, Charles Micheletti, ancien pilote des Lignes aériennes Latécoère, créa une Société marseillaise de navigation aérienne (SMNA), qui donna naissance, en juin 1925, à la Société provençale de constructions aéronautiques (SPCA), filiale de la Société provençale de construction navale (SPCN), dirigée par Georges Philippar. L'intervention d'industriels était tout à fait naturelle, puisque le problème principal était de nature technique : franchir les 800 kilomètres séparant Marseille d'Alger.

Les pouvoirs publics mirent en concurrence les deux constructeurs, tout en recommandant une entente entre eux, ce qui se traduisit par la constitution de la Compagnie France-Algérie, dont le président était Georges Philippar et le directeur général Pierre-Georges Latécoère. Des essais comparatifs furent organisés. Latécoère entra en lice avec son hydravion Latécoère 21, la SPCA avec son hydravion type 63 *Météore*. Celui-ci fut prêt le premier et fit une excellente impression lors du concours d'hydravions multimoteurs de Saint-Raphaël en juillet 1926, auquel le Latécoère 21 n'avait pu participer. Les essais de traversée eurent lieu en septembre et révélèrent la supériorité du trimoteur de la SPCA dont le n°1 F-AIFN accomplit, à partir du 21 septembre, les cinq vols aller et retour imposés. Latécoère eut moins de chance avec son Laté 21 qui réussit les deux premiers de cinq vols imposés, mais échoua lors du troisième retour d'Alger à Marseille.

Le 11 avril 1927, la CGEA (Lignes aériennes Latécoère), ainsi que sa filiale France-Algérie, est achetée par l'industriel Marcel Bouilloux-Lafont qui lui donnera, le 20 septembre 1927, le nom de Compagnie générale aéro postale (CGA), qui deviendra célèbre sous le nom d'Aéropostale.



**AGENCE COMMERCIALE AERONAUTIQUE
ANCIENNEMENT**

**SOCIÉTÉ MARSEILLAISE
DE**

NAVIGATION AÉRIENNE

SOCIÉTÉ ANONYME

Au Capital de 2.100.000 fr., divisé en 4.200 Actions de 500 fr.

**CAPITAL REDUIT A 700.000 FR. SUIVANT DELIBERATION
DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 27 AOUT 1928**

STATUTS AUX MINUTES DE M. REYDIER, NOTAIRE A MARSEILLE, DU 10 DECEMBRE 1924

**CAPITAL REDUIT A 400.000 FR. SUIVANT DELIBERATION
DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 14 OCTOBRE 1927**

SIÈGE SOCIAL A MARSEILLE

TAXE FISCALE DES ACTIONS
réduite par la Loi sur l'impôt de l'Assemblée
Générale du 24 Janvier 1927

Action de CINQ CENTS Francs

AU PORTEUR

Small red stamp with illegible text.

N° **1016**

Marseille, le

2 FEV 1929

Le Administrateur,

Handwritten signature of the administrator.



Et Administrateur,

Handwritten signature of the administrator.



Fernand Lioré

Fils d'un viticulteur de Chéragas, près d'Alger, Fernand-Jules Lioré est né à Paris le 5 août 1874. Après des études primaires et secondaires brillantes au lycée d'Alger, il est reçu simultanément aux concours d'entrée de l'École normale supérieure et de l'École polytechnique. C'est cette dernière qu'il choisit, il en sort en à vingt ans après avoir passé deux années à Fontainebleau dans l'École d'artillerie. Fernand Lioré quitte l'armée en 1899 à vingt-cinq ans, avec le grade de lieutenant, l'État lui confie aussitôt la direction d'importantes usines de produits chimiques.

En 1904, il est chargé par le Gouvernement de prospecter des gisements de phosphates en Tunisie. En janvier 1906, il monte une société de fabrication d'accessoires automobiles et il crée, au 46-48, rue de Villiers à Levallois, un petit atelier de modelages et de constructions mécaniques. Un an après, en février 1907, Louis Blériot sollicite Fernand Lioré pour la réalisation d'une pièce en bois pour les ailes de son Blériot V. Après le premier vol du Blériot V à Bagatelle, le 21 mars 1907, Fernand Lioré construit deux avions dont l'un réussit la traversée de Paris en juillet 1910, piloté par Busson. Les Ateliers construisent des avions selon les plans de quelques *sportifs* et travaillent en sous-traitant de Blériot qui a de nombreuses commandes.



▲ Au lycée Bugeaud à Alger, vu par Jean Brua (es-sma.free.fr)

▼ Le sigle créé par Fernand Lioré



En 1911, Fernand Lioré s'associe avec Henri Olivier pour créer, en mars 1912, les Ateliers d'aviation Lioré et Olivier. La Société adopte, sur la suggestion de Fernand Lioré, le monogramme LeO, expression latine du mot lion, illustré par un emblème à tête de lion.

En attendant de produire ses propres modèles, la société se consacra à la mise au point d'appareils conçus par les inventeurs de l'époque. C'est ainsi que furent successivement construits le monoplan Flo.1 *Balsan*, à cockpit fermé, réalisé par l'ingénieur Leflot, l'hélicoptère dessiné par le vicomte Decazes (une sorte d'autogire muni de deux hélices sustentatrices de 6 m de diamètre), le propulseur imaginé par Plaisant et le monoplan conçu par Paul Zens qui établit, en 1912, plusieurs records de vitesse avec un passager.

Simultanément, les ateliers Lioré et Olivier s'assuraient l'exclusivité de la construction des modèles dessinés par la Société anonyme des aéroplanes Morane-Saulnier, qui avait été fondée en octobre 1911.

À la veille de la déclaration de guerre, les usines de Levallois-Perret produisaient une dizaine d'appareils par mois. En décembre de la même année, grâce à des méthodes de fabrication copiées sur le système américain, la cadence était passée à un appareil par jour.

En juillet 1918, c'étaient quatre-vingt-cinq avions qui sortaient tous les mois des chaînes de montage de la firme, puis cent dix en janvier de l'année suivante, sans qu'aucun des éléments ne soit sous-traité.

Dès 1916, la maison Lioré et Olivier possédait, outre son nouvel établissement du boulevard de la Révolte, un service de réception en vol sur le terrain de Villacoublay.

Devenue, en avril 1918, la Société des établissements Lioré et Olivier dont la présidence du conseil d'administration avait été confiée à l'industriel Clément-Bayard, la maison employait à la fin de la guerre plus de 700 ouvriers et ses ateliers couvraient une superficie de 13 000 m². De ses chaînes de montage étaient sortis près de 2 000 avions.

Dès 1919, la société Lioré et Olivier met au point son premier hydravion. L'appareil, un biplan pouvant emporter quatre passagers logés dans une cabine, était propulsé par un moteur central Salmson de 250 ch et deux Hispano, latéraux, de 150 ch. Le LeO H-6 fut présenté à la 6^{ème} Exposition internationale aérienne, qui se tint au Grand Palais du 19 décembre 1919 au 4 janvier 1920. Il sera suivi par le LeO H-13, premier succès commercial. Lioré et Olivier est la première firme aéronautique française à étudier des hydravions civils uniquement conçus pour le transport aérien. C'est de l'entre-deux-guerres que date véritablement le renom des établissements Lioré et Olivier qui, pendant cette période, vont se développer, diversifier leurs activités, créer des départements nouveaux et réaliser, avec le concours d'ingénieurs et de techniciens de talent, un nombre considérable d'avions, d'hydravions et d'autogires civils ou militaires, dont certains se classeront parmi les meilleurs appareils de leur temps.

En février 1919, Fernand Lioré est pressenti par l'État pour développer une ligne vers l'Afrique du Nord (Algérie, Maroc et Tunisie). Le 14 juin 1919, il fonde une compagnie mixte de transports aériens et maritimes : la Société Maritime de Transports Aériens (SMTA), qui sera rebaptisée L'Aéronavale le 30 novembre 1921. L'Aéronavale se fixe comme objectif de développer les moyens de transports rapides à travers la Méditerranée, de Marseille et Antibes à Ajaccio, et jusqu'en Afrique du Nord (Alger et Tunis). Le but étant de relier la métropole à son empire colonial dans la journée et prendre la relève de la liaison maritime sur la ligne Nice-Ajaccio. L'Aéronavale sera absorbée en 1926 par Air-Union.

L'exploitation des lignes aériennes pour le courrier et les passagers nécessite l'utilisation de matériel adapté. Fernand Lioré crée à Clichy, au sein de la société de construction aéronautique Lioré et Olivier, un bureau d'études «hydravions», tandis que son associé Henri Olivier, à Levallois, prend la direction des projets d'appareils terrestres militaires et civil.

Jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, le bureau d'études «hydravions» de Lioré et Olivier concevra la série des hydravions destinés aux lignes de la Méditerranée, pour la plupart des hydravions à coque, jusqu'au splendide H-246.

Fernand Lioré est décédé à Paris le 21 juin 1966.

Par une étrange coïncidence, l'aérodrome de Chéragas, inauguré en février 1958, a été construit sur des terres appartenant en partie à la famille Lioré.

Lioré et Olivier LeO H-13

En juillet 1922, l'ingénieur Andrieu conçut spécialement pour la Compagnie L'Aéronavale et les Lignes Latécoère, un nouveau type d'appareil. Mis en chantier au cours de l'été 1922, le LeO H-13 est un hydravion biplan à coque en toile «molle» ou «souple», bimoteur Hispano 150 ch, pouvant emporter quatre (ou six) passagers dans une cabine à l'avant. Le mode de construction adopté, révolutionnaire pour l'époque, consiste dans la suppression des assemblages par goussets d'angle et la continuité intégrale de tous les éléments, aussi bien longitudinaux que transversaux, solution retenue pour amortir les chocs sur l'eau lors des décollages et amerrissages.

Refroidis par un radiateur Lamblin monté sous chaque nacelle moteur, les deux moteurs Hispano-Suiza de 150 ch tractifs sont montés dans l'entreplan, hauts et protégés par un capotage. Le plan supérieur de la voilure héberge les réservoirs d'essence, d'une capacité de 350 litres, donnant une autonomie de trois heures et demie de vol

La hauteur de la coque, 1,40 m, permet aux passagers, courbés, de se déplacer à l'intérieur de la carlingue. Le plancher est recouvert d'un tapis et une tenture de drap recouvre les parois. Une porte coulissante sépare la cabine passagers du poste de pilotage, situé à l'air libre derrière les passagers. La cabine des passagers est éclairée par deux glaces en triplex qui s'ouvrent. Elle est aérée par une manche à air située à l'avant de la coque. L'équipage comprend deux hommes, un pilote et un mécanicien radio situé à l'aplomb des ailes. Le LeO H-13 décolle au poids de 2 845 kg avec 895 kg de charge et possède une autonomie de 400 à 500 km, en volant à 150 km/h en pointe et 140 km/h en croisière.

C'est le premier succès commercial de la firme. Immatriculés F-AEHJ, F-AEHK et F-AEIB, les trois premiers H-13 sont mis en service le 16 octobre 1922 sur les lignes de L'Aéronavale. Cent quarante huit passagers sont transportés d'octobre 1922 à mars 1923, ce qui double les anciennes capacités de la ligne qui utilisait des solutions mixtes, bateau avion. Un total de vingt-cinq LeO H-13 est mis en service entre 1923 et 1928 par L'Aéronavale entre Antibes et Ajaccio, puis Antibes vers Tunis à partir de 1924.

De son côté, la CGEA, pour ouvrir la ligne Marseille-Alger, met en service le 16 mai 1923 deux LeO H-13A amphibies (H-13, avec le train est relevable et une béquille à l'arrière) à moteur Hispano-Suiza 8Aa de 150 ch, sur un trajet de 900 km passant par Barcelone et Majorque, effectué en onze heures de vol.

Successivement essayés par la Compagnie Latécoère sur les réseaux Marseille-Alger (via Barcelone et Majorque) et Alicante-Oran, ces hydravions, après avoir subi de profondes modifications, inaugurèrent le 16 mars 1924 les lignes aériennes Latécoère de Méditerranée.

Au total, vingt-cinq appareils du type H-13 furent construits, sous des versions civiles et militaires. Le H-133, modèle amphibie doté d'un seul moteur Renault de 300 ch, fut produit à quatre exemplaires. Les hydravions civils furent, dans leur majorité, utilisés par Latécoère.

La compagnie Latécoère essaie d'autres hydravions, sans résultat. Elle tente alors de remplacer les moteurs Hispano 8 Aa des LeO H-13, moteurs datant de 1915, par d'autres moteurs, des V12 Lorraine par exemple, dont elle dispose en quantité importante, sans plus de succès.

Pierre-Georges Latécoère demande à son bureau d'études la création d'hydravions à flotteurs. Le Laté 15, sorti en août 1925, souffre des faiblesses de ses deux moteurs Lorraine 8 Bd de 240 ch ramenés à 230 ch et la mise en service sur la Méditerranée s'avèrent être une catastrophe. La

CGEA doit se résigner à utiliser les LeO H-13. Pour les adapter aux lignes marines, les trains escamotables des hydravions amphibies sont démontés afin de gagner du poids au décollage, les hublots carrés sont remplacés par des hublots ronds et des réservoirs supplémentaires sont montés dans la coque. Le constructeur tente d'améliorer l'hydravion, particulièrement en montant un moteur approprié. Huit versions différentes sont construites entre 1922 et 1926, offrant plus ou moins d'autonomie et disposant d'une vitesse de pointe située entre 125 et 165 km/h, selon les moteurs utilisés.

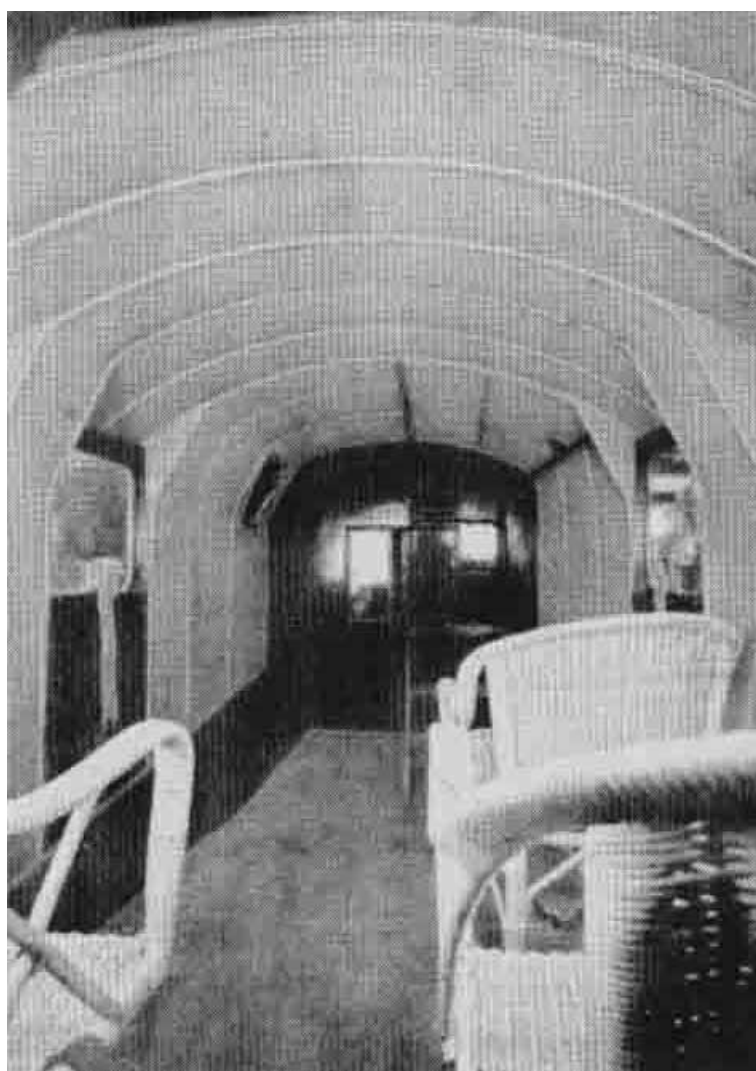
Après les trois H-13A amphibies des lignes Latécoère et les vingt-trois H-13 des lignes de L'Aéronavale, deux H-132 à moteurs Hispano 8 Aa de 150 ch, moteur remontant à 1915 mais censé être plus fiable que le 8 Ab des H-13 développant 180 ch, sont construits en 1924.

Sont ensuite proposés au marché en 1925 quatre H-133 monomoteurs 12 F Renault, un V12 de 300 ch, puis deux H-134 monomoteur Lorraine 12 Eb de 450 ch toujours en 1925, suivis de sept H-135 bimoteurs Hispano-Suiza V8 de 180 ch en 1926, appareils qui sont vendus à la Pologne comme bombardiers triplaces, et enfin douze H-136 motorisés de la même façon, construits en 1926, pour doter l'École navale de la Marine nationale à Hourtin (Landes).

Les appareils encore en service en 1927 voleront l'année suivante sous les couleurs d'Air-Union, laquelle compagnie, comme son nom l'indique, résulte de la fusion le 1^{er} janvier 1921 des Messageries aériennes (créée en février 1919 par Louis Breguet), de la Compagnie des Grands Express Aériens (créée le 20 mars 1919) et de la Compagnie L'Aéronavale de Fernand Lioré, absorbée le 1^{er} janvier 1926.

▼ *La cabine d'un LeO H 13, pour les passagers et le courrier*

Les leO H-13 et dérivés



Année	Type	N° série	Immatriculation
1922	LeO H-13	prototype	F-AEHJ
1922	LeO H-13	2	F-AEHK
1922	LeO H-13	1	F-AEIB
1922	LeO H-13	5	F-AEJC
1923	LeO H-13A	3	F-AFCZ
1923	LeO H-13	6	F-AFDG
1923	LeO H-13A	7	F-AFDH
1923	LeO H-13	8	F-AFDJ
1923	LeO H-13-132	10	F-AFDK
1923	LeO H-13	11	F-AFDL
1923	LeO H-13	15	F-AFFZ
1923	LeO H-13	12	F-AFGD
1923	LeO H-13-132	16	F-AFGJ
1923	LeO H-13	17	F-AFGK
1923	LeO H-13A	18	F-AFGP
1923	LeO H-13	14	F-AFGQ
1923	LeO H-13	19	F-AGAD
1923	LeO H-13	9	F-AGAF
1923	LeO H-13	38	F-AGFE
1923	LeO H-13	33	F-AGFY
1925	LeO H-13	13	F-AHAD
1925	LeO H-13	34	F-AHAL
1925	LeO H-134	2	F-AHAL
1925	LeO H-133	3	F-AHBF
1925	LeO H-133	1	F-AHBG
1925	LeO H-133	2	F-AHBH
1925	LeO H-133	4	F-AHBI
1925	LeO H-13	4	F-AHDF
1925	LeO H-134	1	F-AHDF
1925	LeO H-13	35	F-AHET
1925	LeO H-13	36	F-AHEU
1925	LeO H-13	37	F-AHEV

Le personnel

Nombreux sont les chefs d'aéroplaces, les pilotes, les mécaniciens et les radionavigants qui ont œuvré sur les lignes Casablanca-Oran, Alicante-Oran et Alicante-Alger.

Chef d'aéroplace à Oran (commun aux deux lignes hydravions et avions) : Paul Vachet, Charles Poulin, Louis Pauillac. Chef d'aéroplace à Alicante : Victor Hamm, Morraglia, Raymond Vanier. Chef d'aéroplace à Marseille : Charles Micheletti, Gueguen.

Parmi les pilotes : François Bourgat, Bernard Catin, Robert Collet, André Depecker, Victor Gay, Louis Giraud, Léon Givon, Maurice Goalard, Guémar, Eugène Guilmet, Louis Larmor, Henri Leclair, Marceau Méresse, Jean Mingat, Paul Morvan, Georges Pivot, Robert Plamont et Henri Vallin.

Parmi les chefs-mécaniciens : Bardry, Edmond Clavier, Guénard, Landrault, Molenat et Pinchaut.

Parmi les mécaniciens : Joseph Achille, Billet, Arsène Bonnord, Canovas, Jean Carrey, Cassagne, Charles Castex, Edmond Clavier, Courèche, Dejean, Pierre Ducaud, Aimé Efruit, Hatot, Noël Gauthier, Jacquinot, Amédée Jayet, Albert Le Floch, André Massol, Miriellot, Molina, Roger Pitot, Vincent Riera, Edmond Roux, Fernand Royère, Joseph Salvadou, Joseph Schwaler, Thierry, Touchard, Jean Traclet, Marcel Turlan, François Urvoy et André Villet.

Parmi les radionavigants : Allary, Averseng, Arsène Bonnord, Dominique Conau, Pierre Ducaud, Georges Lacoste, Jean Le Duff, Leroux, Lopez, Juan Munar, Fernand Urvoy, Roux, Scotto, et Veyran.

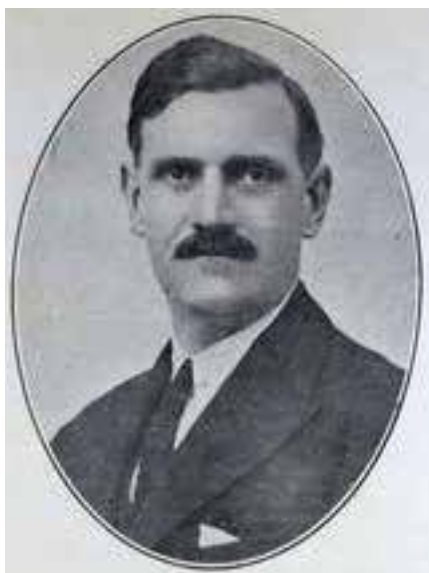


Pierre-Georges Latécoère, le patron, Beppo de Massimi, le directeur, et Didier Daurat, le chef-pilote, les trois artisans du succès des Lignes Latécoère



Charles Poulin, pilote d'avions et d'hydravions, chef d'aéroplice à Oran, devant un Breguet 14 limousine

Les bateaux-dépanneurs



Le bateau-dépanneur *Colonel Casse* porte le nom du colonel Gilbert Casse.

Le 1^{er} août 1922, le colonel Gilbert Casse (ci-contre), ancien capitaine de corvette et ancien dirigeant de l'école de pilotage de Pau, est nommé directeur des services de la navigation aérienne du SNAé et chef de cabinet technique du sous-secrétaire d'État, il poursuit l'effort entrepris par le colonel Saconney.

Gilbert Casse décède prématurément le 31 octobre 1925. Son souvenir est perpétué par le bateau-dépanneur des Lignes Latécoère et par le Farman *Jabiru* F-AHAF de la CIDNA.

Le bateau-dépanneur *Aviateur Genthon* porte le nom de Charles Genthon, pilote entré chez Latécoère en 1919. Le 5 octobre 1920, le Breguet 14 F-ALTA de Charles Genthon et Léo Bénas est pris dans une tempête à la nuit tombante. Craignant de ne pouvoir atteindre Alicante, Charles Genthon fait demi-tour en direction de Valence. Il rate la piste de secours et se pose dans un champ près d'Onteniente. L'appareil heurte un sol caillouteux et finit sa course en catastrophe. Les deux occupants meurent carbonisés.

Le bateau-dépanneur *Aviateur Rodier* est commandé d'abord par Roquefort, puis par Sélègue, avec les radio Henri Le Dallic, André Villet et deux mécaniciens et deux marins. Jean Rodier, ancien sergent-pilote, entré aux Lignes Latécoères le 12 mai 1919, disparaît en mer le 2 octobre 1920, avec François Marty-Mahé, au large de Port-Vendres. Ce sont les premières victimes de la Ligne.

▼ Jean Rodier à Montaudran devant un Salmson 2A2



Le bateau-dépanneur *Jean Argaud* porte le nom de Jean Argaud, né le 24 juillet 1897 à Lyon. Étant étudiant, il est appelé le 17 juin 1915 au 2^{ème} Groupe d'Aviation à Bron, en tant que conducteur auto. Jean Argaud est affecté ensuite aux centres de Dijon, Pau, Chartres, Avord et Chateauroux, avant d'être breveté pilote militaire, le 21 juillet 1916.

Le caporal Argaud rejoint l'escadrille 215, le 20 novembre 1916. Il meurt dans la chute de son Sopwith à Jonchery-sur-Vesle, dans la région de Rosnay (Marne), le 28 avril 1917.

Une place du Lavandou (Var) porte son nom.

En 1920, Élisée Argaud, son père, achète un chasseur de mines construit aux États-Unis en 1917 pour le compte de la Marine française et le baptise *Jean Argaud*.

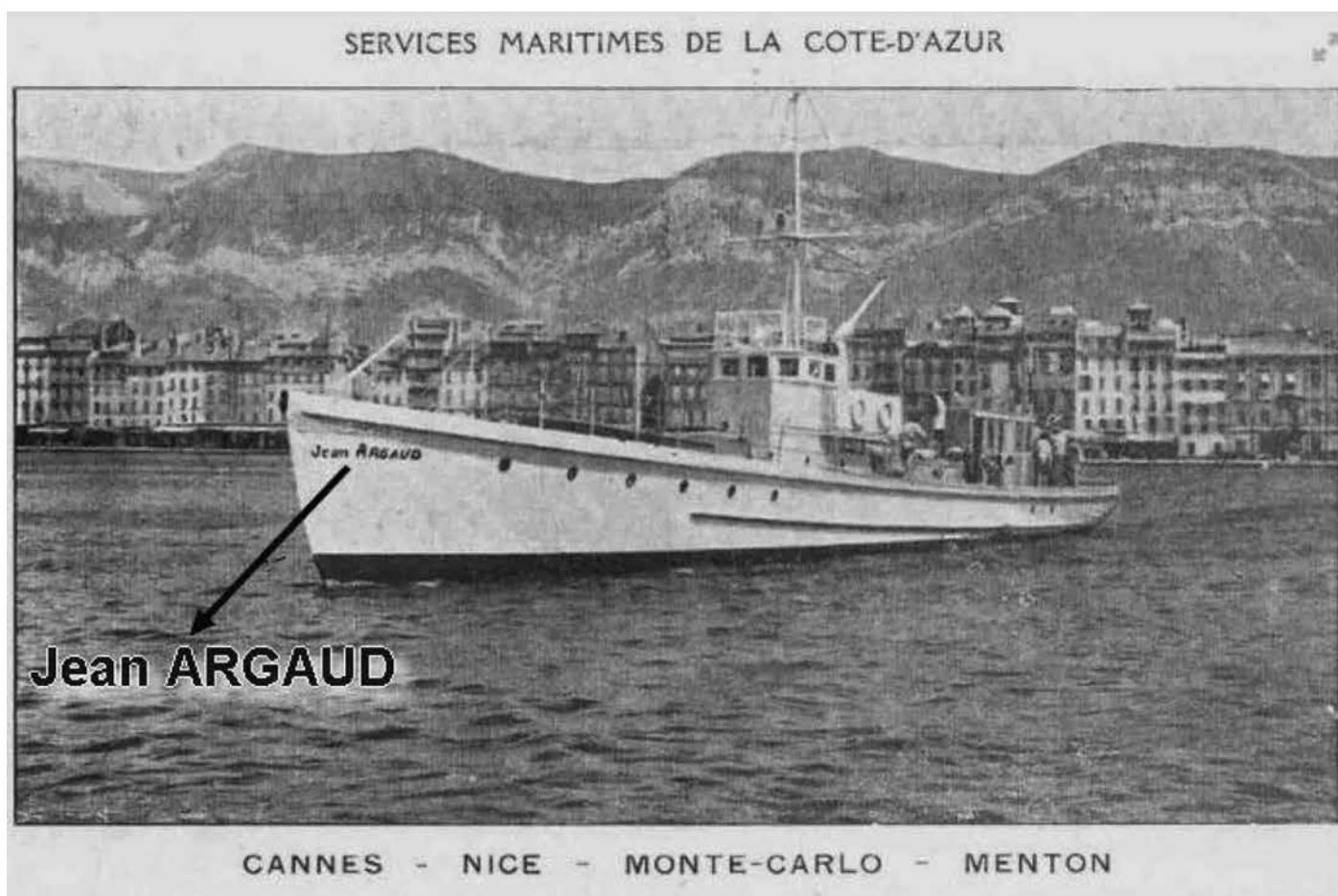
En novembre 1920, ce navire est vendu à une société toulonnaise et mis en ligne sur la liaison Toulon-îles d'Hyères. À partir du 22 octobre 1922, le *Jean Argaud* assure un service régulier de passagers entre Cannes et Menton.

En 1925, le navire est acheté par les Lignes Latécoère qui l'affectera à ses hydrobases.



Jean Argaud, pilote militaire

▼ *Le Jean-Argaud sur la Côte-d'Azur, avant d'entrer dans la flotte des Lignes Latécoère*



Chronologie 1922-1927

29 septembre 1922 : vol de reconnaissance de la ligne Casablanca-Rabat-Fès-Oran en Breguet 14 par Paul Vachet et Julien Pranville. Paul Vachet arrive comme chef d'aéropole à Oran

6 octobre 1922 : inauguration de la bretelle Casablanca-Rabat-Fès-Oran par Didier Daurat et deux passagers, dont le ministre François-Laurent Eynac, avec le Breguet 14 F-AECS dans les sens Maroc-Algérie et Paul Vachet et un passager, avec le Breguet 14 F-AEEO en sens contraire. Les deux avions se rencontrent sur l'aérodrome de Fès et échangent les passagers et les sacs postaux. Retour à Oran le lendemain pour Paul Vachet.

25 novembre 1922 : Pierre-Georges Latécoère prend une participation dans la Compania aëromaritima mallorquina (CAM) qui assurait la ligne Barcelone-Palma de Majorque.

3 décembre 1922 : le pilote Alphonse Gensollen, pris dans le brouillard, percute le sol et se tue dans la région de Taza sur la ligne Oran-Casablanca, avec le Breguet 14 F-ALNA.

Février 1923 : Paul Vachet transporte, dans le mauvais temps, le docteur Abadie, d'Oran, auprès de Maréchal Lyautey pour une intervention chirurgicale.

7 mars 1923 : voyage d'étude aller-retour effectué par la Compania aeromaritima mallorquina avec l'amphibie LeO H 13 n° 22 F-AEAE. Pilote : Achille Enderlin, mécanicien : Noël Gauthier.

12 avril 1923 : le Breguet 14 n° 160 F-AEEK, du courrier Oran-Casablanca, est détruit dans un atterrissage forcé entre Fès et Meknès (rupture de bielles).

12 avril 1923 : le LeO H 13 n° 22 effectuée, au cours d'un vol d'essai de la Compania aeromaritima mallorquina, un amerrissage forcé au large de Palma-de-Majorque. Pilote : Raymond Clerc, radio : Juan Munar (blessé). Raymond Clerc réussit à atteindre Palma-de-Majorque en hydroplanant avec un seul moteur.

13 avril 1923 : le LeO H 13 n° 22 est détruit dans un amerrissage forcé effectué au cours d'un vol d'essai de la Compania aeromaritima mallorquina au large de Palma-de-Majorque. Pilote : Raymond Clerc, radio : Juan Munar (blessé). L'équipage est recueilli par un navire de passage. Le LeO H 13 pris en remorque jusqu'à Barcelone arrive à l'état d'épave.

16 mai 1923 : Parti de Marseille à 3 heures 46, Pierre-Georges Latécoère prend le LeO H-13 F-AFDH à Barcelone (au lieu du trimoteur Caudron 61 prévu, mais immobilisé par des avaries de moteur). Après escale à Palma-de-Majorque, il arrive à Alger à 14 h 30. Pilote : Achille Enderlin, radio : Juan Munar et mécanicien : Noël Gauthier. Il transporte le premier courrier aérien France-Algérie.

7 juin 1923 : réouverture de la ligne Barcelone-Palma de Majorque par l'amphibie LeO H 13 n° 24 F-AFDH de la Compania aeromaritima mallorquina, piloté par Achille Enderlin ayant Beppo de Massimi et Julien Pranville comme passagers. Le retour a lieu le même jour.

31 juillet 1923 : fermeture définitive de la ligne Barcelone-Palma de Mallorca de la Compania aeromaritima mallorquina.

2 septembre 1923 : essai de la ligne Alicante-Oran avec un hydravion LeO H-13. Départ de Toulouse à 22 h 30, arrivée à Oran le même jour à 20 h 30. Sera suivi d'autres essais.

28 février 1924 : vol d'essai sans courrier sur la ligne Alicante-Oran. Au cours d'une tentative de décollage en version terrestre, le LeO H-13 F-AEJC s'écrase au décollage d'Alicante. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Bonnord. Amerrissage dans le port d'Alicante, aussitôt après le décollage terrestre, rupture de l'alimentation en essence. Nouvelle tentative de décollage en version terrestre, Bonnord est remplacé par le chef-mécanicien Landrault. L'amphi-



▲ Alphonse Gensollen et son passager Louis Durafour, en Breguet 14 au départ d'Oran pour Casablanca le 24 juillet 1924

▼ 16 mai 1923 : Pierre-Georges Latécoère dans le port d'Alger



bie ne gagne pas d'altitude et s'écrase sur le toit d'une porcherie. Landrault a une jambe cassée. L'amphibie sera réparé.

12 mars 1924 : vol inaugural Alicante-Oran avec le Leo H-13 F-AEJC. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Arsène Bonnord.

16 mars 1924 : ouverture de la ligne postale Alicante-Oran avec le Leo H-13 n° 26 F-AFDG. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Arsène Bonnord.

19 mars 1924 : ouverture de la ligne postale Oran-Alicante avec le Leo H-13 n° 25 F-AEJC. Vol retour du 16 mars, même équipage.

22 mars 1924 : accident d'un Leo H-13, radio Juan Munar, près d'Alicante.

8 avril 1924 : vol spécial Rabat-Oran en Breguet 14 à l'occasion de la deuxième Conférence nord-africaine.

18 mai 1924 : accident d'un Leo H-13, radio Juan Munar, au décollage d'Alicante.

9 août 1924 : amerrissage forcé, au sud du cap Palos, du LeO H-13 n° 25 F-AEJC sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Catin, mécanicien : Billet, radionavigant : Scotto. Sauvetage par le vapeur yougoslave *Kostrena* qui a reçu le message de détresse et qui ramène l'équipage à Alger. L'hydravion est abandonné.

8 septembre 1924 : amerrissage forcé (rupture de bielle, le feu se déclare et l'hydravion explose) à mi-parcours du LeO H-13 n° 24 F-AFDH sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Jean Mingat, radio : Pierre Ducaud. L'équipage, se cramponne à des débris flottants. Il est sauvé après 8 heures d'attente par le navire dépanneur *Aviateur-Rodier*. L'hydravion et le courrier sont perdus.

Octobre 1924 : Charles Poulin remplace Paul Vachet comme chef de l'aérodrome d'Oran.

9 octobre 1924 : panne de moteur et amerrissage forcé au sud du cap Palos du LeO H-13 n° 31 F-AFGP sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : François Bourgat et radio : Juan Munar. Sauvetage par des pêcheurs, l'hydravion est remorqué à Mar-Menor (base militaire de Los Alcazares).

10 février 1925 : amerrissage forcé du LeO H-13 n° 33 F-AGFY sur la ligne Oran-Alicante. Équipage indemne, hydravion détruit.

13 mars 1925 : affaissement de la voilure en vol et amerrissage forcé du LeO H-13 n° 30 F-AFGK sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Léon Givon, mécanicien : François Urvoy (indemnes), l'hydravion est endommagé. L'équipage et le courrier sont récupérés par le navire anglais *Egyptian*.

10 avril 1925 : amerrissage après panne d'un LeO H 13. Jean Mingat et Georges Lacoste sont récupérés par le navire italien *Vigo*.

11 avril 1925 : amerrissage forcé du LeO H-13 n° 31 F-AFGP sur la ligne Oran-Alicante. Hydravion détruit.

14 avril 1925 : fuite d'huile et amerrissage forcé à 100 kilomètres d'Oran du LeO H-13 n° 34 F-AHAL sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : François Bourgat et radio : Juan Munar. L'hydravion est retrouvé par le navire-dépanneur *Jean-Argaud* à 100 km d'Oran, après 15 heures de recherche, puis remorqué à Mar-Menor (Espagne).

15 avril 1925 : Panne d'allumage et amerrissage forcé au large du cap de Palos du LeO H-13 n° 32 F-AGFE sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Jean Mingat, radio : Juan Munar. L'hydravion est remorqué par des pêcheurs à Mar-Menor et repart dans la soirée à Oran après réparation.

15 mai 1925 : ouverture de la ligne postale Alicante-Alger, LeO H-13 F-AHBH. Pilote : Jean Mingat et radio : Georges Lacoste. La ligne postale Alger-Alicante sera ouverte, même équipage et même hydravion, le 19 mai. Cette ligne sera fermée le 17 décembre 1925.

16 mai 1925 : amerrissage d'un LeO H-13 au large du cap Palos, radio : Juan Munar.

26 juin 1925 : accident à l'arrivée à Alicante du LeO H-133 n° 53 F-AHBH sur la ligne Alger-Ali-



▲ 12 mars 1924, arrivée à l'hydrobase d'Oran du vol inaugural Alicante-Oran par le Leo H-13 F-AEJC. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Arsène Bonnard

▼ 15 mai 1925 : arrivée à Alger de l'ouverture de la ligne Alicante-Alger. Pilote : Jean Mingat, radio : Georges Lacoste. Le même jour, inauguration de l'hydrobase par le gouverneur général Maurice Violette en présence de Beppo de Massimi



cante. Le pilote Jean Mingat et le radio Joseph Salvadou, tués dans l'accident. L'hydravion accroche un paratonnerre et s'écrase au milieu du Paseo-de-los-Martires à Alicante, alors qu'il s'apprêtait à se poser dans le bassin à 10 heures du matin.

17 septembre 1925 : le LeO H133 F-AHBI brûle accidentellement sur le quai à Oran.

19 novembre 1925 : rupture de tuyauterie du radiateur et amerrissage forcé du LeO H-133 n° 54 F-AHBI entre Alicante-Oran. Décollage après réparation. Pilote : Givon et radio : Juan Munar.

26 novembre 1925 : amerrissage à 220 km d'Alger du LeO H-133 n° 28 F-AFFZ sur la ligne Alger-Alicante suite à une panne moteur. Pilote : Paul Morvan et radio : Veyroud.

17 décembre 1925 : dernier vol sur la ligne Alger-Alicante.

19 décembre 1925 : dernier vol sur la ligne Alicante-Alger et amerrissage forcé à 100 km au nord de Ténès du LeO H-133 F-AHBH. L'hydravion est remorqué par un navire allemand jusqu'à Malaga, mais il est devenu inutilisable. Pilote : Léon Givon et radio : Juan Munar (indemnes). Après des ennuis administratifs en Espagne, l'équipage parvient à rejoindre Alger 12 jours après son départ.

8 janvier 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé d'un LeO H 13 sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Charles Poulin et radio : Georges Lacoste. L'hydravion est sauvé.

13 janvier 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé du LeO H-13 n° 36 F-AHEU près d'Oran sur la ligne Oran-Alicante. Équipage indemne, hydravion détruit.

23 avril 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé, au large de Los Alcazares, du LeO H-13 F-AHEV sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Louis Giraud, radio : Juan Munar (indemnes). Retour à Alicante après réparation.

23 juin 1926 : incendie du moteur droit et amerrissage forcé du LeO H-13 n° 32 F-AGFE sur la ligne Alicante-Oran. Pilote : Henri Leclair, radio : Juan Munar et mécanicien : Isméolari (indemnes). Hydravion, l'équipage et le courrier sauvés par le navire-dépanneur *Jean-Argaud* après 19 heures en mer et ramenés à Oran.

26 juin 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé peu après le décollage d'Oran du LeO H-133 n° 52 F-AHBG sur la ligne Oran-Alicante.

18 juillet 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé (baisse de régime du moteur) au large d'Oran du LeO H-13 n° 34 F-AHAL sur la ligne Alicante-Oran. Pilotes : Robert Collet et Paul Morvan. Hydravion détruit.

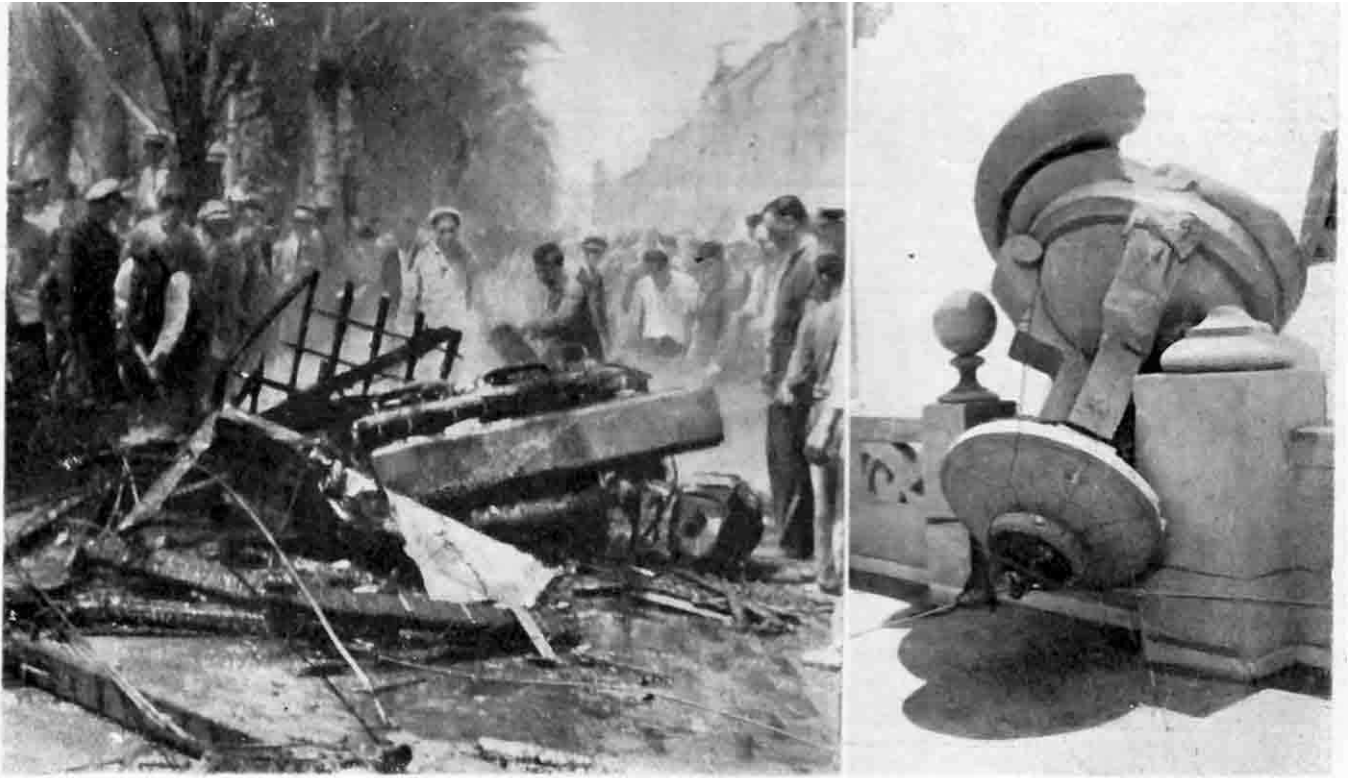
11 septembre 1926 : départ de l'hydrobase de Marignane de la première traversée expérimentale Marseille-Alger de la Compagnie France-Algérie. Latécoère 21 F-ESDH (ES pour essais), pilote : Achille Enderlin, mécanicien : Émile Béral, radio : François Urvoy. Durée du vol : 5 h 28. Émile Béral est blessé à la cuisse par une hélice au cours du vol car il était sorti pour remettre en place un tendeur qui s'était détaché.

12 septembre 1926 : Retour, Alger-Marseille, du premier vol expérimental par fort vent de face. Durée du vol : 7 h 08.

14 septembre 1926 : panne de moteur, amerrissage forcé et échouage sur la plage de Torre Vieja (Espagne), du LeO H 13 n° 37 F-AHEV sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Louis Giraud et radio : Juan Munar. L'hydravion est remorqué à Alicante par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*.

15 septembre 1926 : panne d'essence au large de Ténès, l'hydravion ayant été dérouté à la suite d'une erreur de relèvement du goniomètre d'Oran, amerrissage forcé et échouage sur une plage algérienne du LeO H-13 F-AHEV sur la ligne Oran-Alicante. Le pilote : Louis Giraud et le radio : Juan Munar sont retrouvés le lendemain.

17 septembre 1926 : deuxième voyage expérimental Marseille-Alger du Laté 21 F-ESDH. Pilote : Achille Enderlin, mécanicien : Villette, radio : Condon. Durée du vol : 5 h 22. Retour sans histoire.

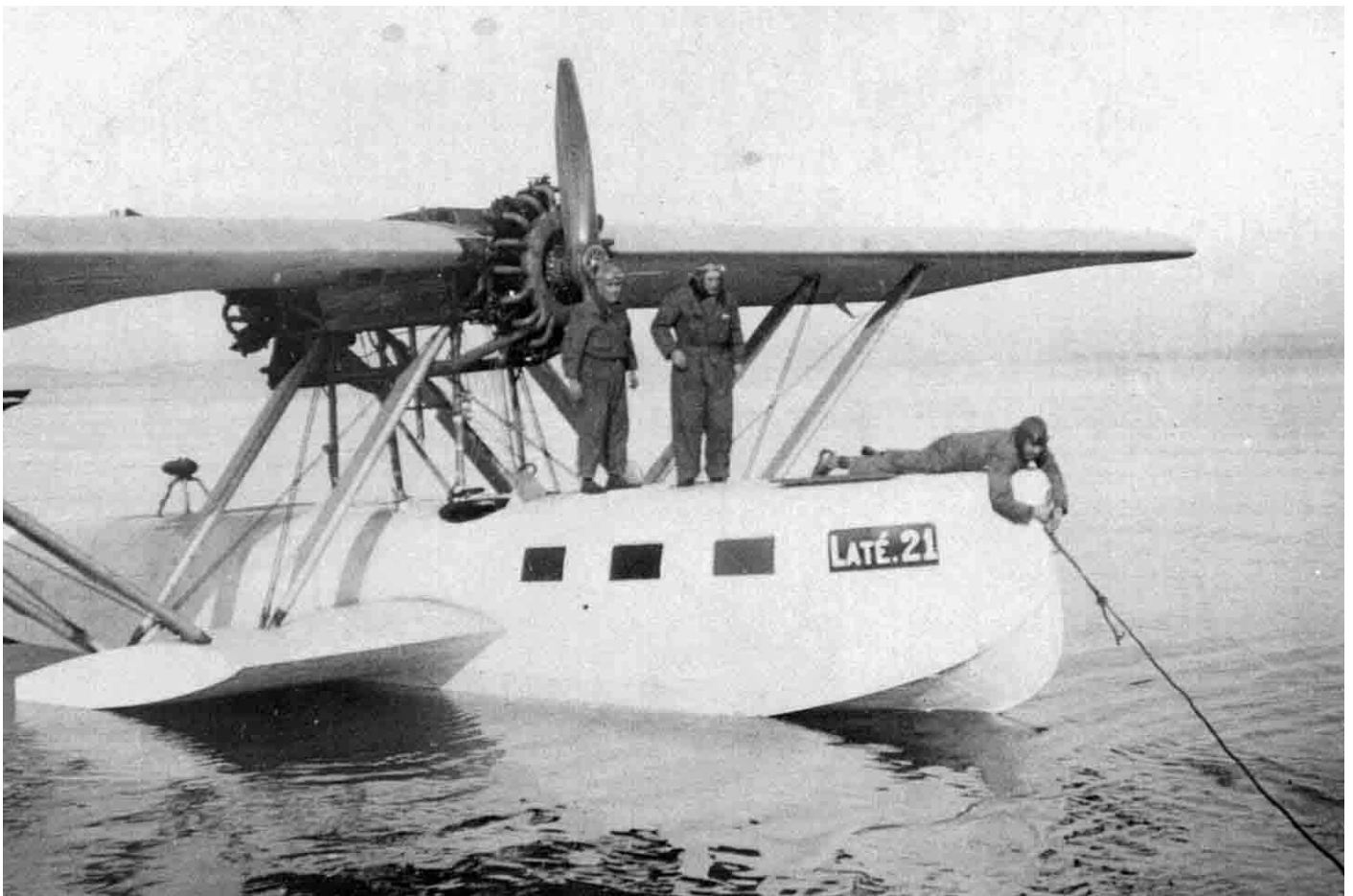


ALICANTE. ACCIDENTE DE AVIACION

RESTOS DEL AEROPLANO FRANCÉS QUE CAYO EN EL PASEO DE LOS MARTIRES, DESPUES DE ESTRELLARSE CONTRA EL ALERO DE UNA CASA, DERRIBANDO PARTE DE SU ORNAMENTACION. EN EL ACCIDENTE PERECIERON EL PILOTO Y EL MECANICO Y RESULTARON HERIDAS DOS PERSONAS MAS. (FOTOS TEROL)

▲ *Le 26 juin 1925 à Alicante, l'accident de Jean Mingat et Joseph Salvadou*

▼ *Le Laté 21 F-ESDH de la première traversée expérimentale Marseille-Alger le 11 septembre 1926. Le radio François Urvoy est couché à l'avant*



21 septembre 1926 : premier voyage officiel Marseille-Alger et retour du SPCA 63-01 *Météore* F-ESEK, piloté par Ernest Burri (aller : 6 h 30).

24 septembre 1926 : tentative de troisième voyage expérimental Marseille-Alger du Laté 21 F-ESDH. Pilotes : Achille Enderlin et Henri Leclair, radio : Conan. À la suite d'ennuis moteur, l'hydravion se pose en mer par forte houle. Le navire *Timgad* recueille les trois hommes et prend l'hydravion en remorque jusqu'aux îles du Frioul, au large de Marseille. Le Laté 21 endommagé repart en usine et il est modifié au standard Laté 21bis. Il revolera en mars 1927 immatriculé F-AIHN.

10 octobre 1926 : le Breguet 14 n° 200 F-AFAZ est endommagé après une panne de moteur au décollage d'Oran.

21 octobre 1926 : deuxième voyage officiel Marseille-Alger et retour du SPCA 63-01 *Météore* immatriculé maintenant F-AIFN, piloté par Ernest Burri.

26 octobre 1926 : panne de moteur, amerrissage forcé d'un Leo H-13 au large d'Alicante, radio : Juan Munar.

1^{er} novembre 1926 : troisième vol aller Marseille-Alger du SPCA 63-01 *Météore* F-AIFN avec escale à Palma-de-Majorque pour cause de fuite d'huile au moteur gauche. Pilote : Ernest Burri, navigateur : Dominique Conau, mécanicien : Miriellot.

17 novembre 1926 : quatrième vol expérimental Marseille-Alger du SPCA 63-01 *Météore* F-AIFN, pilote : Ernest Burri, mécanicien : Scotto et radio : Minolo. Temps de vol : 6 h 02 avec du vent de face. Du courrier est transporté à titre de démonstration et de propagande sous le patronage de l'Aéro-club de Provence.

20 novembre 1926 : retour du quatrième vol expérimental Alger-Marseille par le SPCA 63-01 *Météore* F-AIFN (ex F-ESEK), pilote : Ernest Burri, mécanicien : Scotto et radio : Minolo. Temps de vol : 4 h 08 avec du vent arrière. Un départ avait été tenté la veille, mais l'hydravion était retourné à Alger après une heure de vol à cause du mauvais temps.

24 novembre 1926 : panne de moteur, amerrissage forcé au large d'Oran d'un LeO H-13, après cinq faux départs. Radio : Juan Munar.

12 décembre 1926 : panne de moteur et amerrissage forcé près d'Oran de l'hydravion Laté 15 H F-AIDO sur la ligne Alicante-Oran, pilote : André Depecker. Un passager est blessé. L'hydravion est remorqué jusqu'à Malaga.

26 décembre 1926 : cinquième et dernier vol aller Marseille-Alger du SPCA 63-01 *Météore* F-AIFN. Pilote : Ernest Burri. Escale dans le mauvais temps à Ciudadella, dans l'île de Minorque et arrivée à Alger le 28 décembre.

31 décembre 1926 : retour du cinquième et dernier vol aller Alger-Marseille du SPCA 63-01 *Météore* F-AIFN. Vitesse moyenne des cinq vols : 151,2 km/h. Meilleure temps : 3 h 55.

8 janvier 1927 : panne d'essence et amerrissage d'urgence entre le cap Palos et Carthagène du LeO H-13 n° 26 F-AFDG sur la ligne Oran-Alicante. Pilote : Maurice Goalard, radio : Juan Munar. L'hydravion est retrouvé après 10 heures de recherche et remorqué jusqu'à Mar-Menor par le navire-dépanneur *Jean-Argaud*. Il repart pour Alicante après avoir fait le plein d'essence.

20 mars 1927 : le Breguet 14 n° 18 F-ALRA, de la ligne Oran-Casablanca, est détruit après panne de moteur et atterrissage forcé à Tiflet, près de Rabat.

8 avril 1927 : vol Marseille-Alger, avant l'ouverture de la ligne par la Compagnie France-Algérie, du Laté 21bis F-AIHN, pilote : Achille Enderlin, radio : François Urvoy et mécanicien : Vilette. L'hydravion perd une hélice et fait un amerrissage forcé à 120 km de Marseille. Il est rejoint par le voilier italien *Monteponi* et le remorqueur *Marius-Chambon*. Le voilier prend les trois naufragés et le courrier à son bord. Le *Marius-Chambon* remorque l'hydravion qui est finalement



▲ La mise à l'eau, à Marignane, du Laté 21 F-ESDH en présence de Maurice Bokanowski, ministre du Commerce

▼ Note de Gueguen, chef de l'aérodrome de Marseille

Aérodrome de Marseille
 -:-:-:-:-
 JG/YR
 N°219
 FRANCE-ALGERIE
 S:-:-

NOTE POUR PARIS
 -:-:-:-:-

Le Laté 21 après avoir survolé la ville à basse altitude est venu à 9 heures dans le Vieux-Port où amarré à la Société Nautique avec à côté porté par une barque le panneau-Réclame , il est resté exposé jusqu'à 16 heures .

Il est ensuite sorti par ses propres moyens et est revenu survoler la ville avant de rentrer à Marignane .
 L'effet produit a été très grand et une foule très nombreuse a admiré l'appareil à l'eau et en vol .

Ci-joint un article des Sports de Provence et un entrefilet du Petit Provençal (ceux du Radical et du Soleil vous ont été expédiés hier soir) Quant au Petit Marseillais il n'a rien fait paraître .

Marseille le 28 Février 1927
 Le Chef d'Aérodrome :

Gueguen

-2 MAR 1927 - 0096

Répondre.....

abandonné au sud de Toulon après 10 heures d'efforts.

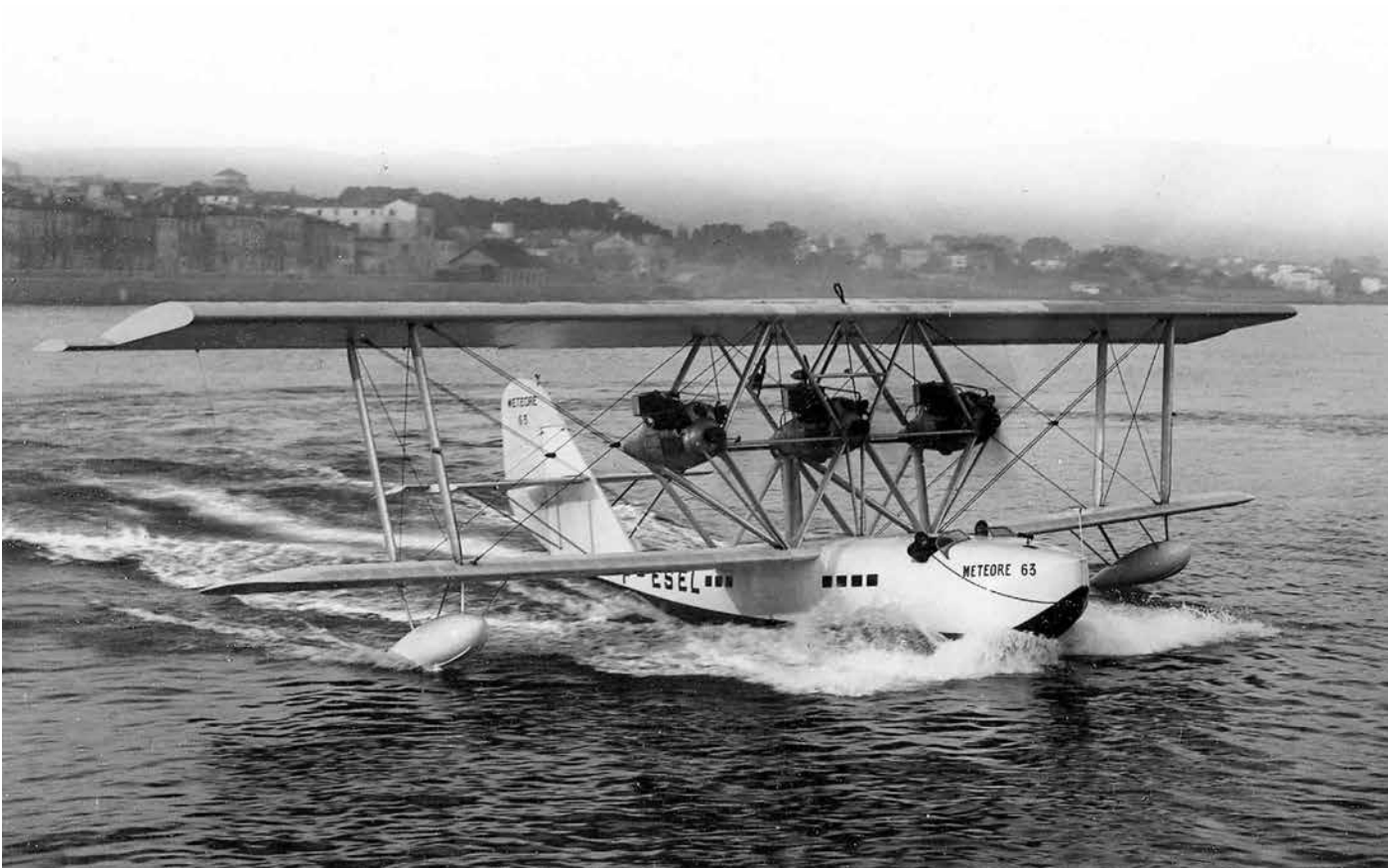
11 avril 1927 : vol Alger-Marseille avant l'ouverture de la ligne par la Compagnie France-Algérie. Hydravion Laté 21bis, pilote : Achille Enderlin, copilote : Vanier et mécanicien : Émile Béral. L'hydravion fait une escale forcée à Saint-Laurent-de-la-Salanque (Pyrénées-Orientales).

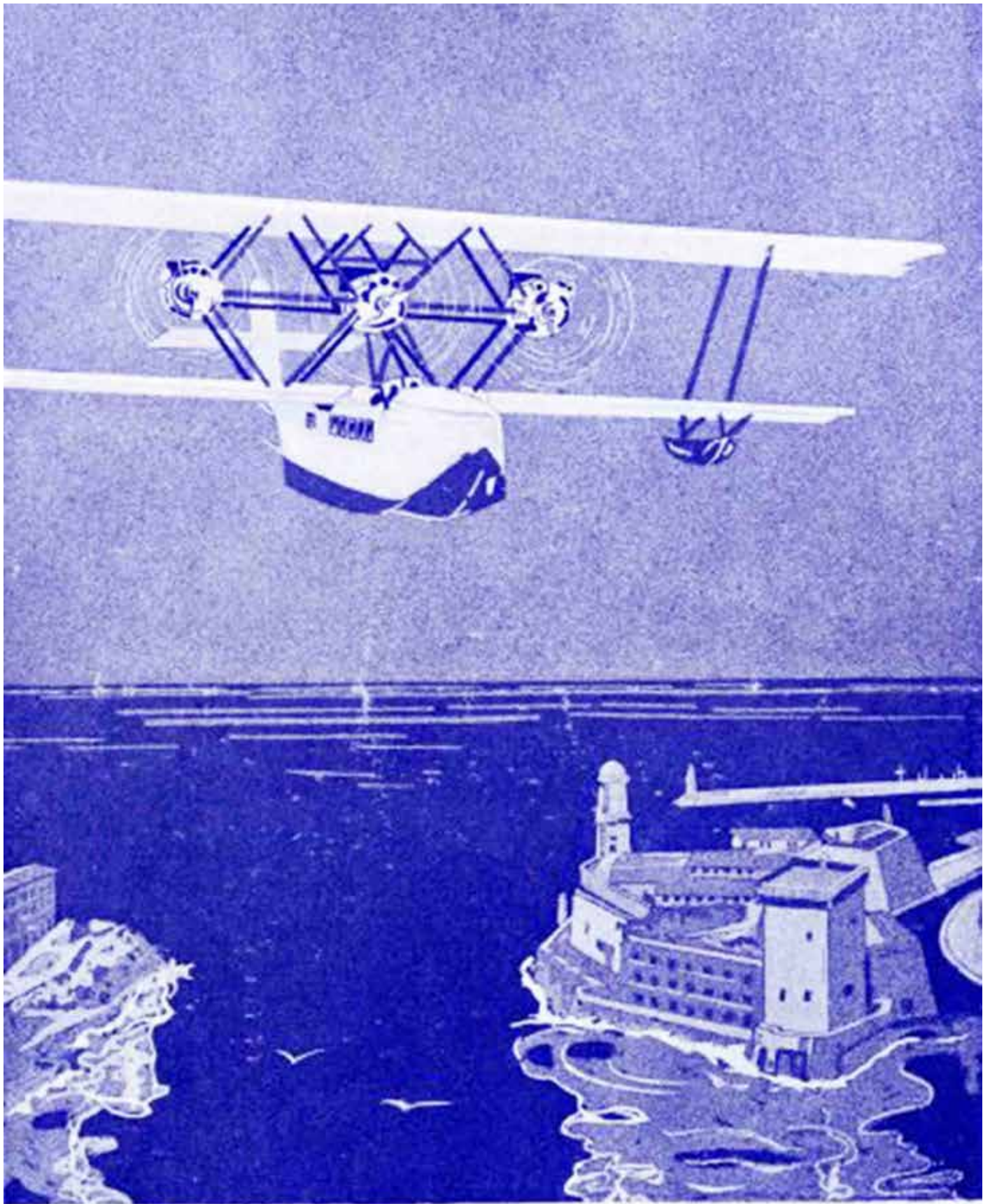
11 avril 1927 : la CGEA (Lignes aériennes Latécoère), est achetée par l'industriel Marcel Bouilloux-Lafont qui donnera, le 20 septembre 1927, le nom de Compagnie générale aéropostale (CGA), qui deviendra célèbre sous le nom d'Aéropostale.



▲ *Le Laté 21 F-ESDH dans le port d'Alger*

▼ *LE SPCA 63 Météore*





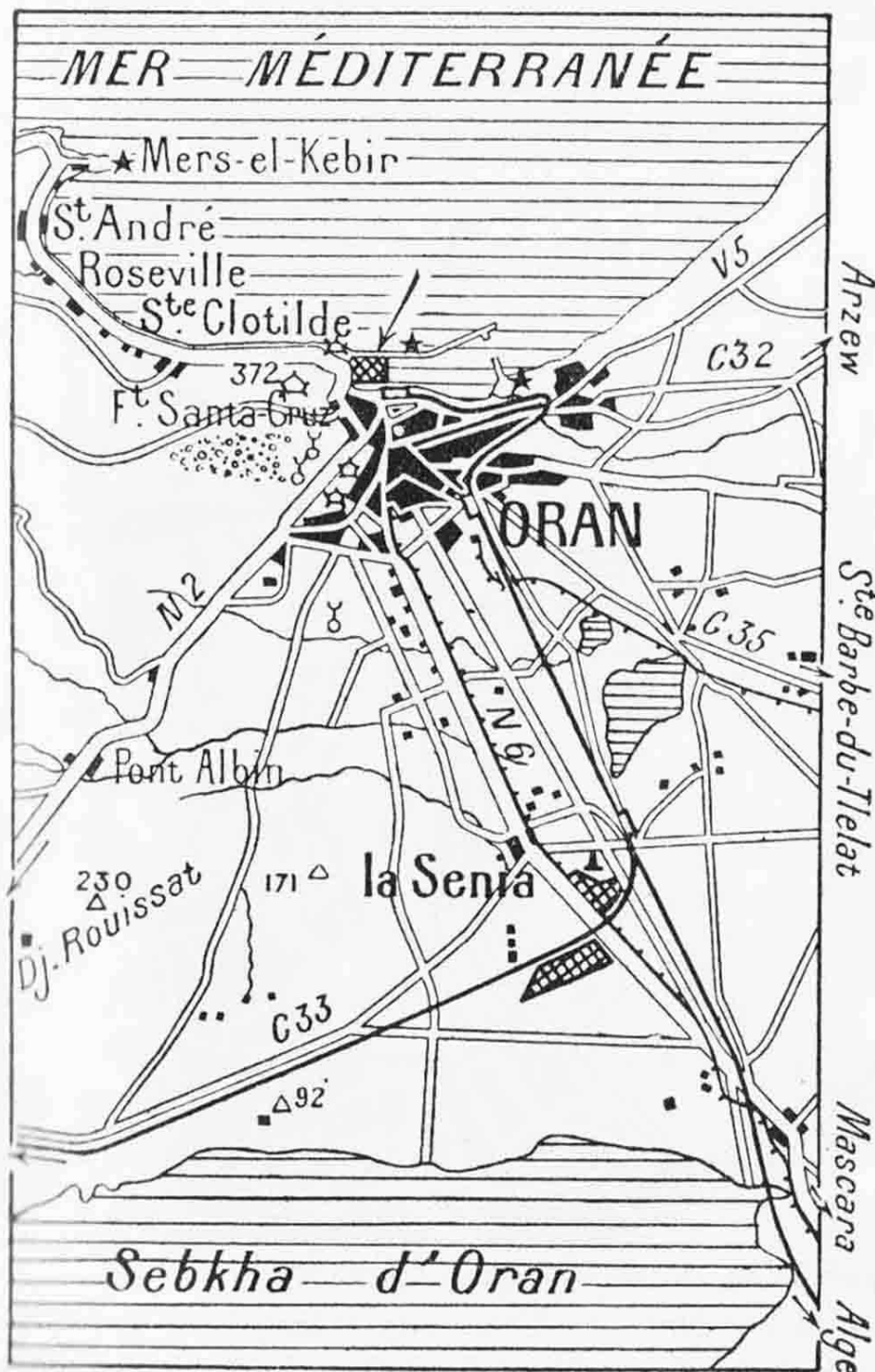
**SOCIÉTÉ MARSEILLAISE
DE
NAVIGATION AÉRIENNE**

Hydrobase d'Oran

(Guide Michelin 1930)

ORAN (Algérie)

Base d'Hydravions de l'Aéronautique Marchande



Position :

Dans le port d'Oran (extrémité W). — Lat. : 35° 43' N, Long. : 0° 40' W.

Description :

Aire d'amerrissage : 800 m × 200 m.

Passage encombré de l'avant-port à la base, attendre d'être remorqué par la vedette.

Vents dominants : W et NW.

Caractères des environs : falaises à l'E et montagnes à l'W.

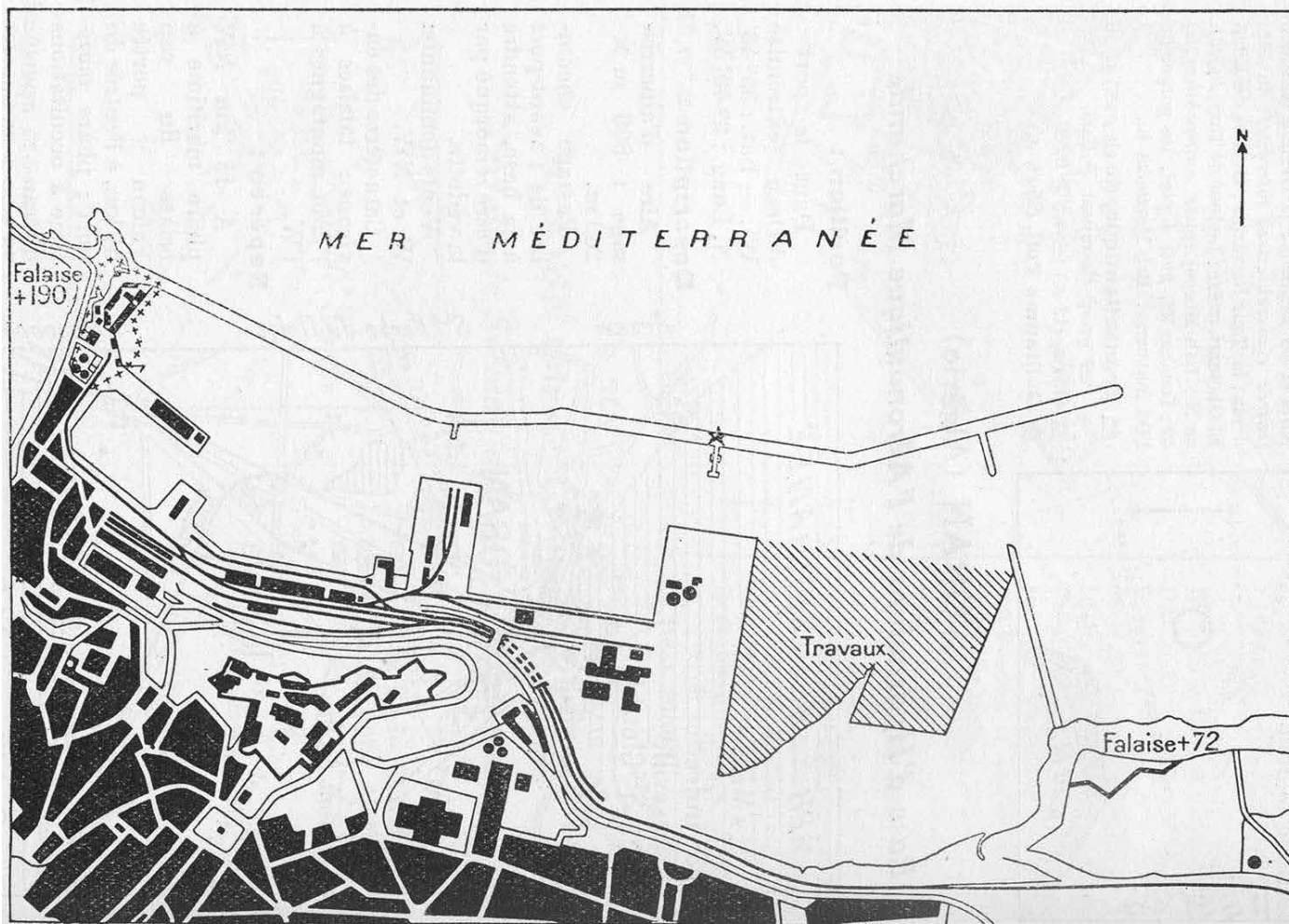
Repères :

A 15 km NW phare maritime à éclats du cap Falcon : portée 64 km, à l'entrée du port ; phare maritime à occultations d'Oran : portée 28 km ; à 25 km NE phare maritime à éclats de l'Aiguille : portée 52 km.

Installations : Hangar 37 m × 33 m (8 m 50 sous-entrait). — Mise à l'eau : 1 grue 10 tonnes. — ₰ 21.33 à Oran. — † Base hydravions civile Oran. — ☐ prévenir 2 h. à l'avance, ₰ 0.73 Oran.

Moyens d'accès : Quai de la Douane et quai Lamoune.

Ressources : 🏠 Oran 2 km 500. — Tramway : terminus à la Base (service toutes les 10 min.). — Taxis place Kléber. — ☒ Oran 2 km.



▼ Dans l'hydrobase d'Oran, sur l'avant d'un LeO H 13, Molina et Thierry. Remarquer la génératrice



Hydrobase d'Alger-Agha

(Guide Michelin 1930)

ALGER - AGHA (Algérie - Alger)

Base d'Hydravions mixte de l'Aéronautique Marchande et des Forces Aériennes

Position : Dans l'arrière-port d'Alger, grande darse de l'Agha. — Lat. : 36° 48' N, Long. : 3° 05' E.

Description :

Aire d'amerrissage : baie d'Alger, rejoindre la base de l'Agha en suivant le chenal délimité, à droite et à gauche, par des bouées d'amarrage.

Vents dominants : en hiver : W, en été : E.

Houle locale : la houle de N et d'E rend les amerrissages délicats.

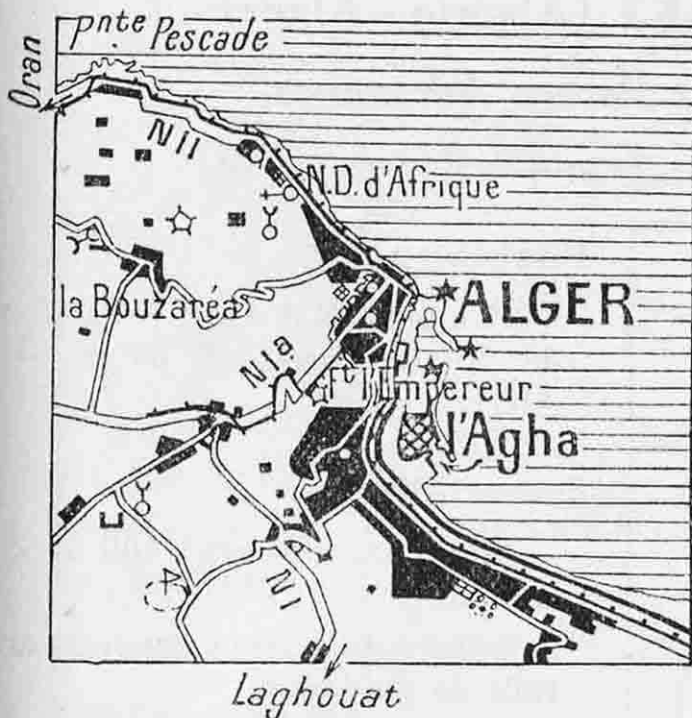
Dans ce cas, amerrir dans la partie N du port, près du bassin de l'amirauté.

Caractères des environs : E région vallonnée, W région de plaine.

Repères : Phare maritime à éclats du cap Matifou à 15 km E, portée 54 km.
Phare maritime à éclats du cap Caxine à 10 km W, portée 65 km.



L'hydrobase d'Alger-Agha construite par l'Aéronautique Navale en 1917, à gauche, la grue Derrick de manutention des hydravions



Obstacles :

A 300 m E, centrale électrique (hauteur 37 m.).

Signalisation :

De jour : 1 mât de signalisation.

Installations :

Projecteurs d'amerrissage. — ■ № 48.19. — Hangars : 32 m × 40 m (7 m sous entrant). — ⚙ atelier utilisable par les pilotes de passage.

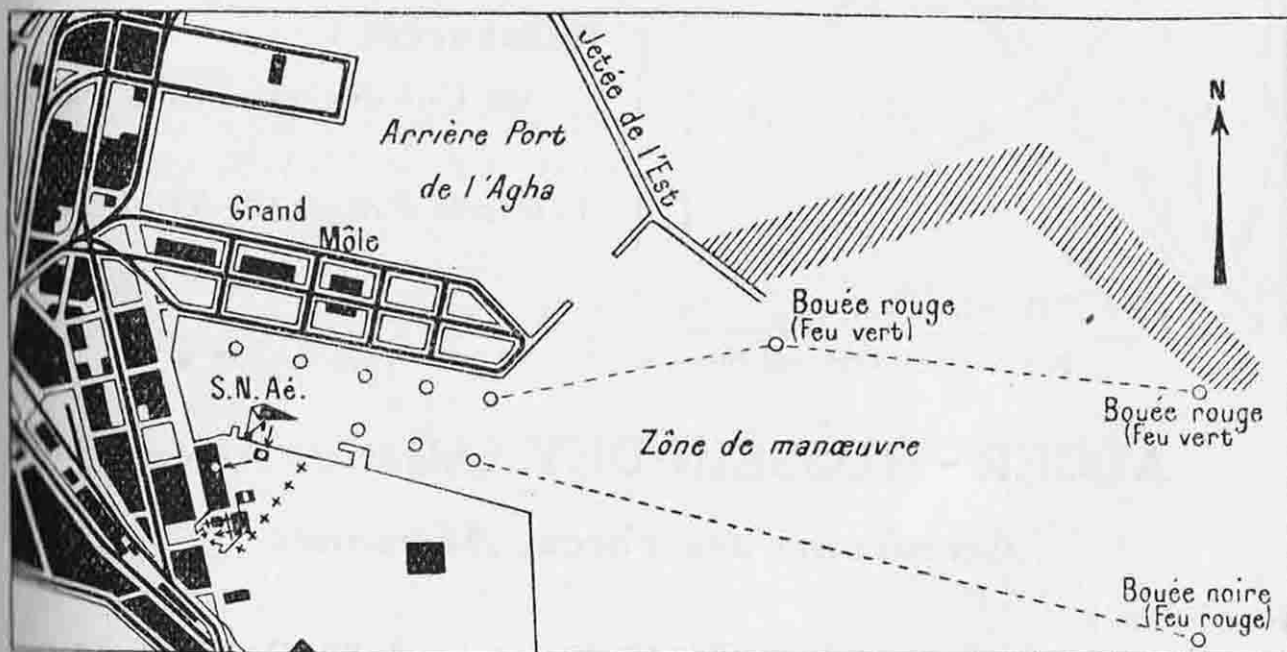
Mise à l'eau : slip, 1 grue 10 tonnes, 2 corps morts, 1 cabestan électrique, 1 auto-

chenille, 2 vedettes à moteur, 2 canots. — № 39.09 à Alger. — ⚓ Navirienne Alger. — □ prévenir au moins 1 h. à l'avance.

Ravitaillement : ⚓, Ⓜ. — Ⓜ (distributeur).

Consignes spéciales :

En cas de forte mer, amerrir dans le bassin de l'Amirauté après avoir survolé la base d'hydravions qui prendra les mesures nécessaires pour faciliter les manœuvres d'amerrissage. L'amerrissage devra alors être effectué dans le chenal d'accès au vieux port et lorsque la vedette de la base aura fait écarter les embarcations qui pourraient s'y trouver.



Moyens d'accès : Rue de Cherbourg, à l'arrière port de l'Agha.

Ressources :

🚗 l'Agha 1 km 500. — Autobus : terminus à la Rampe Poirel à 500 m — Tramways : halte à 1 km de la base. — ☒ ☒ Alger 2 km.

Radiocommunication aéronautique

La télégraphie sans fil permet à un aéronef de communiquer à distance avec une station radio au sol, ou avec un autre aéronef ou un navire, en utilisant des ondes électromagnétiques. Un opérateur radionavigant (télégraphiste) est indispensable pour agir sur un manipulateur en utilisant l'alphabet morse dans lequel les lettres sont représentées par des combinaisons d'émissions de signaux longs (traits) et de signaux courts (points). Une antenne pendante d'une cinquantaine de mètres, lestée d'un plomb portant le numéro de l'aéronef, est nécessaire. Cette antenne est déroulée après le décollage, puis enroulée avant l'atterrissage (ou l'amerrissage). Les postes émetteurs-récepteurs des aéronefs nécessitent une alimentation électrique, fournie le plus souvent par une génératrice actionnée par une petite hélice dans le vent relatif.

La radiotélégraphie permet également de situer l'aéronef sur un axe radiomagnétique par rapport à la station au sol et donc de le guider vers cette station, ou de l'éloigner sur un axe. Pour cela, l'aéronef doit émettre pendant le temps nécessaire à la détermination avec certitude de son axe radioélectrique.

Dès 1903, des bandes de longueur d'ondes sont affectées à la marine (la longueur d'onde est l'unité utilisée jusqu'aux années 60 où l'usage de la fréquence devient prépondérant) et en 1910, les premiers essais de liaison ont lieu entre le sol et un dirigeable, puis la radio aéronautique se généralise pendant la Première Guerre Mondiale (la radiotélégraphie n'est plus utilisée en France depuis 1997. Seule, la radiophonie est actuellement utilisée).

En 1927, une cinquantaine d'opérateurs-radios sont affectés aux stations au sol et aux avions et hydravions des Lignes Latécoère. Les stations radio de la marine installées le long des côtes françaises et espagnoles sont exploitées pour le trafic et pour la localisation radiogoniométrique.

La portée des stations radio dépend de l'altitude de l'aéronef et devient quasiment nulle au niveau de la mer, d'où la nécessité d'avoir recours aux pigeons voyageurs une fois l'amerrissage effectué.

La compagnie possède une soixantaine de pigeons. À chaque vol, l'hydravion emportait une cage avec deux pigeons provenant des aérobases de décollage et d'atterrissage. Ils emportaient avec eux un message écrit mentionnant la position estimée de l'amerrissage, si un message radio n'avait pas pu être reçu par les stations terrestres. Ils étaient quelques fois lâchés pour entraînement. En entrant dans le pigeonnier, les pigeons déclenchaient une sonnerie électrique et le navire sauveteur partait d'Oran, Alicante ou Alger vers la position estimée.

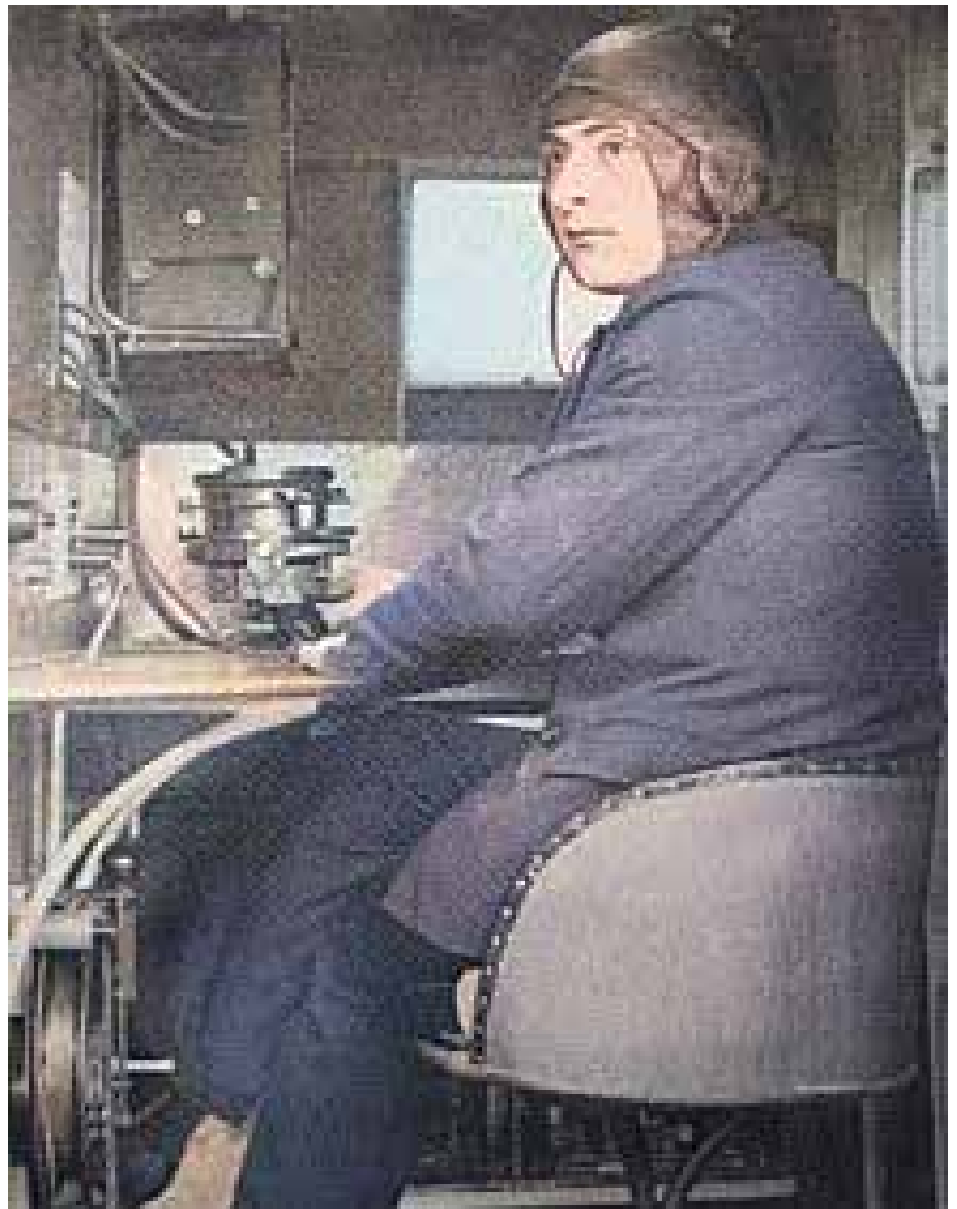
Avec un casque sur la tête, le radionavigant doit, pour interpréter les signaux reçus, inscrire les messages sur un carnet, il doit également inscrire les messages émis.

Dans un inconfort total, le radionavigant actionne le manipulateur et écrit sur le carnet. Il assure aussi la sécurité de l'hydravion en sortant, si nécessaire, de la cabine pour intervenir sur le moteur ou les accessoires. Il collabore avec le pilote après un amerrissage d'urgence dans les opérations de survie et de sauvetage, dont le sauvetage des sacs de courrier.

*Un radionavigant télégraphiste
Remarquer, en bas et à gauche,
la bobine du câble d'antenne à
dérouler avant le décollage et
à rembobiner avant l'amerris-
sage.*

*Dans un LeO H-13, en équipage
à trois, avec mécanicien, le ra-
dionavigant est dans la cabine.*

*En équipage à deux, le radiona-
vigant est dans le poste à l'air
libre, à côté du pilote, avec le
vacarme du moteur et de l'hé-
lice à moins d'un mètre au-des-
sus de sa tête*



*Manipulateur pour émettre en
morse*



La station d'Oran-La Sénia

Extrait de : *Chronique de la navigation aérienne*, par Jean Hubert (ENAC - 1987)

En juillet 1923 une circulaire est diffusée par le SNAé (Service de la navigation aérienne). Il s'agit de trouver trois volontaires radio pour une mission de trois mois renouvelables, avec frais de mission et le tiers colonial en vue de créer une base à Oran.

Il y a à Oran-La Sénia, il y a déjà une station météorologique commandée par le caporal-chef Emile Chanel, universitaire dans le civil. Tout est à faire pour créer une station radio. René Alary, Jean Carmio, Robert Hincelin et Jean-Baptiste Rossignol, radiotélégraphiste venu de la station d'Ajaccio, se mettent à la tâche.

Paul Vachet attend la fin des travaux avec impatience car pour lui, c'est l'étape Alicante-Oran qui est en vue. Très aimable il s'intéresse à tout, il donne même le baptême de l'air à Jean-Baptiste Rossignol. Ce sera un mât télescopique de l'armée qui sera employé. Enfin la station est prête, la première en Afrique du Nord, indicatif : FOR.

Un avis aux navigateurs aériens paraît : *à partir du 1^{er} novembre 1923, les services assurés par la station d'Oran FOR seront mis à la disposition des services aériens*. Des détails suivent concernant les heures d'ouverture et de fermeture de la station, les caractéristiques des bulletins météorologiques intéressant les régions de Colomb-Bechar, Aïn-Séfra, Tindouf, etc.

La station d'Oran-La Sénia remplace la station maritime d'Aïn-el-Turk. La station radio d'Alger sera créée peu après, indicatif : FOA.

Le Code Q

Le code Q est un ensemble de codes de trois lettres, au sens bien précis, développé en 1912, afin de faciliter les communications en morse entre les opérateurs en mer de différentes nationalités.

Les questions les plus courantes sont résumées en trois lettres dont la première est Q (comme *Question*). Une question sera sous la forme « Qxx ? », tandis qu'une réponse contiendra les trois lettres du code suivies de la réponse. Ceci, indépendamment de la langue, la réponse étant le plus souvent un ou plusieurs chiffres.

La navigation aérienne s'est très facilement adaptée au code Q qui a été augmenté des questions spécifiques à celle-ci et mêlées à celles précédemment utilisées. Exemples :

QDM : Quel est mon relèvement magnétique ?

QRK : Quelle est l'intelligibilité de mes signaux ?

QDR : Sous quel relèvement magnétique suis-je ?

QFE : Quelle est la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome ?

QRE : Quelle est l'heure estimée d'arrivée ?

QRK : Quelle est l'intelligibilité de mes signaux ?

QRV : Êtes-vous prêt ?

QSA : Quelle est la force de mes signaux (ou des signaux de...) ?

QSD : Ma manipulation est-elle défectueuse ?

QSL : Pouvez-vous accuser réception ?

QSU : Dois-je transmettre ou répondre sur la fréquence actuelle ?

QTC : Combien de messages avez-vous à me transmettre ?

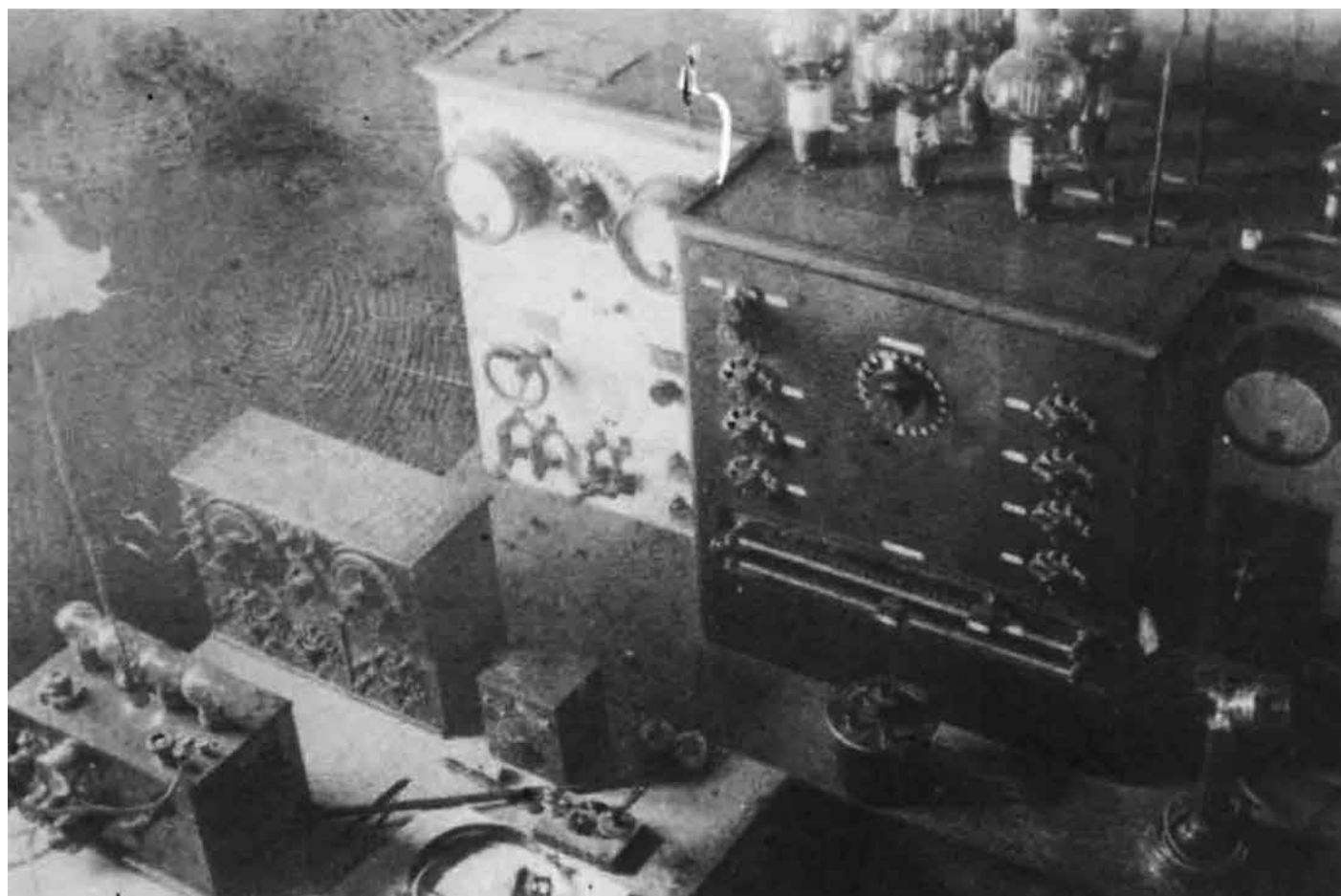
QTE : Quel est mon relèvement vrai ?

etc.



▲ *La station télégraphique d'Oran-La Sénia. Au fond : Jean-Baptiste Rossignol, à droite : le caporal Chanel de la station météo. Photos : Chronique de la navigation aérienne - ENAC*

▼ *Le matériel de la station d'Oran-La Sénia avant son installation*



Paul Vachet à Oran

Né le 30 janvier 1897 à Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire) et mort le 25 août 1974 à Toulouse, engagé volontaire à 18 ans, Paul Vachet passe son brevet de pilote en 1916. Pendant la Première Guerre mondiale, il est pilote de bombardier. Il est également pilote d'hydravions.

Après l'Armistice de 1918, il est parmi les officiers français qui créent une école de pilotage à Varsovie, en Pologne.

Entré comme pilote aux Lignes Aériennes Latécoère en 1921, il est employé tout d'abord sur la ligne du Maroc. En 1922, nommé chef d'aéropostale à Oran, ayant la double qualification de pilote d'avions et d'hydravions, il est chargé de l'étude et de l'établissement de la nouvelle ligne d'Afrique du Nord Casablanca-Fès-Oran, puis de celle d'Alicante à Oran.

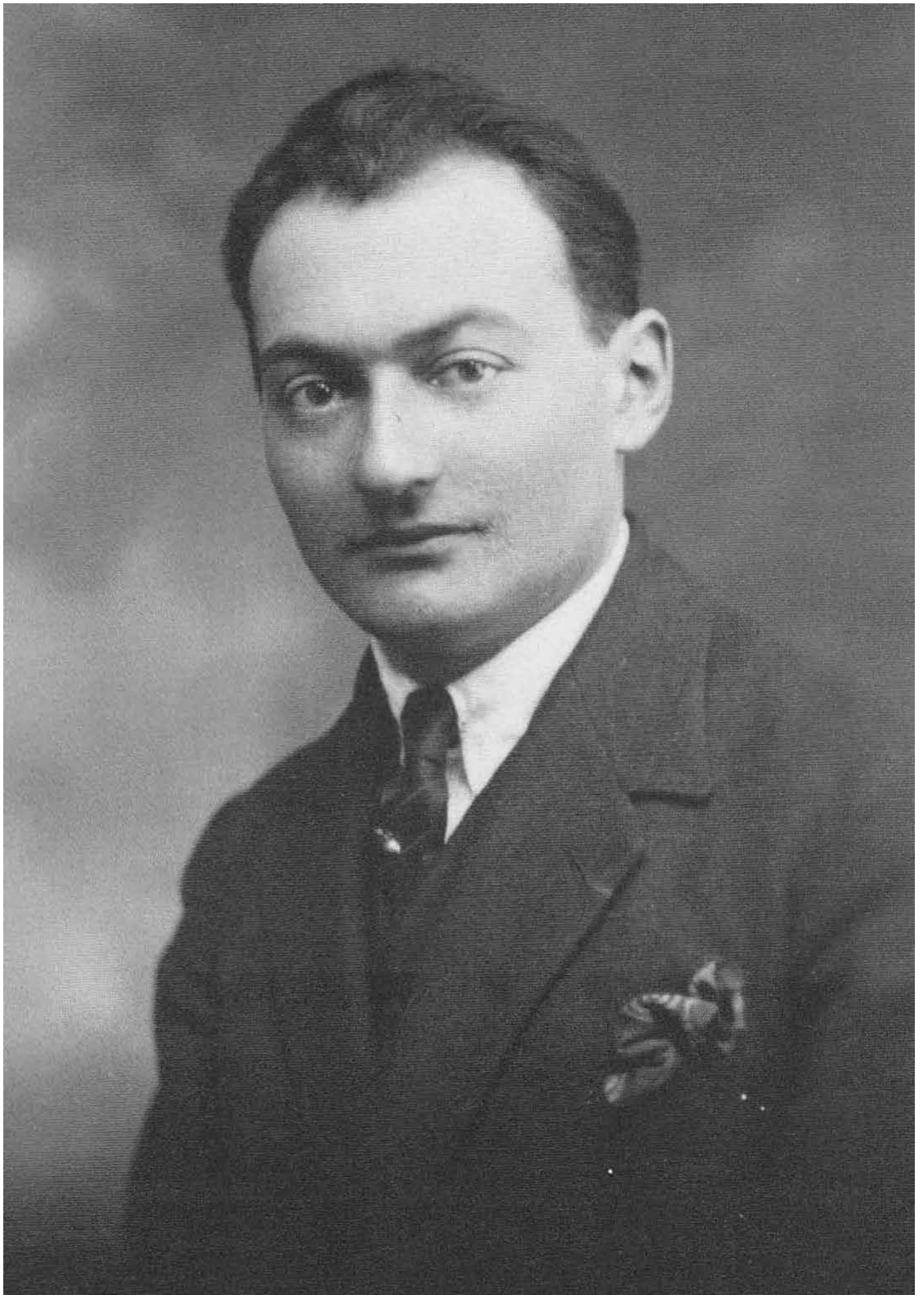
Il sera chargé ensuite de la mise en place des réseaux sud-américains de l'Aéropostale

Paul Vachet est titulaire de nombreuses décorations : Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914-1918, Croix de Combattant Volontaire de la Résistance, médaille de l'Aéronautique. Il a reçu également les plus hautes décorations du Maroc, du Brésil, de la République Argentine, du Paraguay, etc.

Son épouse Augustine, qui se fait appeler Lydie, l'a suivi dans toutes ses difficiles entreprises aériennes et a reçu la Croix de la Légion d'Honneur.

▼ *Paul Vachet, pilote des Lignes Latécoère*





Paul Vachet, commandant de l'aérodrome d'Oran



▲ À Oran-La Sénia, départ pour Oujda le 31 décembre 1922 : Debono, Paul Vachet et Audibert

▼ Paul Vachet devant l'agence d'Oran de Latécoère



Liste des Vols.

Date	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
			Report	14	35	
Sept 24	Breguet	143	B. Gropeta	1	30	Panne
25			Gropeta - A	1	40	
26		164	F. M	3	35	
26		164	M. Casa	4	05	
27		164	C. C	0	20	essai
29		164	C. R	0	30	
29		164	R. Fey	1	45	}
29		164	Fey - Oran	3	35	
3		164	O. O	0	25	essai
4		164	O. O	0	25	
6		164	O. F	3	45	
7		164	F. O	2	40	
			à Reporter	15	50	

▲ Carnet de vol de Paul Vachet. L'arrivée à Oran le 29 septembre 1922, avec le Breguet 14 n° 164. Le 6 octobre, voyage inaugural Oran-Fès et retour

▼ Paul Vachet, le 29 juin 1923 dans la même journée : Perpignan-Barcelone en 1 h 25 en Breguet 14, Barcelone-Alicante en 3 h 40 en Breguet 14 et Alicante -Oran en 2 h 50 en LeO H 13. Ensuite, en juillet, vols d'essais à Oran en Breguet 14 et LeO H 13

Liste des Vols.

Date	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
1924			Report	17	32	
Juin 27		1404	P. B.	1	25	
		163	B. a	3	40	
		L. 30	a. o	2	30	
juillet 15		L. 29	O. O	0	45	
4		L. 31	O. O	0	30	
5		Breguet	O. O	0	30	
6		L. 189	O. O	0	20	
17		L. 30	O. O	0	45	
20		Breguet	O. O	0	35	
21		L. 28	O. O	0	30	
22			O - f ^{au} Oran	2	30	
		L. 231	O. O	0	15	
			à Reporter	17	46	

Alphonse Gensollen



Né à Solliès-Pont (Var) le 14 février 1898, Alphonse Gensollen a terminé la Guerre comme adjudant-pilote de l'Escadrille Br 287 et titulaire de nombreuses citations. Il est parmi les premiers pilotes à entrer aux Lignes Latécoère en 1919.

Il est la victime du seul accident mortel de la ligne Casablanca-Oran, le 3 décembre 1922



▲ Alphonse Gensollen en escadrille (à gauche) et en vol en Breguet 14

▼ À Oran-La Sénia, Alphonse Gensollen au centre, devant un Breguet 14



L'accident d'Alphonse Gensollen le 3 décembre 1922 et ses pauvres reliques



LIGNES AERIENNES LATÉCOÈRE

Route de Revel - TOULOUSE.

Toulouse, le 13 Janvier 1923

Monsieur GENSOULEN
Les Anduès SOLLIES-PONT (Var)

n° 1306/Ex
DD/MK

Monsieur,

Nous sommes absolument navrés que par suite de circonstances indépendantes de notre volonté notre lettre du 20 Décembre ne vous soit pas parvenue et que notre silence justifie votre lettre du 12 courant.

Nous ouvrons une enquête pour établir les responsabilités engagées par cette perte et quoi qu'il en soit nous vous prions de nous excuser et de nous croire entièrement dévoués au souvenir de notre malheureux camarade Gensollen.

Animé par une haute et parfaite conception du devoir Mr Gensollen, parti d'Oran pour Fez le 3 Décembre 1922 à 9 h 10, s'était engagé sur la région de Taza - Fez recouverte par la brume, quand aux environs de 13 h 05 l'attention des occupants du poste d'Aïn-Sbitt (20 Km Est de Fez) fut attirée par un choc violent; c'est alors qu'ils virent l'avion projeté en flammes dans les environs du poste. Notre Chef d'aéroposte de Fez, immédiatement prévenu, ne put qu'identifier le corps de notre malheureux camarade, tué par le choc de l'avion sur la colline, choc ayant provoqué la rupture des réservoirs d'essence et l'incendie de l'avion.

Dans cette terrible circonstance qui nous frappe en nous arrachant un camarade estimé, je suis l'interprète de tous pour tenter d'apporter un adoucissement à la cruelle épreuve que vous traversez en vous assurant que l'image de notre cher disparu restera pour nous le plus précieux des symboles.

Dès l'annonce de l'épouvantable nouvelle nous avons envoyé à notre service du Maroc les instructions nécessaires pour permettre le retour du corps en France.... etc.

s) le chef d'exploitation illisible.

RAPPORT sur l'accident arrivé à ORDIM le 3 Décembre 1922 - Pilote : Monsieur GENSOULEN

AVION N° 122

Dimanche 3 Décembre 1922 à 13 heures 5 minutes, l'avion N° 122, venant d'ORAN, allant à FEZ piloté par Monsieur GENSOULEN, volant au ras du sol, est entré en contact, plein moteur, avec la colline d'Aïn-Sbitt altitude environ 500 mètres, à 20 kilomètres EST de FEZ.

L'avion toucha d'abord une épaisse haie de cactus, puis le sol; les réservoirs crevèrent et l'essence s'enflamma.

L'avion qui devait avoir une très grande vitesse, rebondit à environ 15 mètres de hauteur, en feu, puis retomba environ à 20 mètres plus loin.

Le coffre contenant le courrier fut arraché et projeté loin de l'avion.

Le Pilote blessé et certainement sans conscience ne lança aucun appel et resta immobile. Il fut carbonisé.

Dès que l'incendie fut éteint, le Capitaine Commandant le bureau de Renseignements d'Aïn Sbitt, situé à 50 mètres du point de chute, aidé de ses hommes dégagèrent le corps, recueillit le courrier et les quelques papiers du Pilote.

Il tombait une pluie intense et tellement serrée que la visibilité était nulle.

Le Pilote cherchait certainement à atterrir. Il tourna plusieurs minutes au dessus du Poste d'Aïn Sbitt et lorsqu'il toucha terre il faisait route au N.E., les différents points où il toucha le sol en font foi.

Le Pilote espérait certainement atteindre la vallée du SEBOU située un kilomètre plus à l'Ouest d'Aïn Sbitt, mais se sera trouvé pris dans les nuages, aveuglé par la pluie et dans l'impossibilité de franchir ce dernier kilomètre.

Fez le 4 Décembre 1922
Le Chef d'Aéroposte

PROTECTORAT DE LA FRANCE AU MAROC

Ville de FEZ
services Municipaux

PROCES VERBAL DE DECLARATION D'ACCIDENT DU TRAVAIL

Le cinq décembre mil neuf cent vingt deux à onze heures a comparu devant nous, Louis Ernest LE GUEVEL, Chevalier de la Légion d'Honneur décoré de la Croix de Guerre, Capitaine H C Ffons de Chef des Services Municipaux de FEZ, soussigné, Monsieur COLLET Robert Jean pilote aviateur chef de l'aéroposte de FEZ représentant les lignes aériennes LATÉCOÈRE dans cette ville lequel en nous remettant la déclaration d'accident de travail prévue à l'art. 11 de la loi du 9 avril 1898, Nous a déclaré qu'un accident ayant occasionné la mort s'est survenu le 3 Décembre 1922 à 13 heures 5 à Aïn Sbitt, situé à 20 kilomètres environ à l'Est de FEZ à Monsieur GENSOULEN Alphonse français, pilote aviateur demeurant à ORAN (Algérie) né le 14 Février 1898 à Sollies-Pont (Var) fils de Félix et d'Emma DESCOSSE, célibataire, dans les circonstances suivantes:

L'avion 122 venant d'ORAN se rendant à FEZ, piloté par M. GENSOULEN volant au ras du sol est entré en contact en plein moteur avec la colline d'Aïn Sbitt (altitude 500 mètres environ).

L'avion toucha d'abord une épaisse haie de cactus puis le sol; les réservoirs crevèrent et l'essence s'enflamma.

L'avion qui devait avoir une très grande vitesse rebondit à environ 15 mètres de hauteur, en feu, pour retomber 20 mètres plus loin.

Le pilote blessé et certainement sans conscience ne lança aucun appel. Il resta immobile et fut carbonisé.

Dès que l'incendie fut éteint le Capitaine Commandant le Bureau de Renseignements d'Aïn Sbitt, situé à 50 mètres du point de chute, aidé de son personnel, dégagèrent le corps, recueillit le courrier et quelques papiers du pilote.

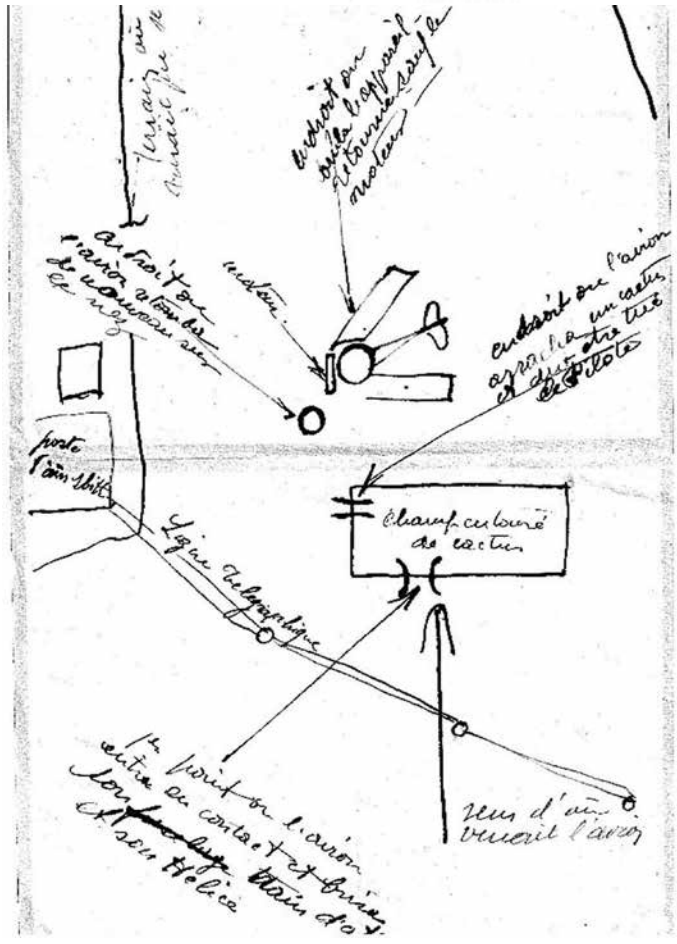
Il tombait une pluie intense et tellement serrée que la visibilité était absolument nulle.

Le pilote cherchait certainement à atterrir. Il a tourné plusieurs minutes au-dessus du poste d'Aïn Sbitt et lorsqu'il toucha terre il faisait route au N.E les différents points où il toucha le sol en font foi.

Le pilote espérait certainement atteindre la vallée du Sebou située à 1 kilomètre plus à l'Ouest d'Aïn Sbitt, mais se sera trouvé pris dans les nuages et aveuglé par la pluie dans l'impossibilité de franchir ce dernier kilomètre.

Il résulte de l'autopsie faite du corps de M. GENSOULEN que ce dernier a eu une fracture du crane ainsi que des fractures et plaies contuses et multiples par chute d'avion.

Les témoins de l'accident sont: Monsieur le Capitaine LE QUITOT chef



Jean Mingat

Jean Mingat est né le 12 mai 1900 à Angoulême. D'abord élève-officier de marine marchande, Jean Mingat entre dans l'aéronautique à l'occasion de son service militaire débuté le 8 octobre 1920 dans l'Aviation Maritime. Élève-pilote à Berre, le 1^{er} juin 1920, il va ensuite à Fréjus pour être breveté pilote d'hydravion le 3 janvier 1922.

Libéré le 8 octobre 1923 avec 425 heures de vol, il entre aux Lignes Latécoère à la fin de 1923 en raison de son expérience sur hydravions.

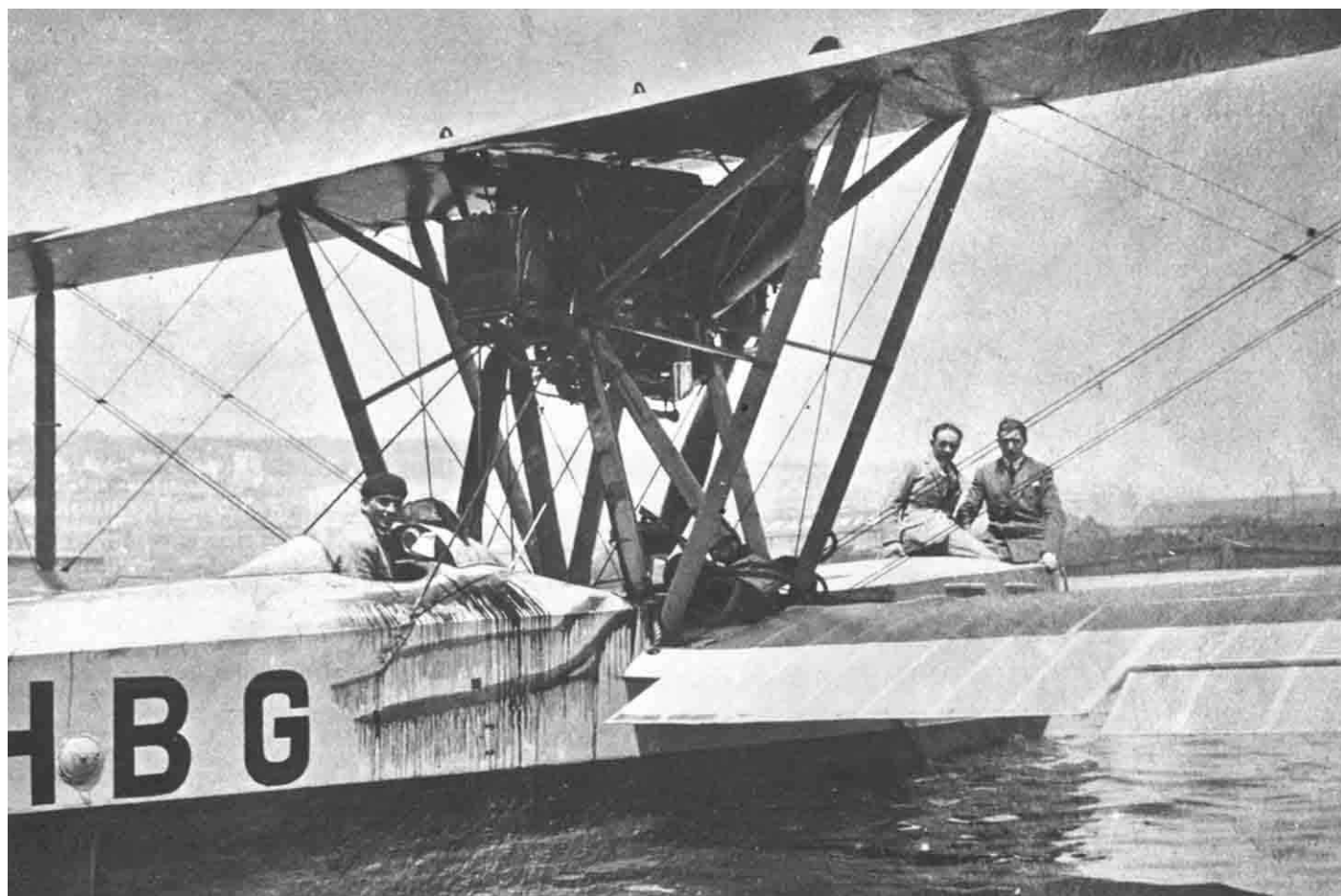
Jean Mingat sert alors pendant un an et demi sur la ligne Alicante-Oran jusqu'à sa mort accidentelle, à Alicante, le 25 juin 1925, avec celle du mécanicien Joseph Salvadou.

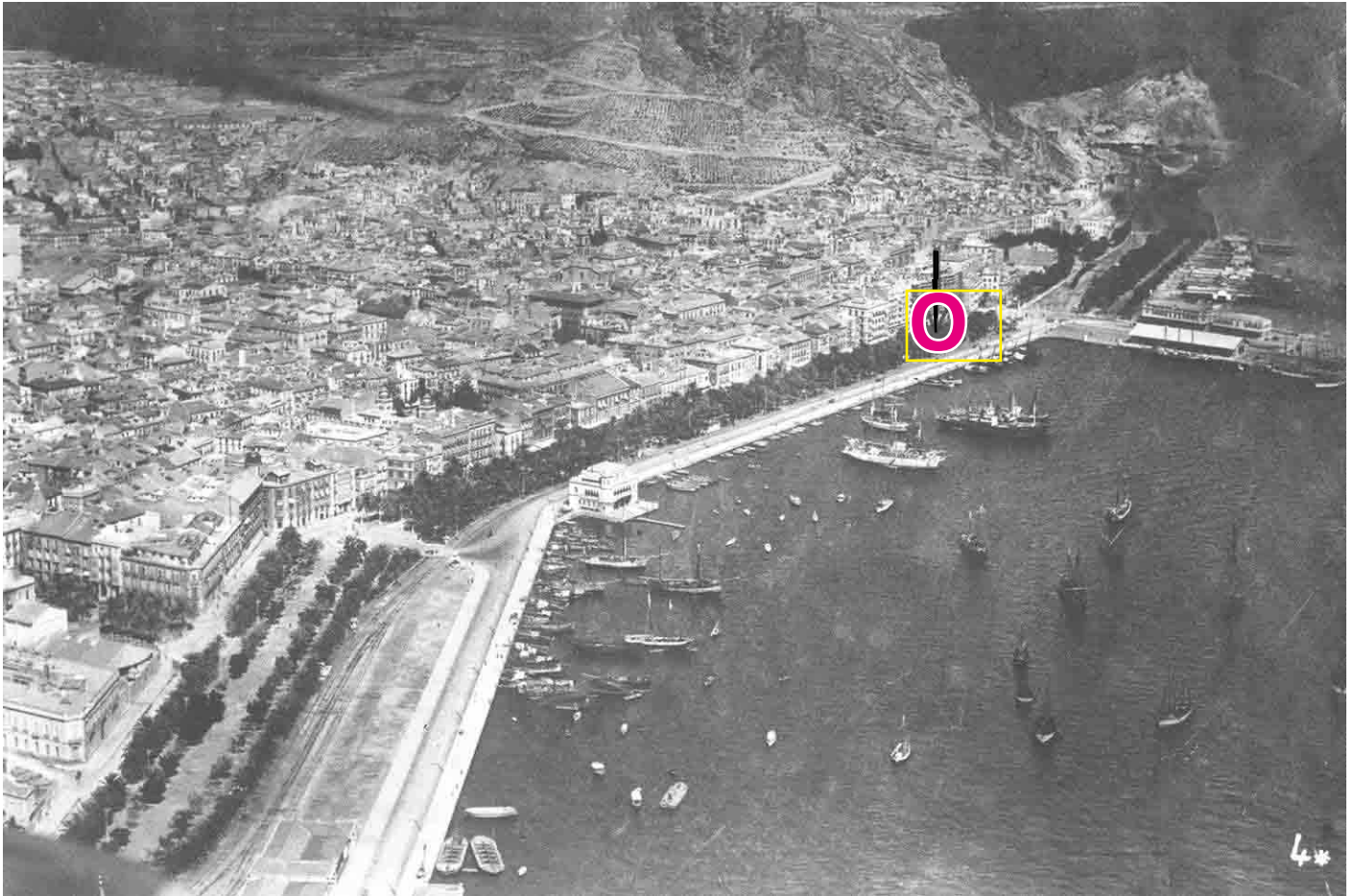
La mort a frappé l'équipage sur la terre ferme, alors que les hydravions LeO ont traversé des centaines de fois la Méditerranée entre Alicante, Oran et Alger par tous les temps, ont amerri des dizaines de fois dans des conditions souvent dramatiques, ont dérivé sur des flots houleux pendant des heures, ont été retrouvés chaque fois miraculeusement, points minuscules perdus sur la mer infinie.

Par quel miracle, ces hydravions, notoirement incapables d'assurer une ligne, ont assumé ces missions impossibles ? Toutes les conditions étaient réunies pour que la Méditerranée devienne le cimetière de la Ligne, mais chaque fois, l'ultime message radio ou la sonnerie déclenchée par le pigeon qui rejoint son nid, alertaient les secours et les vedettes partaient par tous les temps pour secourir les équipages naufragés, héros anonymes qui redécollaient le lendemain en prenant les mêmes risques, dans la routine d'une mission immense qui demeurera ignorée.

Une rue d'Angoulême porte le nom de Jean Mingat.

▼ *Jean Mingat aux commandes du LeO H 13 F-AHBG dans le port d'Alger*





▲ L'emplacement de l'immeuble du Paseo de los Martires heurté par l'hydravion à Alicante

▼ La foule et les débris calcinés de l'hydravion et d'un palmier



Juan Munar



▲ *Juan Munar*

(par Victoria Canaves Vives et Miguel Adrover Caldentey)

Juan Munar est né le 9 juillet 1906 à Sineu (île de Majorque), fils d'un entrepreneur qui avait une fabrique de dérivés du blé et de l'amidon. Il s'intéresse à l'aviation depuis tout petit et construit des avions rustiques. Le 2 juillet 1916, son père l'accompagne voir Salvador Hedilla qui fit la traversée Barcelone-Majorque.

Il commence des études pour être capitaine de marine marchande et suit un cours de radionavigant. Alors qu'il a 18 ans, le gouvernement espagnol impose à la nouvelle compagnie Aero-maritima Mallorquina d'avoir un radionavigant qui pourra indiquer la position en cas d'amerrissage d'urgence. Juan Munar peut alors voler et réaliser son rêve d'enfant.

La compagnie Aero-maritima Mallorquina étant absorbée par les Lignes Latécoère, il se trouve, à 18 ans, radio dans le LeO H-13 qui amène Pierre-Georges Latécoère de Palma à Alger le 17 mai 1924.

Ce vol lui permet d'établir, après le décollage, la première communication en vol avec les installations de la compagnie à Palma. Sans doute la première communication radio d'un avion commercial. Le trafic radio continua pendant le vol Alger-Oran.

Le vol de retour Alger-Palma doit faire escale à Porto-Colom, au sud de Majorque, à cause du vent contraire puis se poursuivit jusqu'à Palma et Barcelone.

Juan Munar fait la plupart des vols d'essais avec Paul Vachet et les mécaniciens Landrault et Noël Gauthier. En 1923, Juan Munar devient mécanicien, ce qui permet de réduire l'équipage et d'augmenter la charge utile.

À la création de la Compagnie générale aéropostale, Juan Munar continue son travail sur Alicante-Oran avec la confiance des pilotes jusqu'à ce qu'il soit obligé de faire son service militaire. Il avait déjà subi quatorze amerrissages d'urgence.

Au sortir du service militaire, en 1928, il réalise des vols Marseille-Alcudia de la CGA mais la réglementation française interdit aux étrangers les fonctions dans le personnel navigant. Malgré cela, il continue à voler et le 26 octobre 1928, il passe encore 12 heures en mer, après avoir amerri avec le Laté 32 F-AISO entre Marseille et Alger.

Mais Didier Daurat tient à Juan Munar et lui confie la direction de la station radio de Palma, puis d'Alcudia jusqu'en 1936, quand l'escale est supprimée pour cause de guerre civile.

Juan Munar devient alors pilote de bombardier Savoia dans l'aviation républicaine et obtint la Croix de la Valeur italienne, deux croix du Mérite militaire espagnol et deux Croix de guerre espagnole. La guerre terminée, Juan Munar créé une agence de tourisme à Alcudia. En partie avec des contrats avec Air France, cette agence se développe jusque dans les années 70, jusqu'à posséder plusieurs hôtels.

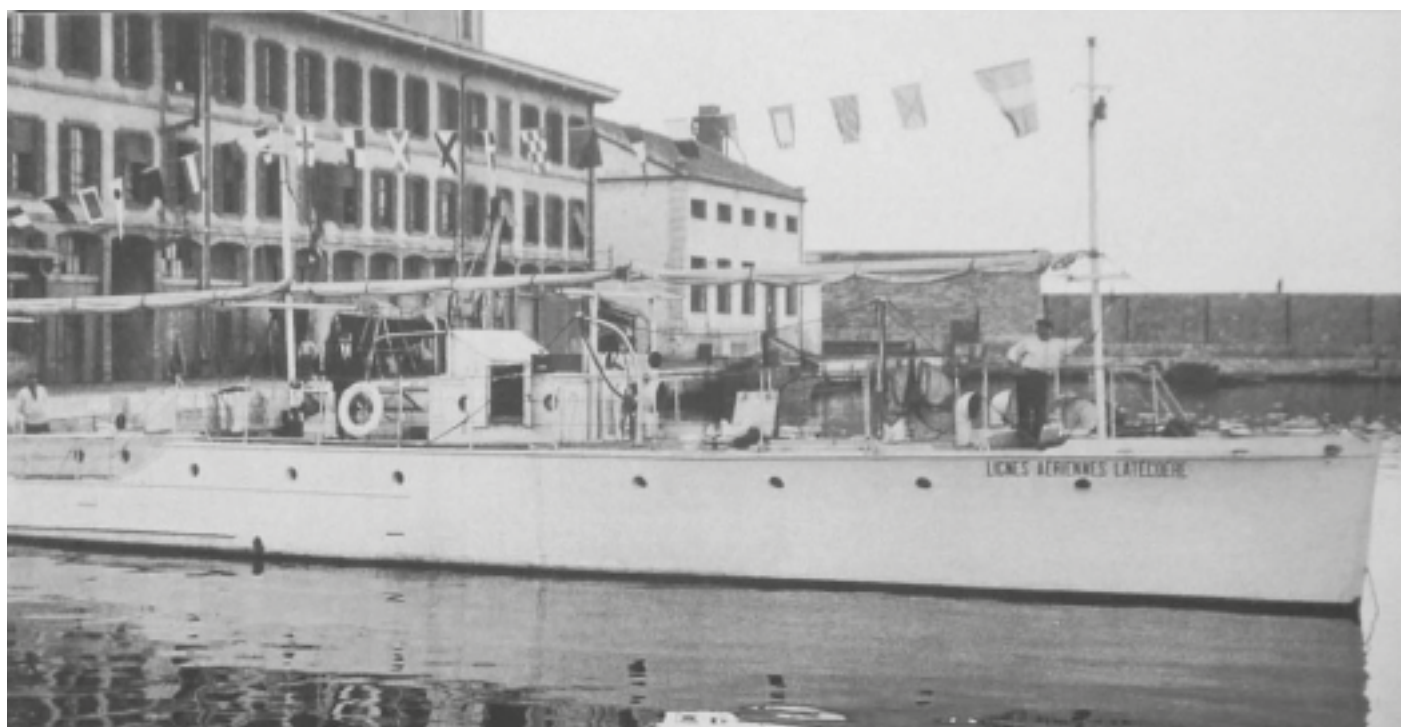
Le 18 mai 1960, Rolland de Margerie, ambassadeur de France en Espagne, lui décerne la Croix de la Légion d'honneur et, de 1972 et 1973, il devient délégué d'Air France aux îles Baléares et se voit décerner la médaille française du mérite touristique.

Une rue de Palma-de-Majorque porte son nom.

Ci-contre et ci-dessous : Juan Munar en famille et un Leo H-133 dans le port d'Alicante



▼ *Le bateau dépanneur «Aviateur Genthon» dans le port d'Alicante*



Georges Lacoste



Les documents de Georges Lacoste ont été sauvegardés par sa famille et scannés par Eugène Bellet. Ce sont une mine de renseignements

Né le 28 mars 1901 à Beaurech (Gironde), après avoir servi 23 mois dans la Marine marchande comme radiotélégraphiste, Georges Lacoste entre aux Lignes aériennes Latécoère le 14 mars 1924. Ses précieux carnets retranscrivent les messages émis et reçus au cours des traversées Oran-Alicante-Oran.

Ainsi que les autres radionavigants, il a été naufragé et sauvé plus d'une dizaine de fois. Pendant les trois ans et demi que dura l'exploitation de la ligne Alicante-Oran, il est impossible de recenser tous les amerrissages d'urgence en haute mer et tous les sauvetages qui s'ensuivent. La seule qualité des hydravions utilisés s'est révélé être leur flottabilité.

La première tâche consistait, en cas de mer houleuse, à désentoiler le plan inférieur pour éviter qu'il s'engage dans l'eau. Avec les hydravions bimoteurs, il était quelque fois possible de poursuivre en hydroplanant avec le moteur restant.



19 Septembre

14 28 TVB
 33 Passons Santa Pola +
 40 TVB +
 47 Passons Torrevieja
 15 00 TVB Brume +
 10 Passons Palos +
 15 Vent d'est faible
 27 HOAK, QRK ? K
 28 HOAK pas faites des v
 40 HOAK pas entendus
 FOR. pas faites des v
 47 TVB +
 50 FNHE pas faites mais
 desv de réglage sur
 modulé +
 58 HOAK pas entendus
 barre de régime

16 00 vent d'est passages
 ges à vide moteur droit
 16 04 Nous allons amerrir
 si le moteur ne reprend pas
 et perdons hauteur
 16 10 Allons amerrir
 16 14 Amerrissons
 Amerrissons de - -
 16 20 vent fort



**Une page d'un carnet de Geoges Lacoste, le 19 septembre 1926
 Vol Alicante vers Oran**

Après le décollage d'Alicante :

- 14 h 28 - Tout va bien
- 14 h 33 - Passons Santa Pola
- 14 h 40 - Tout va bien
- 14 h 47 - Passons Torrevieja
- 15 h 00 - Tout va bien, brume
- 15 h 10 - Passons Palos
- 15 h 15 - Vent d'est faible
- 15 h 27 - HOAK (Alicante), QRK ?
- 15 h 35 - HOAK (Alicante), please (SVP) faites des émissions
- 15 h 40 - HOAK (Alicante) pas entendu. FOR (station d'Oran) please (SVP) faites des émissions
- 15 h 47 - Tout va bien
- 15 h 50 - FNHE (il s'agit d'une autre station ?), please (SVP) faites moi des émissions de réglage sur modulé
- 15 h 58 - Moteur droit baisse de régime
- 16 h 00 - Vent d'est, passages à vide moteur droit
- 16 h 04 - Nous allons amerrir si le moteur ne reprend pas et perdons hauteur
- 16 h 10 - Allons amerrir
- 16 h 14 - Amerrissons, amerrissons



Lignes Aériennes Latécoère

5256

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

Société Anonyme au Capital de Cinq Millions de Francs

LINEAS AERAS LATÉCOÈRE
LATÉCOÈRE AÉRIAL LINES
182, BOULEVARD HAUSSMANN
PARIS

Billet de Passage N°.....
Billete de Pasaje N°.....
Passage Ticket N°.....

5256

Dé livré par.....
Expédido por.....
Delivered by.....

Caulause

Valable pour le.....
(Date en toute lettre)
Valable por el.....
(La fecha escrita en letras)
Valid for the.....
(Date in full letters)

5 juillet 1926

Nom du titulaire.....
Nombre del pasajero.....
Name of the Titular.....

Mme Lacoste

Adresse du titulaire.....
Direccion del pasajero.....
Address of the Titular.....

Caulause

Voyage aérien de.....
à.....
Viaje aéreo de.....
à.....
Aerial journey from.....
to.....

Caulause a Oran

PRIX DU BILLET.....
PRECIO DEL BILLETE.....
PRICE OF THE TICKET.....

Gratuit

Bagages.....
Equipajes.....
Luggage.....

Taxe supplémentaire.....
Tarifa suplementaria.....
Supplementary Tax.....

Impôts et Timbres.....
Impuestos y timbres.....
Tax and Stamps.....

X

TOTAL.....

* La Compagnie décline toute responsabilité relative à tous
dommages causés à une personne ou à ses objets transportés
par un de ses appareils (articles 42 et 46 de la Loi du 31 Mai 1924.) *

Madame Lacoste n'hésite pas à prendre l'avion, puis l'hydravion, pour rejoindre Oran,

RÈGLEMENT

1° Le paiement du billet est fait d'avance lors de la remise de ce billet au moment où la place est retenue.

2° Les départs ne sont pas garantis.

3° En cas d'indisponibilité de place pour une cause quelconque, soit avant le départ, soit au moment du départ, le montant du billet est remboursé sans indemnité.

4° Dans le cas où le passager renonce à son voyage, le prix du billet reste acquis de plein droit à la Compagnie Générale d'entreprises Aéronautiques, sauf préavis reçu par elle 5 jours avant la date du voyage. Dans le cas où le préavis est reçu 5 jours avant la date du voyage, le remboursement du prix du billet ne peut être obtenu que si la place décommandée a été revendue pour le même parcours.

5° La Compagnie Générale d'entreprises Aéronautiques ne répond pas des interruptions de parcours, quelle qu'en soit la cause. Le passager conserve à sa charge les frais supplémentaires à lui occasionnés de ce chef avec toutes les conséquences qui en découlent. Seul, le prix du parcours restant à effectuer, sera remboursé au passager sur sa demande adressée : 182, boulevard Haussmann, à Paris. A cette demande devra être joint le présent billet.

6° La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques décline toute responsabilité pour retards, pertes, dommages ou accidents quelconques pouvant advenir au départ, en vol ou à l'atterrissage, au passager ou à ses bagages quelle qu'en soit la cause; qu'ils résultent d'un cas de force majeure, d'un vice de l'appareil transporteur, d'une faute ou d'une négligence quelconque du pilote ou de toutes autres personnes embarquées à quelque titre que ce soit à bord de l'appareil transporteur ou participant à sa manœuvre, de tout autre fait non compris dans l'énumération ci-dessus.

7° La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques ne répond pas des pertes, manquants ou détériorations pouvant advenir aux bagages en cours des manutentions de chargement, de déchargement, de transbordement, ou en cours de route quelle qu'en soit la cause.

8° En cas de discussion, la juridiction des tribunaux de Barcelone sera seule compétente pour les personnes de nationalité espagnole et la juridiction des tribunaux de Paris pour les personnes d'autre nationalité.

Fait à

Le *Lacoste*

REGLAMENTO

1° El pago del billete es por anticipado en el momento de su entrega que tendrá lugar al hacer la demanda.

2° Las salidas no se garantizan.

3° En caso de indisponibilidad de plazas, por cualquier motivo, sea antes de la salida o en el momento de la misma, el precio del billete será reembolsado al pasajero, sin indemnización.

4° En el caso que el pasajero renunciase al viaje, el precio del billete pertenecerá en pleno derecho a la Compañía General de Empresas Aeronauticas salvo aviso en contra recibido cinco días antes de la fecha del viaje. En el caso en que este preaviso sea recibido cinco días antes de la fecha del viaje, el reembolso del precio del billete no puede obtenerse a no ser que el asiento contramandado se haya vendido para el mismo recorrido.

5° En caso de indisponibilidad del avion, por cualquier causa, en un punto cualquiera del recorrido, ninguna indemnización será debida al pasajero por la Compañía General de Empresas Aeronauticas. Unicamente el precio correspondiente a la parte de recorrido que quede sin efectuar, será reembolsado al interesado bajo su petición dirigida a Paris, 182, boulevard Haussmann. A esta petición acompañara este billete.

6° La Compañía General de Empresas Aeronauticas declina toda responsabilidad por atrasos, pérdidas, daños o cualquier accidente que pueda haber en la salida, en el aire o en el aterrizaje al pasajero o a sus equipajes cualquiera que sea la causa que provengan de fuerza mayor, de un vicio del aparato transportador, de una falta o de un descuido cualquiera del piloto o de otras personas embarcadas; cualquier titulo que sea a bordo del aparato transportador ó participando a su movimiento o de todo otro caso no comprendido en la arriba enumeración.

7° La Compañía General de Empresas Aeronauticas no responde de las pérdidas, faltas o deterioras que puedan sobrevenir en los equipajes durante las operaciones de carga y descarga de transbordo o durante el recorrido cualquiera que sea la causa.

8° En caso de discusión, la jurisdicción de los tribunales de Barcelona sera sola competente para las personas de nacionalidad española y la de los de Paris para los interesados de otra nacionalidad.

REGULATIONS

1° The payment of the ticket is made beforehand on delivery of this ticket when the seat is reserved.

2° The departures are not guaranteed.

3° In case of no disponible seat, for whatever cause, either before the departure or at the moment of the departure, the amount of the ticket is reimbursed without any indemnity.

4° If the passenger renounces to his journey, the price of the ticket remains by full right to The General Company of Aerial Transports except if pre-notice has been received by it 5 days before the date of the journey. The reimbursement of the price of the ticket cannot be obtained but if the seat countermanded has been sold for the same trip.

5° The General Company of Aerial Transports is not responsible for such interruptions of the journey as may happen, whatever may be the causes. The passenger has to support, at his own cost, the supplementary expenses incurred to him by the interruptions, with all the consequences deriving from them. The price, only, of the journey remaining to be effected will be reimbursed to the passenger, on his demand addressed to : 182, Boulevard Haussmann, Paris. To this claim should be joined the present ticket.

6° The General Company of Aerial Transports declines all responsibility for delays, losses, damages or accidents whatever that might occur at the departure, in flight or when landing, to the passenger or to his luggage, whatever may be the cause of them, may they result of force majeure, of a defectuousity of the transporting machine, of a mistake or a neglect of the pilot or of any other person embarked at any title, whatever, on board of the transporting machine or participating to the working of it, or of any other cause not included in the above enumeration.

7° The General Company of Aerial Transports is not responsible for the losses, missing or deteriorations that might occur to the luggage in the course of the handling, when loading, unloading, transshipment, or on the way, whatever may be the causes of them.

8° In case of discussion, the jurisdiction of the Barcelona courts of justice will be the only one competent for the Spanish natives and the jurisdiction of the Paris courts for persons of any other nationality.

COMMUNIQUE AERIEN

Courriers du 8 juillet

LIGNE ORAN-CASABLANCA

Oran-Départ. — L'avion à destination de Casablanca est parti hier matin d'Oran-La Sénla, à 9 heures. Il est arrivé à Casablanca à 14 h. Pilote, M. Sprumont.

Oran-Arrivée. — L'avion venant de Casablanca, parti à 8 heures 45 est arrivé à Oran-La Sénla à 14 h 45. Pilote, M. Depecker.

Passagers, MM. Olhsson et Gardner.

LIGNE ORAN-ALICANTE-FRANCE

Oran-Arrivée. — L'hydravion parti d'Alicante à 10 h 55 est arrivé à Oran-Port à 14 h 35, amenant le courrier, parti de France le matin même. Pilote, M. Morvan Radlo, M. Lacoste. Passagers, Mme Lacoste.

▲ Les conditions très restrictives d'un vol sur un aéronef de la CGEA

Madame Lacoste a les honneurs de la presse dans l'Echo d'Oran



**AÉRO-CLUB
DE L'ORANIE**

Téléphones : 7.81 et 19.10

Oran, le 6 Septembre 1925

192

6, RUE DE LA BASTILLE

Monsieur,

En acceptant spontanément de faire partie de "l'Aéro-Club de l'Oranie", vous avez bien voulu donner votre adhésion entière à nos projets et nous permettre votre précieux concours.

Quoique nous soyons, depuis, dans une saison peu propice à la réalisation de nos buts, étant donné l'exode presque générale des Algériens vers la France; nous venons, aujourd'hui, vous faire part des premiers résultats obtenus par le Comité auquel vous avez fait confiance et nous nous permettons de solliciter de votre bonne volonté une collaboration plus étroite et un effort de propagande toujours plus intense.

Nous avons déjà réuni un chiffre important de demandes et nous ne doutons pas que d'ici très peu de temps le nombre des membres de notre société ne soit très important.

Nous avons, en outre, commencé à nous attacher à la réalisation des projets qui ont été exposés et que vous aviez approuvés.

Au cours de la dernière inspection en Algérie, nous avons eu une longue entrevue avec Monsieur le Général NIESSEL, Inspecteur permanent de l'Aéronautique qui a bien voulu nous prodiguer ses encouragements et nous assurer que son aide et son concours nous seraient entièrement acquis.

Avec cette précieuse et haute collaboration, nous jetons les premières bases pour la création d'une école de pilotage, d'un centre d'entraînement civil des pilotes de réserve et de terrains d'atterrissage dans les villes du département qui permettront l'organisation des voyages de propagande et de tourisme aérien ainsi que la réalisation de l'idée à laquelle le Général NIESSEL attache une importance toute particulière : l'emploi de l'avion sanitaire grâce auquel on pourra conduire, rapidement d'un point quelconque du département à la table d'opération de la clinique modernement outillée, le malade ou le grand blessé et accomplir ainsi une action humanitaire d'un intérêt considérable.

Nous sommes également en pourparlers pour permettre au Lieutenant THORET de venir continuer dans le département d'Oran ses

Georges Lacoste s'inscrit à l'Aéro-club de l'Oranie en 1925, mais l'activité de cet aéro-club ne commencera réellement que quelques années plus tard

expériences de vol à voile et peut-être même d'y installer un centre de perfectionnement.

En outre, nous projetons d'organiser pour l'automne prochain une grande fête aéronautique pour l'inauguration officielle de l'Aérodrome civil de la Sénia, avec la participation possible de Monsieur le Sous Secrétaire d'Etat à l'Aviation.

Nous ne négligerons rien pour donner à ces fêtes toute l'importance qu'autorise le développement actuel de l'aviation au point de vue sportif : vols de groupes, simulacre de combat, tir sur ballonnets, carroussel, descente en parachute, baptêmes de l'air, etc... Notre intention est, d'ailleurs, de répéter dans chaque ville du département où l'organisation en sera possible et avec l'aide précieuse des membres de notre société, des fêtes semblables qui serviront de propagande à l'idée que nous défendons.

Nous avons aussi le vif plaisir de vous informer que nous avons réussi à louer, à des conditions particulièrement avantageuses, le beau local occupé, jusqu'à ce jour, par le Club Anglais qui se trouve situé dans l'immeuble du Grand Hôtel, mais absolument indépendant, avec entrée particulière, au n°6 de la rue de la Bastille; les membres de l'Aéro-Club y trouveront un lieu de réunion et de repos très agréable, ils auront à leur disposition des lavabos confortablement installés, une grande salle de réunion, un vaste bureau avec téléphone, ils y trouveront tous les journaux ou publications sportives et pourront y faire leur correspondance; un service spécial leur permettra de consommer des boissons de premier choix.

Ce local, avec les causeries et les réunions que nous y organiserons, permettront aux amis de l'aviation de mieux se connaître et resserreront les liens d'amitié qui les unissent déjà.

A l'heure actuelle, en présence des efforts persistants des autres nations pour s'assurer la suprématie aérienne, l'encouragement à donner à l'aviation, cette arme bien française de la victoire, est un vrai devoir patriotique, aussi nous sommes sûrs de pouvoir compter sur le dévouement dont vous nous avez si spontanément assuré le concours, nous nous permettons, de vous adresser, ci-joint, un certain nombre de bulletins d'adhésion et nous vous prions de faire en sorte qu'ils nous soient retournés revêtus de nouvelles signatures, vous assurant de notre grande reconnaissance.

Nous vous adressons sous cette enveloppe votre carte de sociétaire et vous prions de bien vouloir réserver bon accueil à la quittance qui vous sera présentée sous peu pour le trimestre écoulé au 30 septembre.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le Secrétaire Général

Robert L...

Carnet de vol de Maurice Goalard

Maurice Goalard, pilote de l'Aéronautique Navale, est entré aux Lignes Latécoère le 3 décembre 1926. Il poursuit ses vols comme réserviste. Le 24 juin 1936, un CAMS 37E et un CAMS 37A de la section d'entraînement de Cherbourg effectuent un vol d'entraînement en formation serrée. Au cours d'un virage, les deux appareils entrent en collision et s'abattent au hameau Brécourt, dans la commune de Hainneville (Manche), tuant leurs cinq occupants. Sur le CAMS 37E l'EV1 de réserve pilote Maurice GOALARD, chef de la Section d'entraînement trouve la mort.



Maurice Goalard

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE
 FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGÉRIE
 AFRIQUE OCCIDENTALE - AMÉRIQUE DU SUD

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES
Société Anonyme au Capital de Vingt millions de Francs
 Siège Social : 79, Avenue Marceau — PARIS (16^e)

TELEPHONE : PASSY 52-71
 52-72

DIRIGÉ D'EXPLOITATION A AÉRODROME
 A TOULOUSE, ROUTE DE REVEL
 TELEPHONE 7-81

CERTIFICAT
 -:-:-:-

Nous certifions que Monsieur GOALARD Maurice a été
 employé aux LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRES, en qualité de pilote
 du 3 Décembre 1926 au 13 Septembre 1927.
 Il est sorti libre de tout engagement.

TOULOUSE, le 22 SEPTEMBRE 1927.

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES
 Le Directeur de l'Exploitation.

LISTE DES VOLS. 5

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATICU- LATION.		HEURES.	MINUTES.	
			Report	2	56	00
9-11-26	Breguet XIV	militaire	Entraînement	1 ^h	50	
10-11-26	Breguet XIV	"	"	2	30	
5-12-26	"	"	Essai	0	30	
7-12-26	"	"	"	0	45	
10-12-26	"	"	"	0	20	
15-12-26	"	"	"	0	45	
18-12-26	"	"	"	0	35	
29-12-26	"	"	"	0	45	
27-1-27	"	"	"	0	35	
2-1-27	Breguet XIV	"	Voyage Toulouse-Micente	5	05	
3-1-27	bi-olivier	"	Micente - oran	3	00	
5-1-27	"	"	Entraînement	1 ^h	00	
			A reporter	243	40	

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		HEURES.	MINUTES.	
8-1-27	bi-cou		Report.....	27	40	
7-1-27	bi-cou		Entraînement	0	45	Entraînement
8-1-27	"		Oran - Alicante	4	40	Arrêt à homologues.
9-1-27	"		Alicante - Alicante	1	00	faux départ
10-1-27	"		Alicante - Oran	2	45	Courrier
14-1-27	"		Oran - Alicante	3	10	"
"	"		Alicante - Alicante	1	05	faux départ
16-1-27	"		Alicante - Oran	2	30	Courrier
22-1-27	"		Oran - Alicante	3	10	"
24-1-27	"		Alicante - Oran	3	00	"
"	"		Oran	0	45	passage
29-1-27	"		Oran - Alicante	2	40	Courrier
31-1-27	"		Alicante - Oran	3	50	"
			A reporter.....	303	00	

▲ ▼ Maurice Goulard pilote indifféremment les LeO H-13, Breguet 14, Caudron 59, Laté 17 et Laté 21

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		HEURES.	MINUTES.	
			Report.....	303	00	
4-2-27	"		Oran	1 ^h	00	faux départ
5-2-27	"		Oran	1 ^h	40	faux départ
"	"		Oran - Alicante	4 ^h	00	Courrier
6-2-27	"		Alicante - Oran	2 ^h	30	"
8-2-27	"		Oran - Alicante	2 ^h	40	"
10-2-27	"		Alicante - Oran	2 ^h	50	"
17-2-27	"		Oran - Alicante	2 ^h	30	passage
19-2-27	"		Alicante - Barcelone	4 ^h	00	"
19-2-27	"		Barcelone - Perpignan	1	50	"
19-2-27	"		Perpignan - Toulouse	1	50	"
22-2-27	laté-17		Toulouse	0	30	essais
25-2-27	laté-21	n° 37.	Marignane	1 ^h	00	21 ^h 30 essais
			A reporter.....	329	20	

Carnet de vol d'Henri Vallin

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			pour brevets Report.....	225 ^h 10			
21 nov. 1927	Breguet 14	F.AICK	Euhanneman	1.45			Deux cents quatre
22 "	C 59	F.AICK	"	0.35			trois heures Aeminé
22 "	Breguet 14	n° 23	"	1.			Arrivé au 1 ^{er} juin 1927
25 nov. 27	Laté 25	n° 24	Zouban Alcaut	1.40			Parti en part
27 "	Laté 15	n° 507	Alcaut Oray	3.30			de 14 avril 1928
3 dec 1927	Liore 13	n° 21	Euhanneman	0.35			
6 "	"	n° 21	"	0.15			
17 "	"	n° 21	"	0.30			
17 "	"	n° 24	"	0.50			
20 "	"	n° 24	Oray Alcaut	3.15			
21 "	"	n° 29	Alcaut Oray	3.25			
29 "	"	n° 29	Oray Alcaut	1.05			
29 "	"	n° 54	Taux départ	1.45			
			A reporter ...	249.20			

▲▼ Henri Vallin, engagé en mai 1927, pilote indifféremment les LeO H-13, Breguet 14, Caudron 59, Laté 15, Laté 25 et Nieuport

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS & VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	249 ^h 20			
30 dec 1927	Liore 13	n° 29	Taux départ	1.25			Radio Lopez temps
1 ^{er} jan 1928	"	"	Alcaut Oray	3.15			"
4 jan 1928	Breguet	F.AEEG	Essai	0.20			
21 jan 1928	"	F.AEEJ	"	0.50			
4 "	Nieuport 24	x	Essai Centre Civil	1.25			
25 avril	Liore 13	F.AGEX	Essai appareil	1.03			Radio: Eroux
4 mai	"	"	"	0.19			
4 "	"	"	"	1.30			
7 "	"	"	"	0.30			
11 "	"	"	"	0.40			
16 "	"	"	"	1.			
18 "	"	"	"	0.40			
18 "	"	"	"	0.40			
			A reporter ...	262 ^h 57			

Carnet de vol de Jean Mermoz

Liste des Vols.

Date.	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Vidas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes	
6 Novembre 26	B.		Report	15	79	
"	B.		Casa - Agadir	2	15	
"	B.		Agadir - Tuly	3	45	
9 "	"		Oran - Tuly	0	20	
13 "	"		Tuly - Agadir	4	50	
"	"		Agadir - Casa	3	40	
15 "	Laté 17.		Casa - Fès - Oran	5	40	} Passager: Prince Murat
17 "	"		Oran - Fès - Casa	6	25	
14 "	B.		Tuly - Cibenos	5	h	Recherche de Gourp, Erable tulis a pain - la - Panne de ville - Rhoinis limeros papaga après avoir reçu a l'arrivé
12	"		Cibenos - Tuly	5	h	
27 Novembre	B.		Tuly - Oran	0	h	
21 "	B.		Casa - Agadir	3	h	
22 "	B.		Agadir - Tuly	3	h	
			a Reporter	1	26	20

▲ Le 15 novembre 1926, Jean Mermoz effectue le trajet Casablanca-Fès-Oran en Laté 17 en transportant le prince Murat, retour le 17 novembre.

Quelques jours plus tard, il participe aux recherches de Gourp, Erable et Pintado enlevés par les Maures

Ci-contre : Jean Mermoz devant un Bre-guet 14



Album photo



▲ ▼ 12 mars 1924 - Arrivée à l'hydrobase d'Oran du vol Alicante-Oran par le Leo H-13 F-AEJC. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Arsène Bonnard.





▲ ▼ 12 mars 1924 - Arrivée à l'hydrobase d'Oran du vol Alicante-Oran par le Leo H-13 F-AEJC. Pilote : Paul Vachet, radio : Juan Munar et mécanicien : Arsène Bonnord.





▲ Dans le port d'Oran, au fond, le hangar de l'hydrobase avec un LeO H-13 et un Farman Goliath de l'escadrille 6B2 de Karouba

▼ Dépannage d'un LeO H-133 par la vedette Aviateur Rodier



Le bateau dépanneur «Aviateur Genthon» à Alicante



Le Bateau dépanneur «Aviateur Rodier» dans le port d'Oran



Bateau dépanneur «Colonel Casse»





Le bateau dépanneur «Jean Argaud» dans le port d'Alicante



Dans l'hydrobase d'Alicante

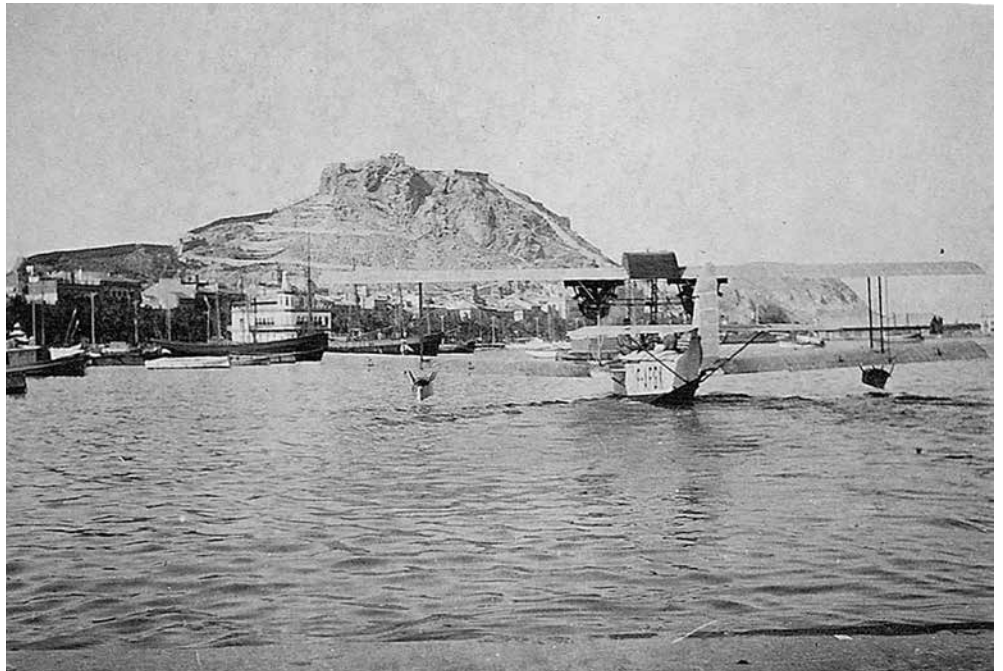


Le O H-13 amphibie à Oran-La Sénia

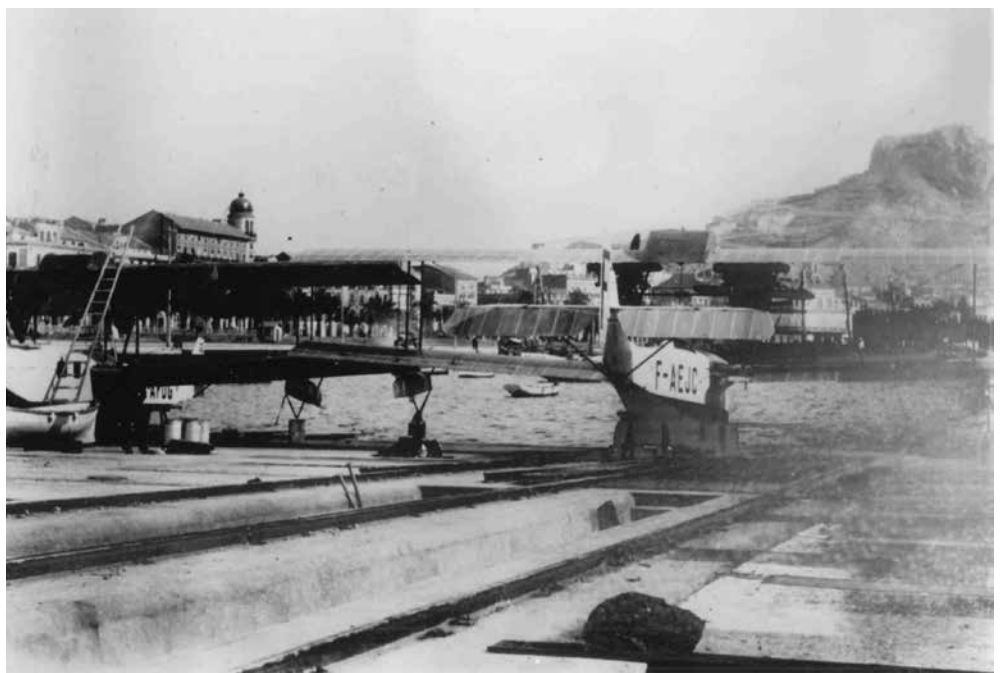
Le bateau dépanneur «Colonel Casse»



Dans le port, vers l'hydrobase d'Alicante



Dans l'hydrobase d'Alicante





▲ Arrivée à Alicante du vol d'Oran



LeO H-133 dans le port d'Alicante

▼ Remorquage d'un hydravion naufragé



*Le personnel de l'hydrobase
d'Alicante*



Fête à l'hydrobase d'Alicante



*LeO H-13 dans le port
d'Alicante*

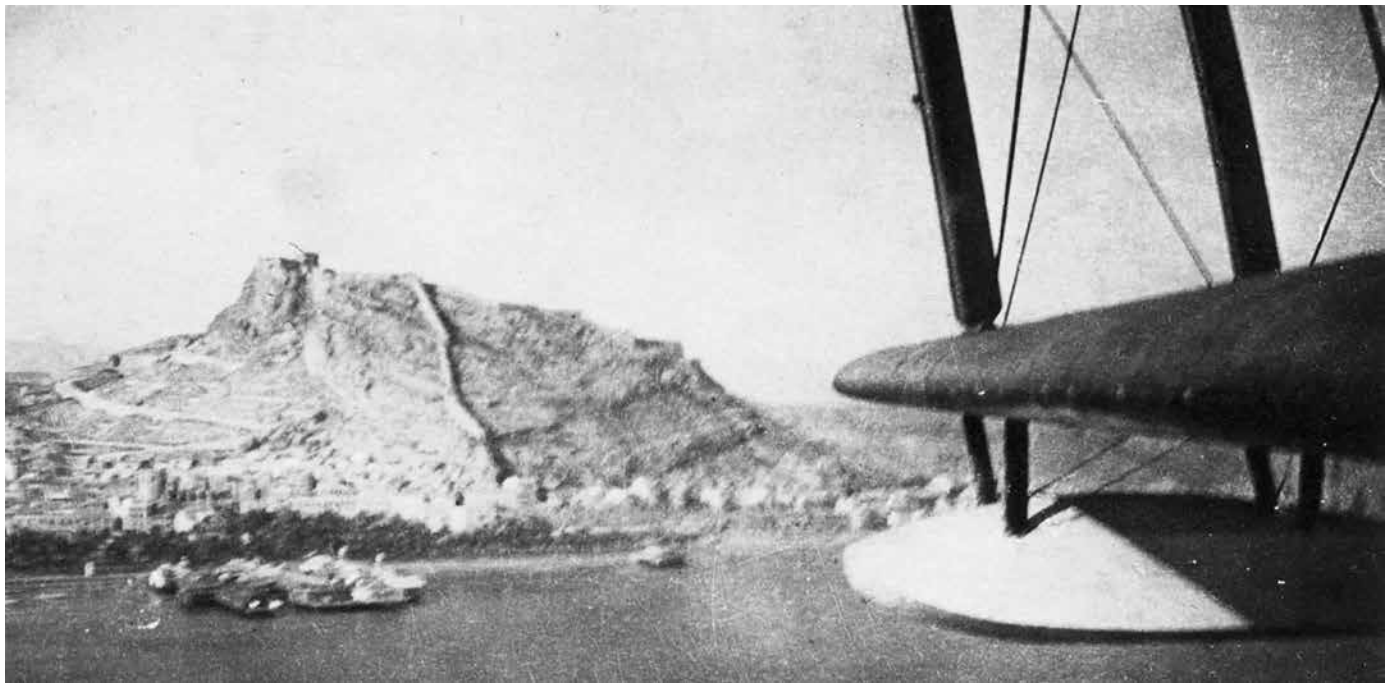




▲ *Alicante*

▼ *Cap de Palos*





▲ *Alicante*

Les falaises de Gambetta



▼ *Canastel*



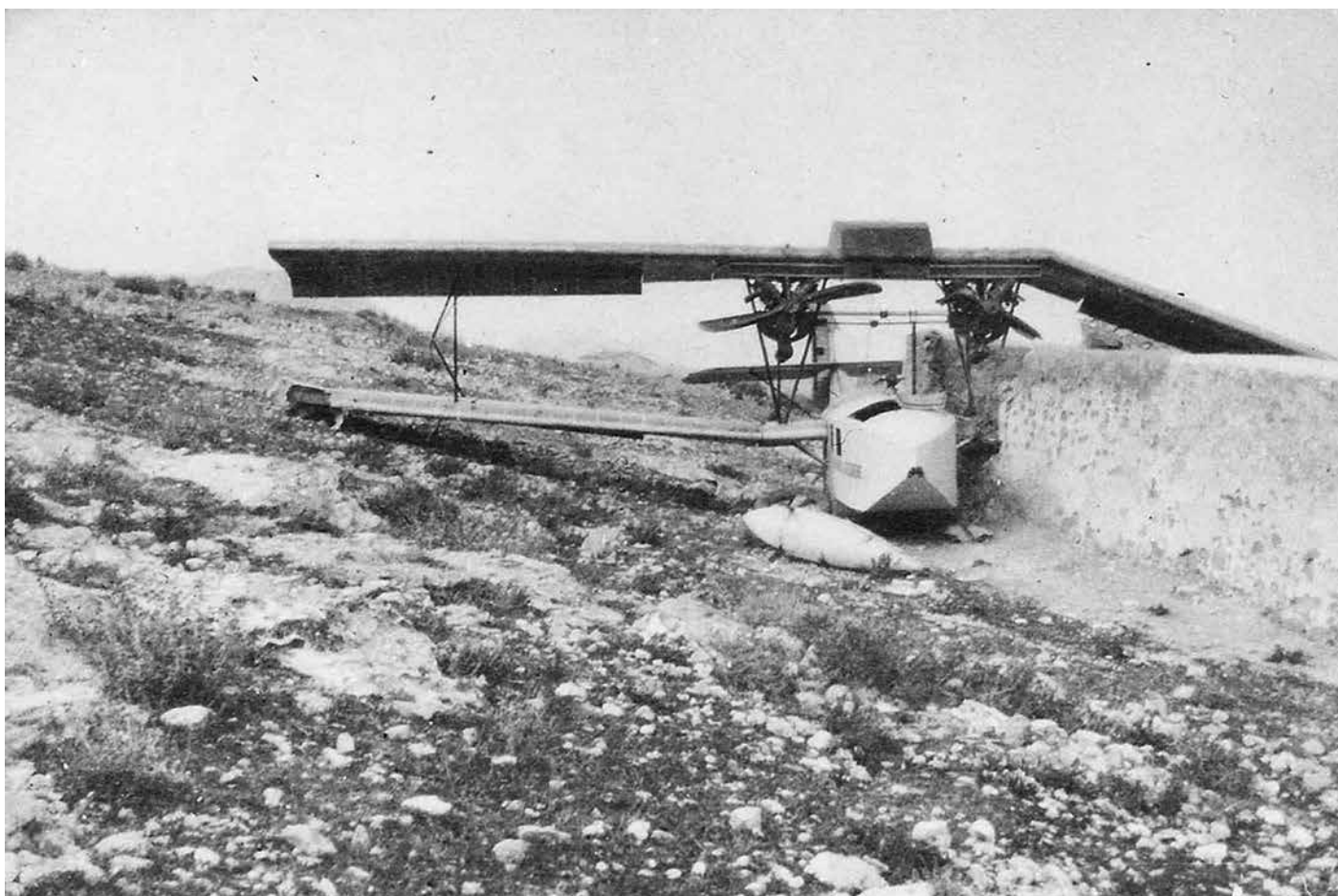


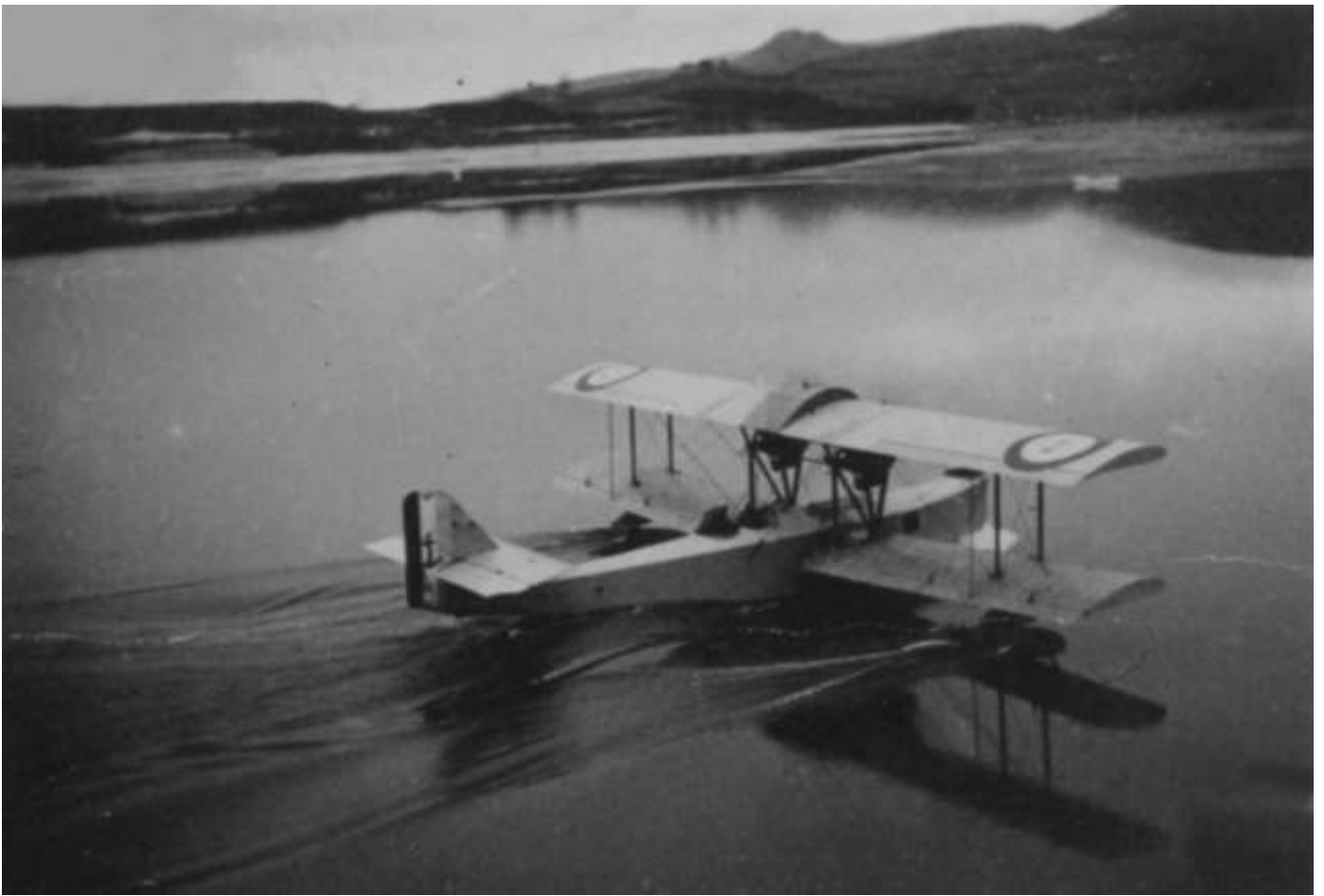
▲ ▼ Accident du LeO H-13 F-AFDG au décollage d'Alicante le 28 février 1924, pilote Paul Vachet, mécanicien Landrault (une jambe cassée)





▲ ▼ Accident du LeO H-13 F-AFDG au décollage d'Alicante le 28 février 1924, pilote Paul Vachet, mécanicien Landrault (une jambe cassée)





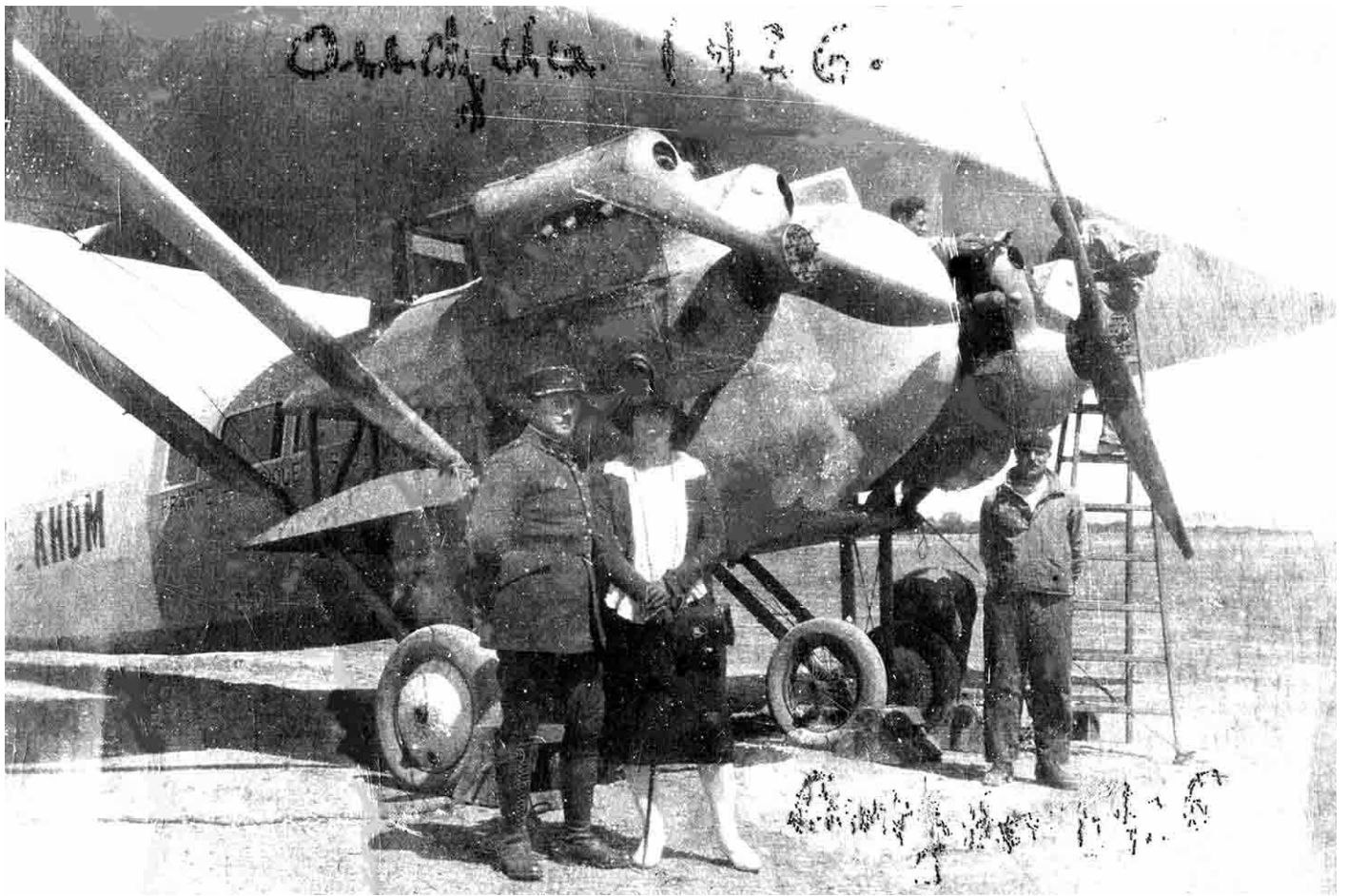
*Le 27 décembre 1925, un LeO H-136 de l'Aéronautique Navale, dérivé du LeO H-13, piloté par René Guilbaud et Albert Cavalier de Civerville, amerrit sur le lac de Saint-Ferréol à Revel (Haute-Garonne)
(Musée d'aviation légère de la Montagne Noire - a.p.p.a.r.a.t.free)*



▲ *Transfert du courrier à Alicante*

▼ *Le bimoteur Laté 15 au Maroc*





▲▼ Le bimoteur Laté 15 n'a pas réussi à convaincre, aussi bien en version terrestre sur la ligne Casablanca-Oran qu'en version à flotteurs sur la ligne Alicante-Oran.

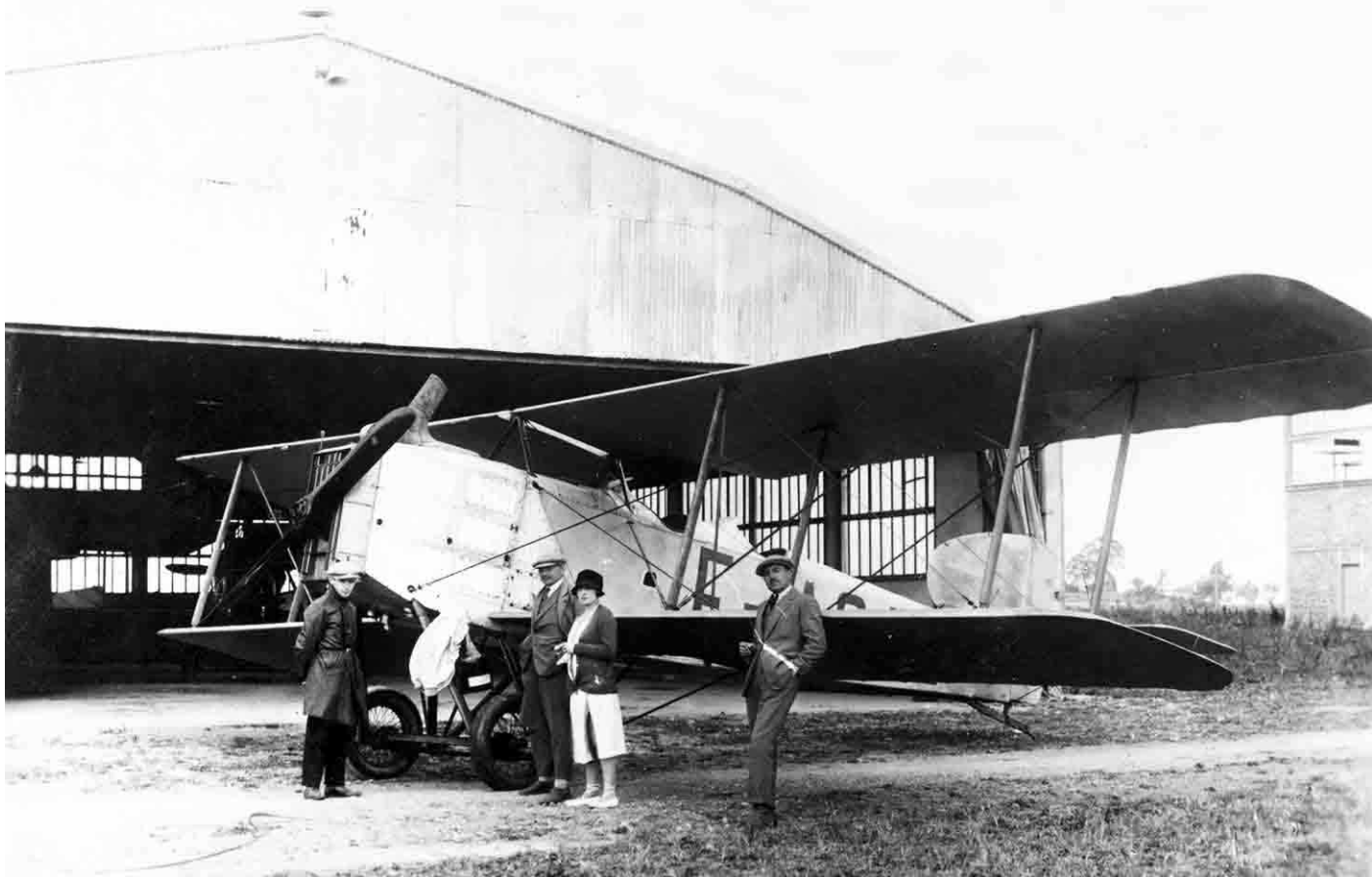




▲ *Ferdinand Serviès, de Mostaganem, et son frère, devant un Laté 15 à La Sénia*

▼ *Le bimoteur Laté 15 à La Sénia*





▲ ▼ Hussein-Dey 1926 - Breguet 14. En haut : Prou, Roland et Adèle du Mesnil



*Les places de retour d'Algérie ont été réservés avec
même effet à l'agence par été garanti*

6066

Lignes Aériennes Latécoère

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES
Société Anonyme au Capital de Cinq Millions de Francs

LINEAS AÉRAS LATÉCOÈRE
LATÉCOÈRE AÉRIAL LINES
182, BOULEVARD HAUSSMANN
PARIS

Billet de Passage N°..... } 140
Billete Pasaje N°..... }
Passage Ticket N°..... }

Dé livré par } Oran
Expédido por }
Delivered by..... }

Valable pour le }
(Date en toute lettre)
Valable por el } *quatre-vingt quatre jours*
(La fecha escrita en letras)
Valid for the }
(Date in full letters)

Nom du titulaire } *M. Durafour*
Nombre del pasajero }
Name of the Titular..... }

Adresse du titulaire } *17 rue Suffren Rocher 1925*
Direccion del pasajero..... }
Address of the Titular..... }

Voyage aérien de }
à } *Oran - Casa et retour*
Viaje aéreo de }
à }
Aerial journey from }
to..... }

PRIX DU BILLET } 660.⁺
PRECIO DEL BILETF..... }
PRICE OF THE TICKET..... }

Bagages }
Equipajes } *10^e bagages gratuits*
Luggage..... }

Taxe supplémentaire }
Tarifa suplementaria..... }
Supplementary Tax..... }

Impôts et Timbres } 0.30
Impuestos y timbres }
Tax and Stamps..... }

TOTAL..... } 660.30 *Alger*



Le vol Oran-Casablanca de l'Algérois Louis Durafour. Photo du départ page 19

Aérophilatélie

Núm. _____	Palabras _____	TELEGRAMA PARA <i>Alger</i>	Transmitida _____	Tasa _____ pesetas _____ cts.
Pecha _____	Hora _____		Hilo núm. _____	LUGAR PARA LOS SELLOS
Indicaciones especiales. EXPÍDASE:			Hora _____	
4	Gouverneur	General	Algerie	Compte
8	arriver	Alger	par	avion
12	via	Baleares	vendredi	seize
16	heures	Vous	serais	respectueusement
20	reconnaisant	accorder	audience	Latécoère
24				
28				
32				
36				

Domicilio del expedidor: **HOTEL RITZ - BARCELONA**

Telegrama para Palabras de Cts.
 Núm. de El Encargado. de 192

31056 - Top. El Siglo XX - Barcelona - L.

- ▲ 16 mai 1922, télégramme de Pierre-Georges Latécoère au Gouverneur général de l'Algérie
- ▼ 6 octobre 1922, ouverture de la ligne Casablanca-Fès-Oran





▲ ▼ 6 octobre 1922, ouverture de la ligne Casablanca-Fès-Oran





▲ ▼ 2 et 5 décembre 1922, Alicante-Oran et Oran-Alicante





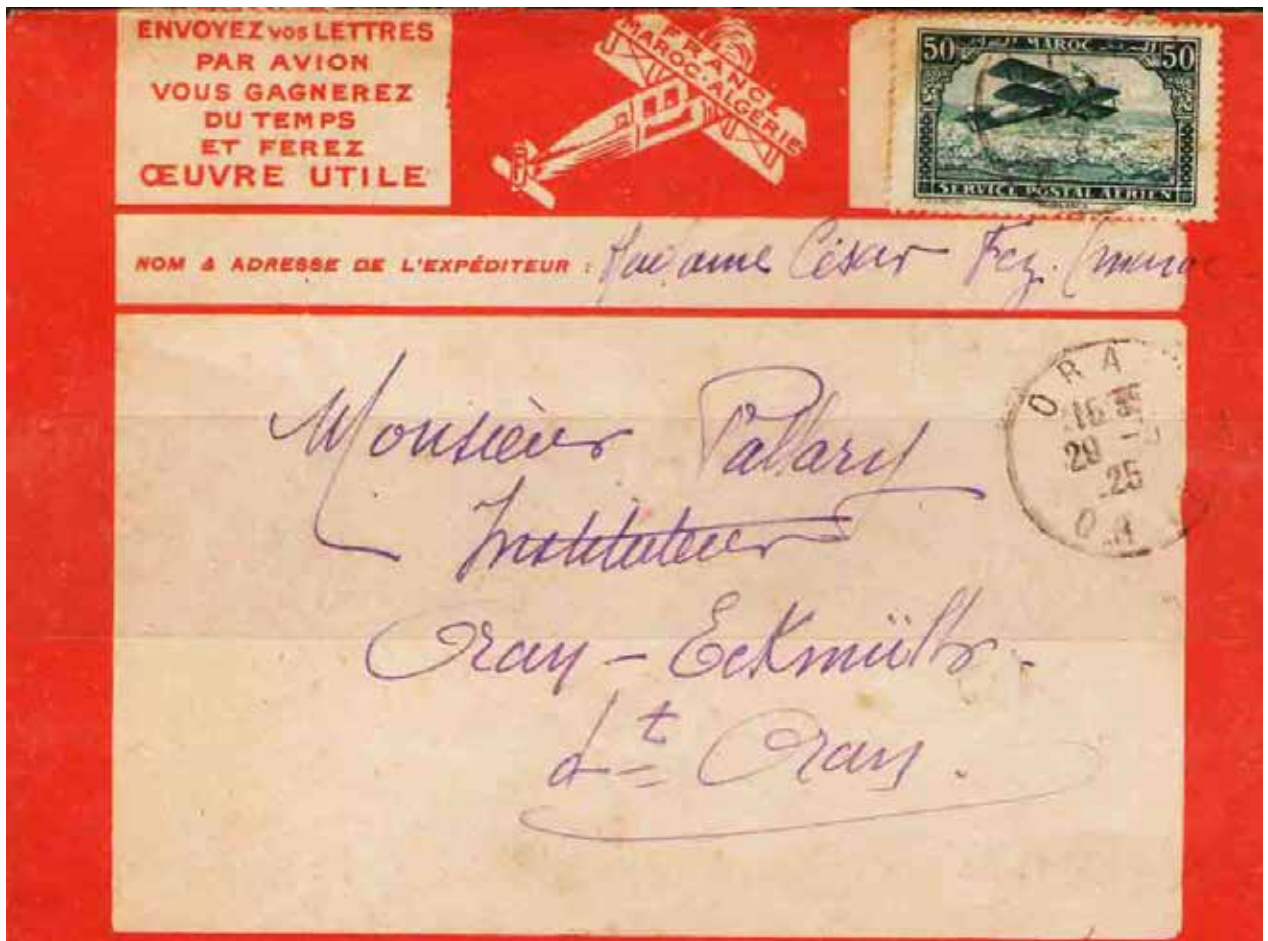
▲ 2 décembre 1923, Oran-Casablanca

▼ 8 avril 1924, Rabat-Oran pour la 2^{ème} Conférence nord-africaine





▲ ▼ Enveloppe émise pour faciliter le tri du courrier des Lignes Latécoère





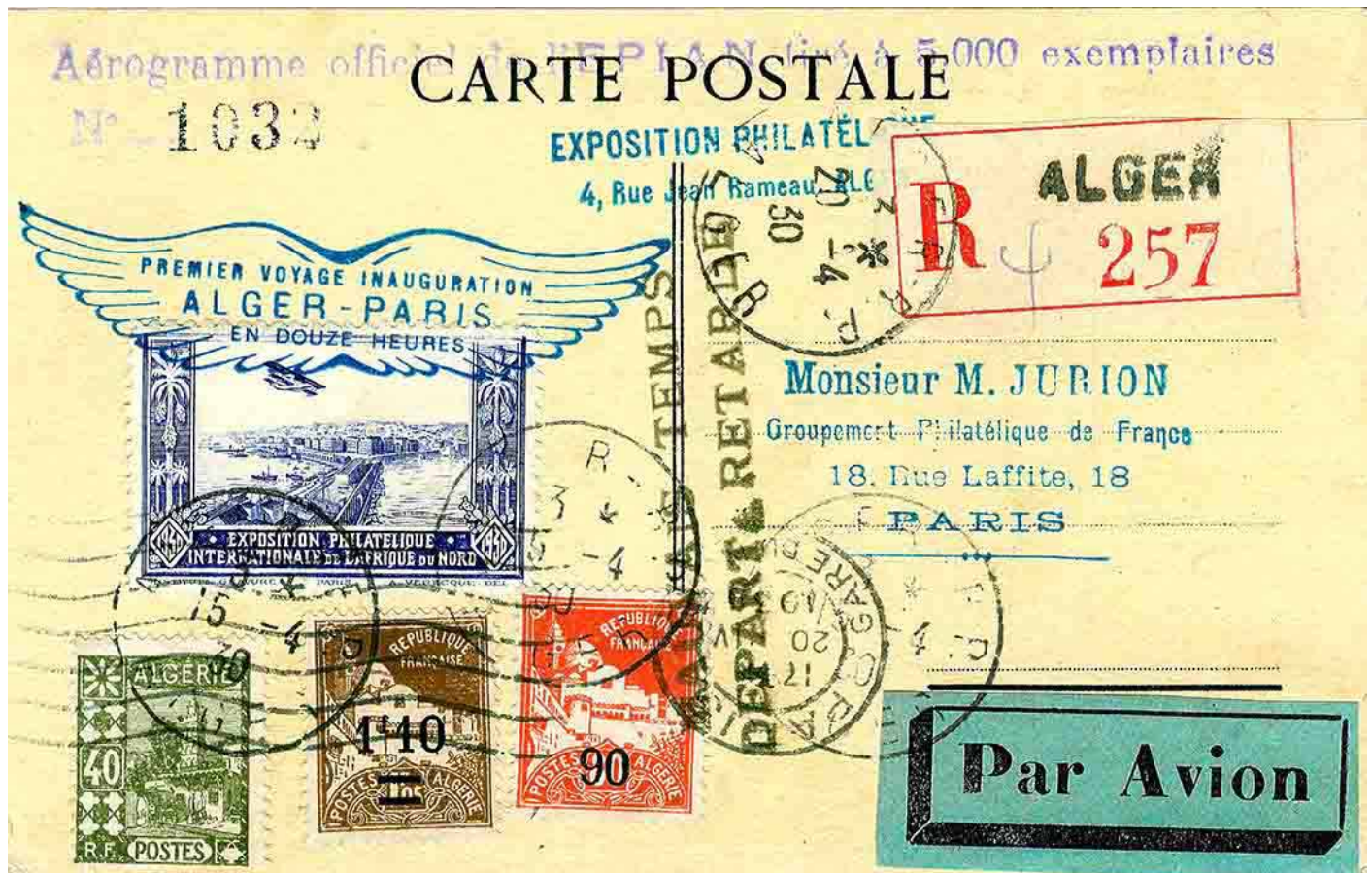
▲ 28 février 1925, Oran-Casablanca

▼ 25 juin 1925, accident de Jean Mingat et Joseph Salvadou à Alicante





▲ ▼ 17 novembre 1926, carte postale émise à l'occasion du quatrième vol expérimental Marseille-Alger du SPCA 63-01 Météore F-AIFN, pilote : Ernest Burri, mécanicien : Scotto et radio : Minolo. Du courrier est transporté à titre de démonstration et de propagande sous le patronage de l'Aéro-club de Provence





▲ ▼ Courrier du 17 novembre 1925 sous le patronage de l'Aéro-club de Provence





20 mars 1927, le Breguet 14 n° 18 F-ALRA, de la ligne Oran-Casablanca, prend feu après panne de moteur et atterrissage forcé à Tiflet, près de Rabat



11 avril 1927, vol Alger-Marseille-avant l'ouverture de la ligne par la Compagnie France-Algérie. Hydravion Laté 21bis

Lignes Aériennes Latécoère



FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGERIE

133 BOULEVARD HAUSSMAN - PARIS - ELYSEES : 50-71 52-40

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 Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - 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 Norvigie 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)

Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 979-10-97541-22-4

Juin 2020

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

