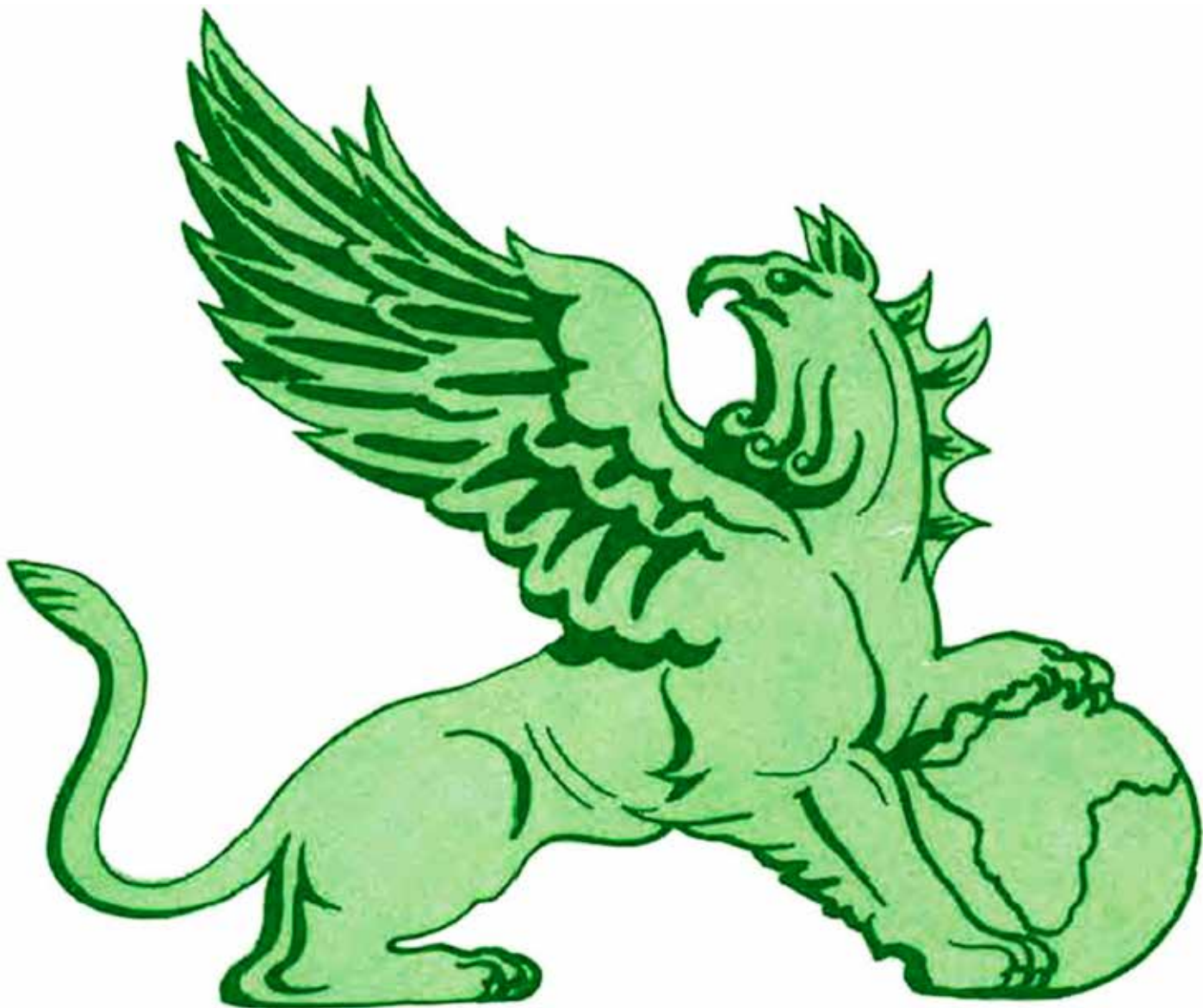


Air Afrique



Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : David Aymard, Michel Barrière, Dominique Bejui, Alain Bergeaud, Guy Berret, Xavier Bibert, Bibliothèque nationale de France, Marcel Bosca, Pierre Caratero, Alain Cornu, Jacques Delol, Jean Delmas, Georges Descamps, Anne-Lise Duchêne Marullaz, Henri Dupuy, Pierre Durafour, Bernard Fox, Alain Gibergues, Francis Grand, Pierre Laffargue, Michel Lagrot, Pierre Llopis, Georges Mallarmé, Pierre Massia, Jacques Mutin, Jeanne Neveux, René Nodin, Noelle Note, Suzanne Périchon, François Pharabod, Frank Roumy, Floriane Sarraillon, Patrick Selleron, Mohamed Salah Taïr, Georges Vieville et Pierre Wartelle.

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

Cercle Aérophilatélique Français - 32, avenue de Normandie 78000 Versailles

fd.petit@orange.fr

www.aerophilatelie.fr

Bibliographie

Périodiques :

- *Bulletin d'information du Cercle Aérophilatélique Français*
- *Les Annales Coloniales*
- *Icare* - Numéros 66 et 132
- *Le manche à balai*
- *La Dépêche algérienne*
- *L'année aéronautique*

Ouvrages :

- *Lignes africaines* - Gérard Collot et Alain Cornu - Éditions Bertrand Sinais - Paris 1999
- *Aviateurs d'Empire* - Dominique Béjui - La Régordane - Chanac 1993
- *Exploits et fantasmes transsahariens* - Dominique Béjui - La Régordane - Chanac 1994
- *À la conquête du ciel* - Henri Déplante - Édisud - Aix en Provence 1985
- *Ciels impériaux africains 1911-1940* - Vital Ferry - Éditions du Gérard - Chartres 2005
- *Air Afrique, voie impériale* - Gaston Bergery - Grasset - Paris 1937
- *Histoire du transport aérien français* - Robert Espérou - Galodé Éditions - Saint-Malo 2009
- *Jean Dagnaux* - Roger Labric - La technique du livre - Paris 1947
- *L'Afrique à vol d'oiseau* - Marc Augis - Éditions Pim Service -1926 - Bruxelles 1935
- *Baliseurs du Monde* - Serge Hyb - Nouvelles éditions latines -1926 - Paris 1935
- *Le Congo à six jours de Paris* - Capitaine Marie - Les Étincelles - Paris 1931



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Avril 2020

ISBN 979-10-97541-19-4

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

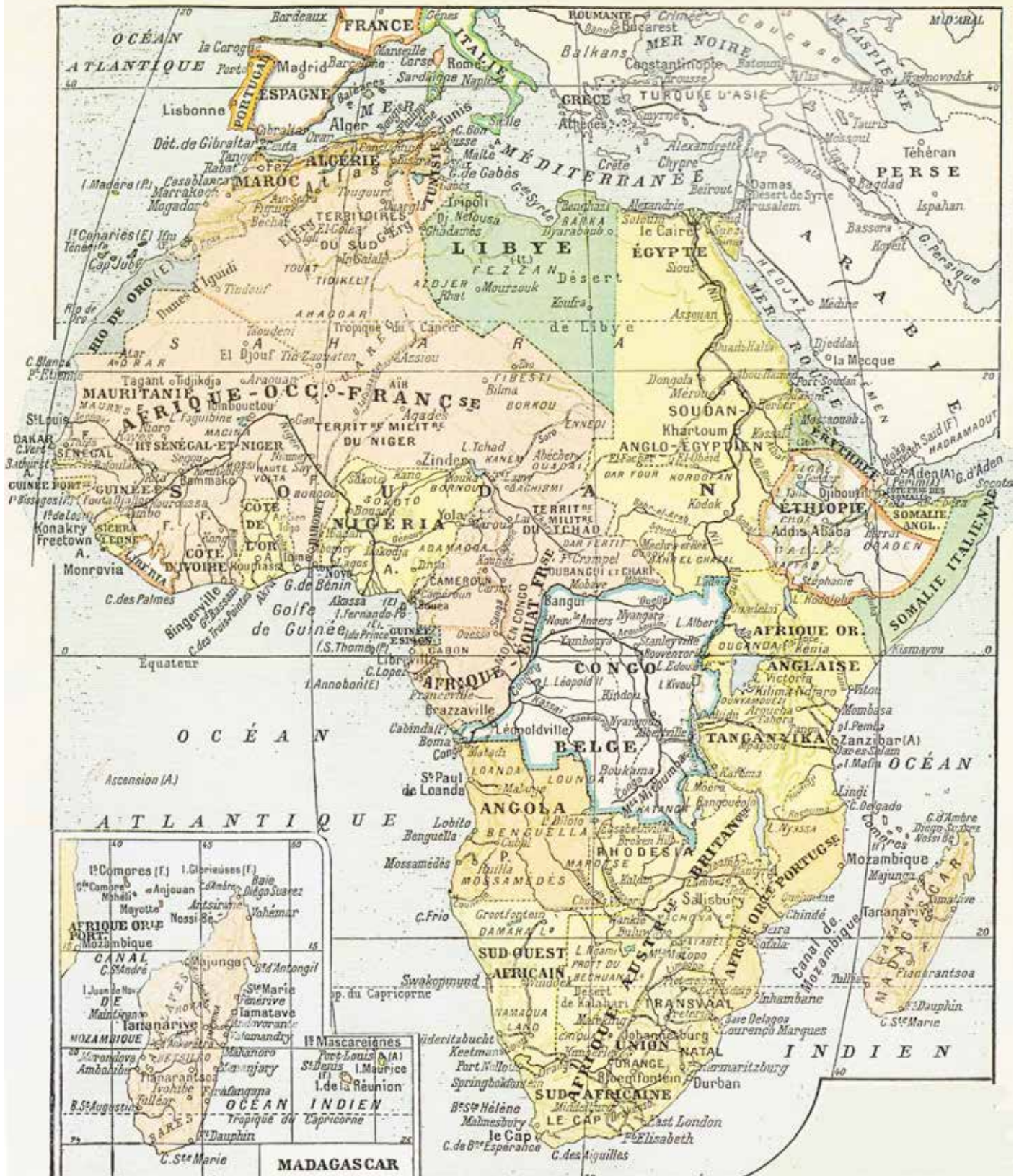
Sommaire

Jean Dagnaux	1
Les Bleriot 115	4
Le projet de Jean Dagnaux	8
Le capitaine Marie vers le Congo	10
Le vol du Farman 190 F-AIXQ (Michel Barrière)	12
La Compagnie générale aéropostale	14
La Compagnie transafricaine d'aviation (V. Ferry)	16
Le Bloch 120 ministériel	18
L'Amiot 143 et Air Afrique (Michel Barrière)	20
Charles Poulin	22
Les avions d'Air Afrique	24
Chronologie	26
Hommages à Jean Dagnaux	46
L'exploit du lieutenant de vaisseau Bernard	52
Album photo	54
Les carnets de vol de Roger Dupuy	82
Aérophilatélie	94



Discours du lieutenant-colonel Jean Dagnaux à la distribution des prix au lycée de Dijon le 12 juillet 1936 :

Le monde entier subit actuellement une évolution profonde qui peut demain, bouleverser les conditions anciennes de l'existence et les valeurs admises jusqu'ici. Les pays ne subsisteront que dans la mesure où leurs enfants sauront s'adapter, et jamais encore la France n'a eu autant besoin d'hommes.



L'Afrique coloniale

Jean Dagnaux

Jean Dagnaux est né le 28 novembre 1891 à Montbéliard dans le Doubs. Il fait ses études à Mâcon puis à Dijon. En 1912, après avoir obtenu un sursis d'incorporation car il est admissible à Polytechnique, il y renonce le 21 août de la même année, et il est incorporé au 4^{ème} Régiment d'Infanterie de Dijon à compter du 4 octobre suivant.

En 1914, sous-lieutenant, il est affecté dans un régiment d'Artillerie. Il est chargé d'assurer la liaison entre l'Infanterie et l'Artillerie dans la Somme. Sa bravoure lui vaut une première citation. Il demande à être affecté dans l'Aviation.

En juin 1915, il rejoint l'escadrille de Verdun. En février 1916, son avion est mitraillé par l'artillerie et par un avion allemand alors qu'il effectue un vol de reconnaissance. Jean Dagnaux est touché, il doit être amputé de la jambe gauche. Il est décoré de la Légion d'honneur.

Après sa convalescence, il est envoyé au groupe des divisions d'entraînement du Plessis-Belleville comme d'instructeur en 1917. Un mois plus tard, il est affecté dans une escadrille de bombardement. Il participe aux combats de Lorraine.

En janvier 1918, au cours d'une mission de bombardement, il est à nouveau blessé. Il reprend ses missions de bombardements. En septembre 1918, il obtient le brevet de pilote.

En mai 1919, lieutenant d'active, il est affecté à Section Technique Aéronautique, Escadrille des grands raids à Villacoublay. Avec le commandant Vuillemin, il effectue la première liaison Paris-Alger-Biskra-Touggourt.

Le 7 août 1919, avec le commandant Vuillemin, chacun sur son Breguet 14, partis de Villacoublay, ils atteignent Le Caire le 16 août, après être passé à Istres, Salonique et Constantinople. Au retour, Jean Dagnaux brise son train d'atterrissage à Beyrouth le 26 août et Vuillemin termine seul le périple le 9 septembre.

En qualité de militaire, il effectue une traversée routière du Sahara via le Hoggar. Le 12 décembre 1919, avec Vuillemin il effectue Alger-Biskra-Touggourt-Ouargla en Breguet 14.

Le 21 juillet 1920, il est nommé capitaine et détaché à l'État-major particulier de l'Aéronautique. En 1920, il est nommé professeur de navigation aérienne et de bombardement à l'École de l'Air de Versailles.

Le 20 janvier 1920, le commandant Vuillemin, le capitaine Mézergue et le lieutenant Dagnaux, quittaient Paris à bord de trois Breguet 14, à destination de Tamanrasset où ils sont rejoints par l'Escadrille algérienne sous les ordres du commandant Rolland. Seul Vuillemin rejoindra Tamanrasset et attendra le Niger. Le général Laperrine mourra dans cette expédition bien connue. Dagnaux s'était posé en panne à In-Salah. Il est dépanné dix jours plus tard puis brise un plan à Arak. Dépanné, il participe aux recherches du général Laperrine et casse définitivement son Breguet lors d'un atterrissage de fortune à Abelassa.

En 1921, il est affecté au Centre provisoire de l'Aéronautique à Versailles.

En 1922, il effectue en une journée le raid Paris-Metz, Budapest, Bucarest, Vienne, Metz.

En 1923, il effectue la liaison Paris-Stockholm en moins de 9 heures, par mauvaise météo.

À la fin 1923, il effectue des vols en Afrique du Nord, aux confins du Sahara et couvre 10 000 km en 75 heures de vol et 21 étapes. Le 25 mars 1925, il est nommé commandant.

En 1924, aller et retour Paris-Prague.

18 janvier 1925 : mission en Blériot 115, voir le chapitre suivant.

Avril 1926 : mission de trois Breguet 19 à Téhéran.

28 novembre 1926 : Jean Dagnaux et Dufert vont du Bourget à Madagascar, qu'ils atteignent le 20 janvier 1927, avec un Breguet 19 A2. Oran le 3 décembre, Niamey le 6, Zinder le 12 et Tananarive le 21 janvier 1927 après 27 escales, 11 405 km. Au retour, l'avion est cassé au Mozambique le 29 juin 1927.

Jean Dagnaux est promu Commandeur de la Légion d'Honneur le 8 mai 1928 et il obtient sa mise en disponibilité pour cinq ans le 10 septembre 1928.

29 février 1928 : Jean Dagnaux présente au ministère de l'Air un projet de ligne France-Madagascar par le Sahara français.

3 avril 1928 : Avec le mécanicien Treille décollent de Villacoublay en Breguet 19 à destination de Madagascar. Le vol se termine dans la vallée du Rhône avec l'incendie de l'avion. Dagnaux est gravement brûlé.

À la déclaration de guerre, en 1939, Jean Dagnaux ne peut être mobilisé suite à son invalidité. Il obtient tout de même son affectation au groupe de bombardement en tant qu'adjoint au commandant. Le 17 mai 1940, il est abattu à La-Vallée-au-Blé, dans l'Aisne, au-dessus des positions allemandes. L'avion s'écrase au sol. Un timbre sera émis à son effigie en 1948.

▼ *Février 1920, le Breguet 16 de Jean Dagnaux à Arak*



C'EST AVEC UN MOTEUR
RENAULT
480/500CV

QUE LE C^o DAGNAUX
A SUR UN AVION
TERRESTRE RELIÉ
PARIS À MADAGASCAR



= RAID PARIS-MADAGASCAR =
12.000 KMS

Le Blériot 115

Le 18 janvier 1925, décollage de Villacoublay des deux quadrimoteurs Blériot 115 de la mission militaire De Goys, à la demande de Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'État à l'aéronautique : le *Roland Garros* avec le capitaine Pelletier d'Oisy (pilote), l'adjudant Besin (mécanicien), Le Prieur (navigateur), le cameraman Dely et le colonel De Goys et le *Jean Casale* avec le lieutenant-colonel Vuillemin et le capitaine Dagnaux (pilotes), le sergent-chef Knecht (mécanicien) et le sergent-chef Venelle (radio). Cette mission a de multiples objectifs : observations météorologiques, mise à l'épreuve des appareils sur un long trajet et acquisition pour les pilotes d'une certaine expérience concernant la navigation

Colomb-Béchar est atteint le 28 janvier, puis Niamey par Adrar, Oualen, Tessalit et Gao.

Au départ de Niamey vers Fort-Lamy, le 10 février, le *Jean Casale* percute le sol. Vendelle est tué, Vuillemin gravement blessé et Knecht indemne. Jean Dagnaux casse sa jambe de bois.

Le *Roland-Garros* atteint Zinder et il y est abandonné. Il avait couvert 4 137 km.

Le Blériot 115 prototype s'était écrasé le 23 juin 1923, en tuant son pilote, Jean Casale.

Caractéristiques :

Longueur: 14,45 m. Envergure : 25 m. Hauteur: 4,96 m. Surface 126 m².

Poids à vide : 2 950 kg. Poids maximal : 4 900 kg. Carburant et huile : 800 kg.

Quatre moteurs Hispano-Suiza 8AC, V-8 refroidi par eau, 180 chevaux).

Vitesse maximale : 180km/h au niveau de la mer.

Distance franchissable : 600 km.

Plafond : 6 000 m.

▼ A Villacoublay, avant le départ : Georges Pelletier-Doisy, général Gouraud, capitaine Jean Dagnaux, colonel de Goys et commandant Vuillemin





▲ *Les deux Bleriot 115 à La Sénia*

▼ *Le commandant Vuillemin et le capitaine Dagnaux*





▲ *Un Blériot 115 en vol vers Colomb-Béchar*

▼ *Les Blériot 115 à Colomb-Béchar*





▲ *Blériot 115 à Colomb-Béchar*

▼ *Pelletier-Doisy à droite, à Colomb-Béchar*



Le projet de Jean Dagnaux

Le 29 février 1928, Jean Dagnaux présente au ministère de l'Air un projet de service postal entre Paris et Madagascar. Longue de près de 12 000 km, la ligne serait composée de deux sections, la première rejoignant le Congo par le Sahara français, le Niger, le Tchad et l'Oubangui-Chari, la seconde reliant le Congo à Madagascar. Jean Dagnaux souhaite réduire d'au moins la moitié la durée du voyage Marseille-Madagascar qui demande trente jours aux transports maritimes les plus rapides. Il est alors convaincu que la seule ligne exploitable qui doit desservir nos principales colonies part d'Oran, passe par le golf de Guinée, dessert Brazzaville et survole le Congo Belge pour atteindre Madagascar. Le trajet aérien par le Sahara évite un détour de 3 000 km par Dakar. Alors que les lignes aériennes de l'Aéropostale vers l'Amérique du Sud et d'Air Orient vers l'Indochine fonctionnent avec 217 millions de subventions, la ligne Alger-Congo-Madagascar n'est toujours pas ouverte, et les élus locaux la réclament.

Jean Dagnaux est réaliste, il sait que : *L'avion, ne paie que dans des cas très rares et des conditions très particulières* et que : *Il est une arme avant d'être un outil*. Les recettes commerciales sont toujours insuffisantes pour assurer la rentabilité d'un réseau aérien et le recours aux subventions publiques est indispensable. René Fonck, l'as de guerre, devenu président de la Ligue aéronautique, reconnaît en 1923 : *Pas un capitaliste ne collaborerait à la fondation d'une compagnie de navigation aérienne si elle n'était pas subventionnée par l'État*. La compétition est rude entre les groupes de pression avides de subventions.

En Afrique, les militaires ont créé l'infrastructure et défriché les routes aériennes et il appartient aux entreprises de prendre le relais. Les études théoriques, ou utopiques, ne manquent pas. Dès le début de l'aviation, le Sahara et l'Afrique étaient survolés en rêve, sans tenir compte des réalités et il a fallu attendre 20 à 30 ans pour qu'arrivent des avions susceptibles d'être utilisés. La difficulté du financement public des subventions vient de la disparité des ministères et des organismes concernés : ministère de la Guerre, ministères de Colonies, Administration des colonies, Délégations financières algériennes, Gouvernement général de l'Algérie, budget des Protectorats, etc. La plus grande partie de l'infrastructure étant à la charge de l'État.



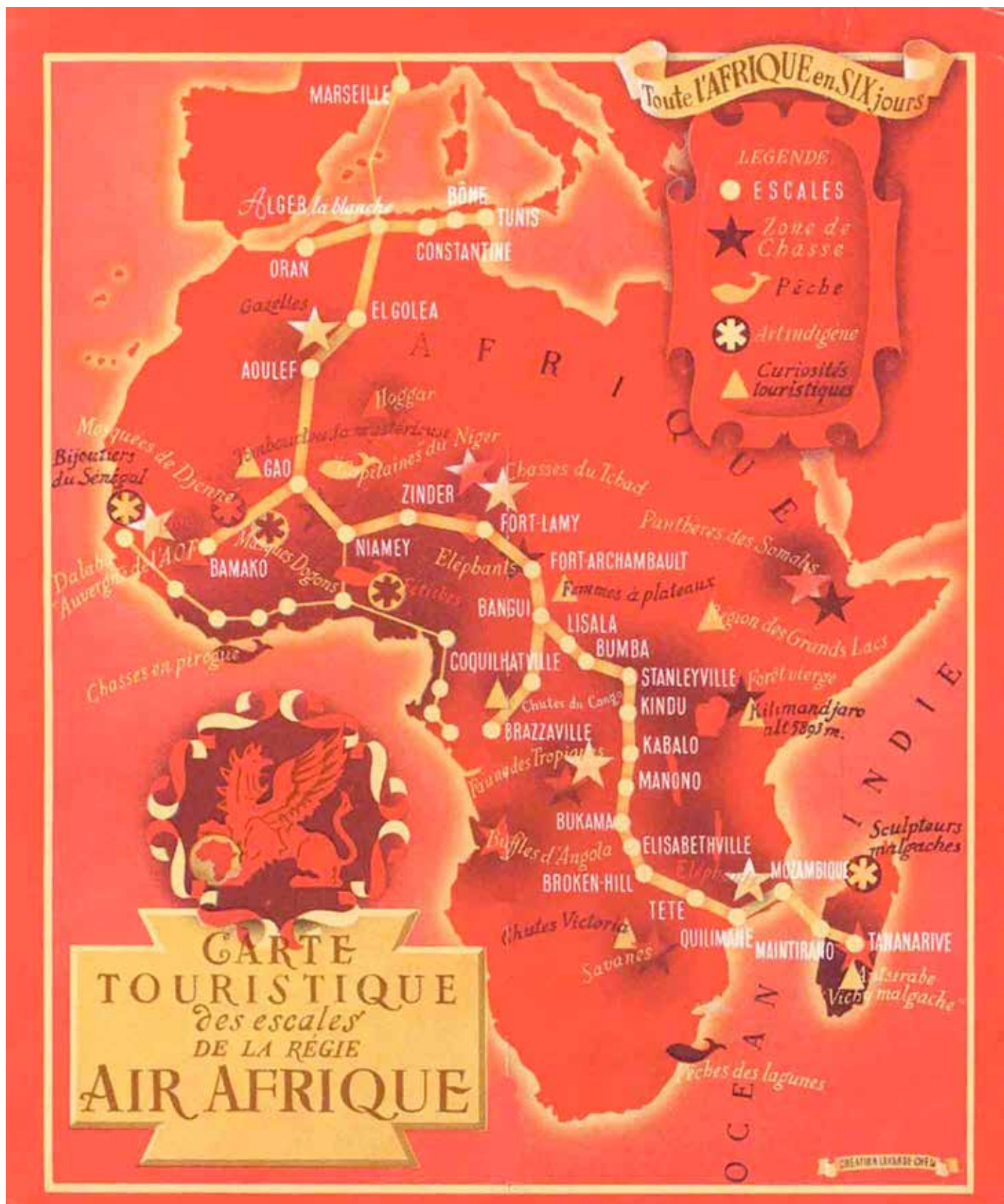
Paul-Louis Weiller

Le Syndicat du réseau aérien transafricain (SRAT) fait quelques vols en 1922 et 1923, entre Alger et Biskra. Création aussi de la Compagnie atlantique de navigation aérienne (CANA) par des Bordelais dont la Chambre de commerce de Bordeaux et les Chargeurs réunis qui voient le risque de concurrence des avions. La CANA consomme sept millions de francs de subventions pour une quinzaine de vols autour de Dakar avec deux trimoteurs Caudron C 61, avant de disparaître.

La Compagnie générale d'aviation-Air Afrique (CGA-Air Afrique) est créée le 10 septembre 1928 Par Jean Dagnaux. La quasi-totalité des actions sont détenues par Paul-Louis Weiller.

Paul-Louis Weiller (1893-1993) est le fils de Lazare Weiller, industriel, qui avait fait l'acquisition des brevets des frères Wright et créé la première compagnie aérienne : la Compagnie Générale de Navigation Aérienne (CGNA), avant la Première guerre.

Ingénieur des Arts et Métiers, Paul-Louis Weiller est mobilisé en août 1914 dans l'Artillerie. Il passe dans l'Aviation en mars 1915 et il est breveté pilote le 4 août 1915, n° 1309. Organisateur de l'aviation de reconnaissance, il termine la guerre avec le grade de capitaine de réserve, 4 victoires aériennes, Croix de guerre, 11 citations, officier Légion d'honneur du 12 décembre 1918. Libéré en 1919, son père lui confie la CGNA. Avec l'argent qu'il récupère des brevets des frères Wright, il achète en 1922 la société des moteurs Gnome et Rhône et il s'intéresse au développement de l'aviation commerciale. En 1926, il achète la Compagnie Franco-roumaine de navigation aérienne (CFRNA) qu'il rebaptise Compagnie internationale de navigation aérienne (CIDNA).

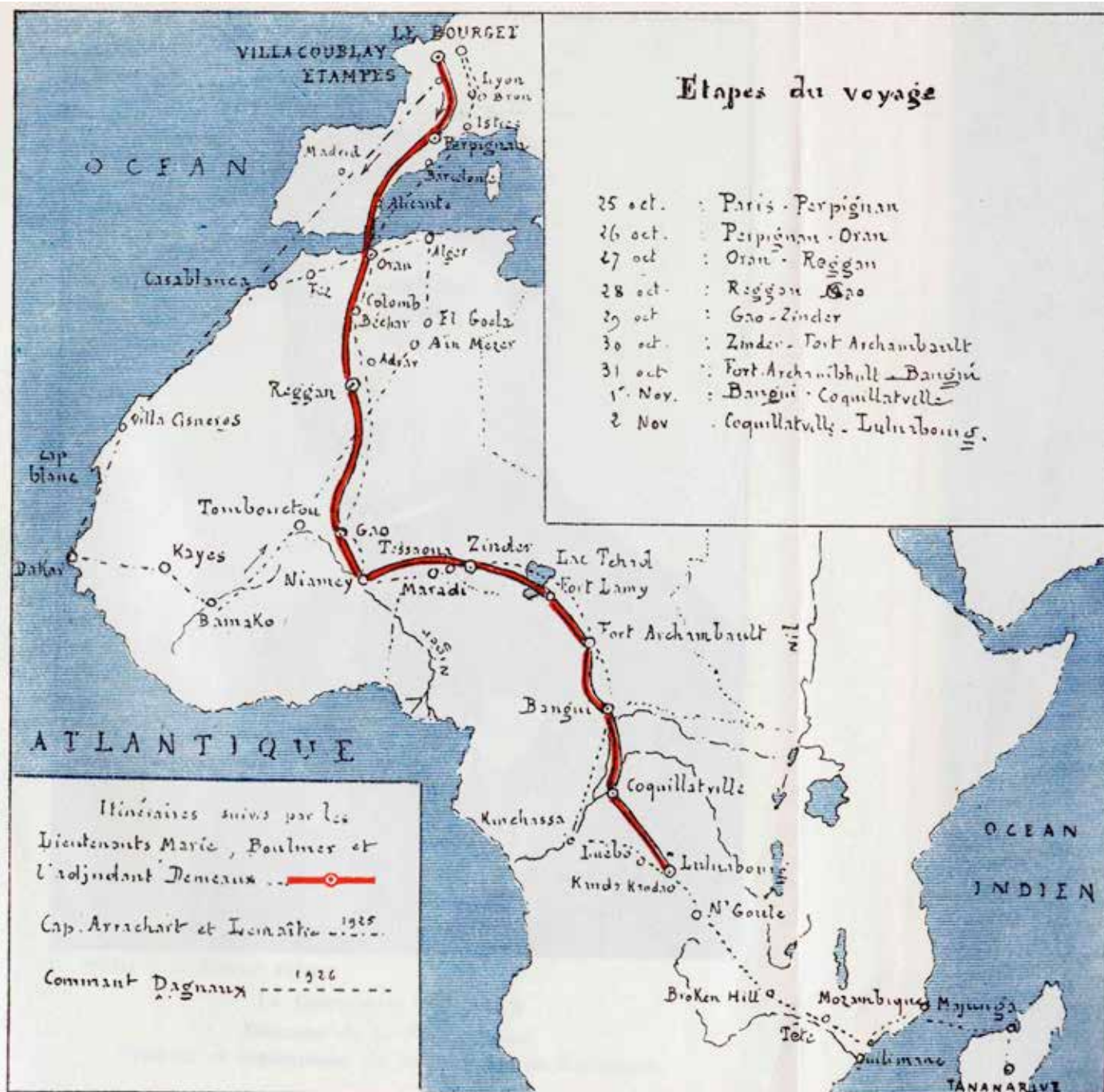


Le capitaine Marie vers le Congo

Le 25 octobre 1928, après avoir été retardé d'une journée pour cause de mauvais temps, le Breguet 19A²F-MBDT *Général Laperrine* (moteur Hispano 600 ch) des lieutenant Marie (pilote), lieutenant Boulmer (navigateur-radio) et adjudant Demeaux (mécanicien) décolle de Villacoublay pour une mission d'étude en Afrique.

La mission est initiée par Laurent Eynac, secrétaire d'État à l'aviation, et subventionnée par le Gouverneur de Madagascar afin d'étudier le jalonnement de la ligne projetée entre la France et Madagascar.

Le vol passe par Oran, Reggan, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui et Coquillatville. Malheureusement, le Breguet, enfonce sa roue gauche dans une ornière du terrain de Luluabourg, au Congo Belge, le 2 novembre. Deux longerons de fuselage sont brisés. La réparation ne peut être effectuée sur place et le capitaine Marie poursuit sa mission à terre jusqu'en juillet en délimitant 44 terrains de N'Guigmi (Tchad) à Bangui (Oubangui-Chari).

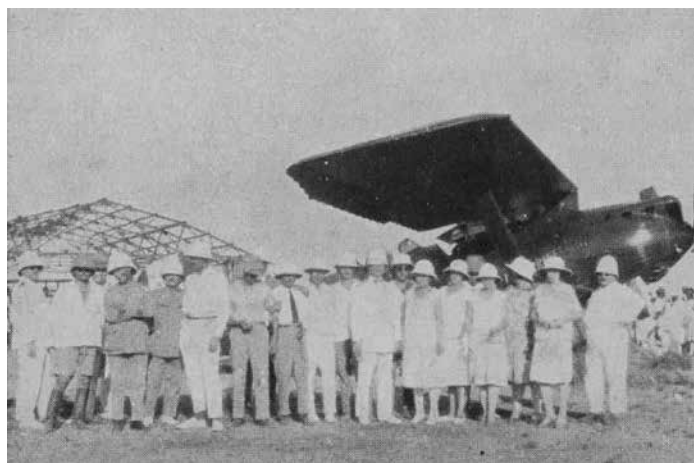




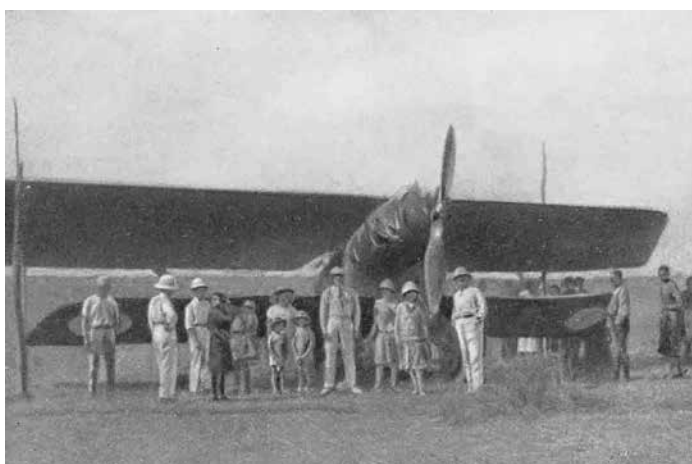
Le Breguet 19 F-MBDT «Général Laperrine» au départ de Villacoublay, le 25 octobre 1928



Gao



Zinder



À Luluabourg, après l'accident



La station radio d'Aoulef



L'aérodrome de Fort-Lamy



La station radio de Gao

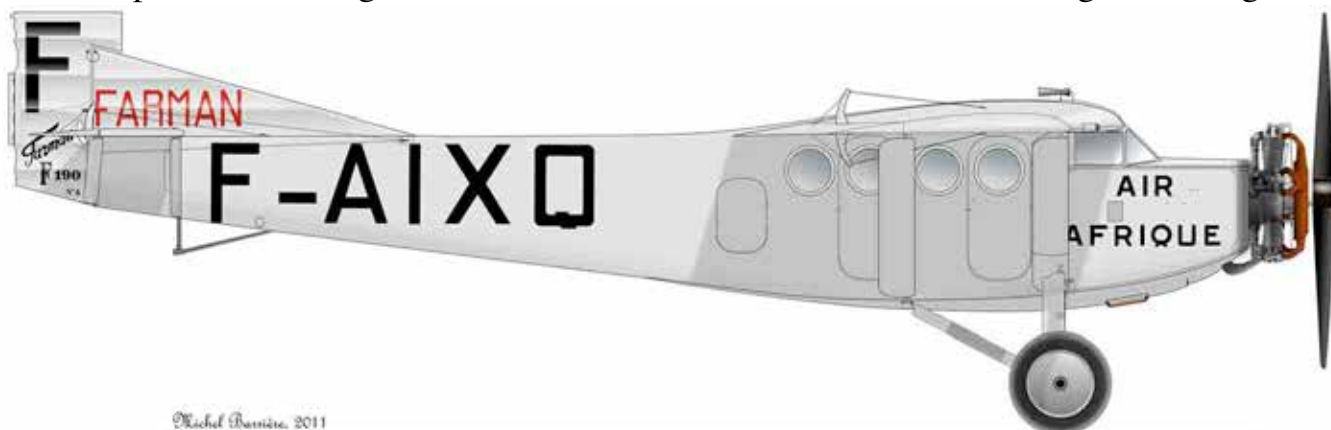
Le vol du Farman 190 F-AIXQ (Michel Barrière)



Envoyé par Jean Dagnaux, un équipage reconnaît le parcours transsaharien. Cet équipage, est composée de Marcel Lalouette, pilote d'essais chez Farman, Julien Cordonnier, dit *La godasse*, metteur au point chez Gnome et Rhône, et Paul-Louis Richard, directeur technique de CGA-Air Afrique.

Le départ a lieu le 29 janvier 1929 avec le Farman 190 n°1 F-AIXQ, seul appareil d'Air Afrique. La Mission rencontre du mauvais temps et se déroute sur le terrain de Parçay-Meslay, près de Tours. Le lendemain, elle rejoint Cazaux. Le 1^{er} février, elle réalise l'étape Cazaux-Madrid en 3 h 50. Le 2, elle est à Diamiel. Le 3, après une escale à Séville, elle rejoint Fès. Le 5, elle est à Oujda puis à la Sénia le 6. Le 7, elle arrive à Colomb-Béchar puis le lendemain à Reggan, après avoir fait escale à Adrar. La traversée du désert jusqu'à Gao est entreprise le 10 et s'effectue sans problème en 8 h 15 de vol. Depuis son départ de France, le Farman a déjà effectué 39 h 15 de vol.

Ils arrivent à Niamey le 12. Du 13 au 15, ils effectuent la reconnaissance des étapes Dosso et Tessaoua avant Zinder. Le 16, l'avion se pose à N'Gouri. Il en repart le lendemain pour Fort-Lamy. Le seul souci rencontré lors du trajet aller est une température de l'huile moteur excessive de 105°. Après une reconnaissance de l'est du lac Tchad jusqu'à N'Gouri, la Mission repart le 3 mars pour Maïdougouri. Le 4, elle rejoint Kano puis Niamey le 5. Le 6, elle arrive à Gao. Le 8, elle entame sa seconde traversée du Sahara. Marcel Lalouette se pose deux fois, suite à l'encrassement d'une bougie. Malgré ces incidents, la traversée est effectuée en 7 h 15 de vol et l'avion se pose à Reggan. Deux jours plus tard, après une escale à Timimoun, il arrive à El-Goléa. Le 11, il rallie Laghouat. Le 12, il est à Alger où la mission stationne neuf jours avant de repartir le 21 pour La Sénia. Le 23, il gagne Fès. Le lendemain, il effectue une courte liaison avec Tanger avant de continuer sur Lisbonne le 25. Le 26, l'avion parcourt les 1 150 km le séparant de Poitiers. Enfin le 27 mars, le F-AIXQ entame la dernière étape vers Le Bourget. Les 14 060 km parcourus par le Farman ont été effectués en 108 h 40 de vol. Cette mission de reconnaissance est une réussite puisqu'elle ramène de précieux renseignements sur la future route aérienne vers le Congo et Madagascar.





▲ *L'arrivée du F-AIXQ à l'aérodrome du Bourget, le 27 mars 1929 à 15 heures*

▼ *Au Bourget, le 27 mars 1929, Marcel Lalouette, Henri Farman, Jean Dagnaux et Paul-Louis Richard*



La Compagnie général aéropostale

La future compagnie CGA-Air Afrique entre en concurrence avec la Compagnie Générale Aéropostale (CGA) de Marcel Bouilloux-Laffont et ses projets de lignes à travers l'Afrique qu'il reprend de la Compagnie générale d'entreprises aéronautiques (CGEA) achetée à Pierre-Georges Latécoère en avril 1927 et rebaptisée Compagnie générale aéropostale (CGA).

En juillet 1928, l'Aéropostale saisit officiellement le Gouvernement d'un projet de réseau aérien complet en Afrique avec :

- Une ligne côtière vers Dakar
- Une ligne continentale de Dakar vers Tombouctou et Cotonou
- Une ligne saharienne d'Oran ou Alger vers Gao, Fort-Lamy et Bangui jusqu'à Brazzaville. Par ailleurs, l'Aéropostale a un accord avec les Portugais pour l'établissement d'une ligne vers la Mozambique.

Marcel Bouilloux-Laffont envoie deux missions de reconnaissance au Sahara et en AOF. Henri Guillaumet et Robert Collet partent de Saint-Louis-du-Sénégal le 12 juin 1928, en Breguet 14, pour Bamako et Tombouctou. Ils redescendent ensuite vers Bouaké et Bingerville puis suivent la côte jusqu'à Douala, via Cotonou et Port-Harcourt. Henri Guillaumet endommage son avion à Douala le 12 juillet 1928. Robert Collet brise à son tour le sien à Lagos, puis va récupérer celui de Guillaumet à Douala d'où il tente en vain de partir le 10 août pour Brazzaville, victime d'un décollage d'hélice, mais il parviendra quand même au Congo Belge.

Puis, Robert Collet et Charles Poulin explorent, de novembre 1928 à janvier 1929, les itinéraires sahariens au départ d'Oran et d'Alger jusqu'à Reggan, avec un Laté 25.

La mission automobile du prince de Sixte de Bourbon est mandatée, de janvier à avril 1929, pour rapporter des renseignements aéronautiques sur le Sahara, le Niger et le Tchad. Du matériel radio est mis en place à Reggan et à Gao.

Marcel Bouilloux-Laffont continue à faire figurer sur les affiches de l'Aéropostale ses projets de lignes africaines, surtout pour entraver l'accord possible entre CGA-Air Afrique et la SABENA et, en retardant l'attribution des lignes africaines, protéger l'exploitation de sa ligne vers Dakar et l'Amérique du Sud. Il compte commencer, au début de 1930, l'exploitation d'une ligne qui, avec celle, de Dakar et de l'Amérique du Sud, devait former le *Réseau d'Occident*.

Mais la CGA-Air Afrique l'emporte et obtient, avec la SABENA, les droits exclusifs de transport entre le Congo Belge et l'Europe.

Pendant que se déroulent ces manœuvres de l'Aéropostale en Afrique, Paul-Louis Richard entreprend l'organisation de l'infrastructure de la future route transsaharienne pour le compte de la CGA-Air Afrique.

Il prend la tête, en mai 1929, d'un imposant convoi automobile qui va reconnaître les oasis d'In-Salah, d'Aoulef et de Reggan, afin de déterminer laquelle serait la plus indiquée comme porte d'entrée du Tanezrouft et comme point de départ des vols de nuit qu'on envisage de là à Gao. Le choix se porta en définitive, au mois d'août, sur Aoulef, après une première implantation à Reggan, d'où quelques vols de nuit sont lancés en juillet, aidés par des stations mobiles de balisage lumineux et des stations radio-goniométriques.

AEROPOSTALE



POSTE-PASSAGERS-MESSAGERIES

Pierre-Georges Latécoère fait figurer, sur ses affiches, les projets de lignes en Afrique

La CTA (Vital Ferry)

Entre les deux guerres, l'État ne cesse d'hésiter entre l'exploitation directe de la ligne transafricaine et la concession d'une exploitation à une ou plusieurs sociétés, soit entièrement privées, soit d'économie mixte, dans lesquelles il posséderait d'une partie du capital. Une bataille commerciale s'engage entre CGA-Air Afrique et l'Aéropostale (CGA). Le ministre de l'Air suggère aux deux sociétés d'unir leurs forces pour exploiter le trajet France-Congo-Madagascar. L'Aéropostale ayant refusé cette entente, Paul-Louis Weiller fait valoir qu'Air Afrique a obtenu l'exclusivité du fret belge vers le Congo. L'Aéropostale cède et, le 23 juillet 1929, est créée la Compagnie transafricaine d'aviation (CTA) au capital de 6 millions de francs réparti à parts égales entre les deux fondateurs. Marcel Bouilloux-Lafont préside la nouvelle compagnie, son fils, André Bouilloux-Lafont, et Paul-Louis Weiller sont nommés tous les deux administrateurs délégués et Jean Dagnaux, directeur général, Paul-Louis Richard est directeur technique. L'objet de la CTA est : *L'étude, la création et l'exploitation des lignes de navigation aérienne en Afrique, et principalement l'étude, la création et l'exploitation d'une ligne aérienne devant relier la côte méditerranéenne d'Afrique au Congo et à Madagascar.*

Mais, malgré tous les efforts du ministre de l'Air Laurent-Eynac, le projet prend du retard sous la pression de la SABENA qui refuse le monopole français. Une convention d'une durée de dix ans entre la France et la Belgique est signée le 23 mai 1930. Plusieurs lignes intérieures africaines sont à l'étude, susceptibles de satisfaire le Portugal et le ministère de l'Air français. Peu après, Paul-Louis Weiller fonde le Comptoir national des transports aériens (CNTA) et lance dans le public une souscription en actions alléchante, mais entachée d'irrégularités. L'affaire est portée en justice mais se termine par un classement sans suite heureux pour Paul-Louis Weiller. La CTA souffre de cette affaire dans laquelle l'Aéropostale n'a absolument pas trempé et le ministre Laurent-Eynac tourne le dos à tout projet de liaison France-Madagascar. La CTA entre en sommeil et son directeur technique, Paul-Louis Richard, démissionne en juillet 1930 pour rejoindre l'Aéropostale.

En 1931, alors que les vagues soulevées par le krach de Wall Street atteignent la France. Dès 1930, après des années de surplus, le budget de l'État était entré durablement dans le déficit, en 1931, 118 banques françaises font faillite. Parmi les plus exposées, se trouvent celles qui ont des intérêts à l'étranger, comme le conglomérat de Marcel Bouilloux-Lafont. L'Aéropostale est déclarée en situation de cessation de paiement le 22 mars 1931, elle dépose son bilan le 29 et est admise au «bénéfice» de la liquidation judiciaire le 31. Sa gestion est remise, en juillet 1931, à un administrateur provisoire : Raoul Dautry. Dès lors, elle ne joue plus aucun rôle dans les développements relatifs au réseau transafricain. Les tergiversations durent jusqu'à la parution du statut de l'Aviation marchande en décembre 1932.

Pendant ce temps, Jean Dagnaux, passé de la direction de la CGAAir Afrique à celle de la CTA, poursuit l'équipement de la future route transsaharienne. Il est aidé, dans cette tâche, par Charles Poulin, un des meilleurs éléments de l'Aéropostale, chef d'escale qualifié et pilote très sur dont il fait le chef-pilote de la Compagnie. Charles Poulin accomplit aussitôt des vols de reconnaissance et mit en place plusieurs chefs d'escale. Par contre, il doit se débattre, à Paris, dans les tracasseries et les mesquineries des deux groupes rivaux dont il dépendait et qui dépensent toute leur énergie dans des échanges d'aménités comptables. Au fil des mois, ce conflit, encore aggravé par la crise que traverse l'Aéropostale, empêche la CTA de fonctionner. Sur le terrain, la compagnie, dans

L'attente d'une décision de l'État quant à la future ligne transafricaine, avait *réduit la voile* : elle avait abandonné à des commerçants locaux la garde de ses installations secondaires en Afrique, mais avait conservé les trois bases principales d'Aoulef, de Gao et de Fort-Lamy, dont les postes de TSF continuaient à être exploités par des agents radiotélégraphistes de la CTA. Le déficit de l'exercice 1932 est imputé à l'État et mis en réserve, au motif que l'État n'avait pas tenu ses promesses à l'égard de la compagnie. Des distinctions subtiles entre *promesses*, *encouragements* et *engagements* (surtout financiers), écrits (*procès-verbaux d'échanges de vues*) ou simplement verbaux (*déclarations publiques du ministre*), de la part de l'État ou des gouverneurs généraux, étaient alors monnaie courante. Mais Jean Dagnaux concède, dans un entretien paru dans *L'Auto* du 6 janvier 1933, que l'État peut difficilement rompre avec la CTA, en raison du contrat signé et des dédommagements prévus, qui se monteraient, selon lui, à *un nombre respectable de millions*.

La situation est, en fait, la suivante : Le ministre s'était engagé, par écrit, en mars et en octobre 1929, à confier l'exploitation de la ligne Alger-Congo à une Société constituée à cet effet, à établir une convention avec elle et à présenter celle-ci au Parlement pour ratification, puis n'en avait rien fait, en raison, selon lui, de l'opposition du ministre des Finances et de l'hostilité de la commission de l'Aéronautique de la Chambre des députés. Le conflit s'envenima au point que Paul-Louis Weiller introduisit un recours en Conseil d'État contre le ministère de l'Air pour se faire rembourser les frais encourus dans les équipements au sol réalisés par la CTA entre 1929 et 1933. Comme on le verra plus loin, la situation se compliqua encore à la création d'Air France en 1933. et lors de la création d'Air Afrique, trois ans plus tard.

C'est enfin par la Loi du 28 février 1934 que la Compagnie Transafricaine d'Aviation devient la Régie Air Afrique (ou Régie Alger Congo), régie d'État aux capitaux majoritairement publics, avec le même personnel. Dans ce régime, l'État était propriétaire des avions et des installations et nommait les dirigeants. Quatre années avaient été perdues à cause, certes des difficultés techniques propres à une exploitation dans des contextes climatiques difficile, mais principalement à cause des difficultés politiques, des rivalités personnelles et des groupes financiers entre eux.

L'accord franco-belge

Les premiers contacts franco-belges pour l'établissement d'un service conjoint avaient été pris en 1927, à l'initiative de l'ingénieur belge Émile Allard, un des créateurs de la LARA (Ligne aérienne du roi Albert) en 1920, avec l'Aéropostale mais n'avaient pas abouti. La compagnie belge avait alors viré de bord et un accord de principe entre SABENA et la CGA-Air Afrique fut alors signé, en 1928.

Dès le début de l'année suivante, en janvier 1929, le ministre des Transports du royaume de Belgique, Maurice Lippens, prend contact avec Laurent-Eynac, ministre français de l'Air, en vue d'une collaboration franco-belge, préférée à une collaboration anglo-belge via la vallée du Nil. Une exploitation, en *pool* des recettes, d'un service assure alternativement par une société belge, SABENA, et une société française dont la désignation sera faite par le gouvernement français, est envisagée. Cette désignation devant intervenir, d'après les termes de l'arrangement conclu en janvier 1929, dans les trois mois suivant la signature. Faute de cette désignation, empêchée par les tractations qui aboutirent à la création de la CTA, les négociations reprendront, traîneront en longueur en raison de prétentions inconciliables des deux parties, puis se termineront par un compromis signé le 23 mai 1930. Le texte sera ratifié par la Belgique en mai 1931 et par la France en juillet 1931.

Le Bloch 120 ministériel

Le Bloch MB 120 est un avion trimoteur de transport construit par la Société des avions Marcel Bloch. Monoplan entièrement métallique à aile haute cantilever et train classique fixe, il constitue le prolongement d'une famille de trimoteurs. Construit à onze exemplaires, il sera utilisé essentiellement par la Régie Air Afrique et par l'armée de l'Air.

Le 24 octobre 1932, Zacharie Heu fait décoller pour la première fois le prototype de Villacoublay. Ce prototype, immatriculé F-AMSZ et affecté à la Division ministérielle, accompagne le Wibault 282T et le Dewoitine D 332 durant la tournée du ministre Pierre Cot jusqu'en Union Soviétique du 12 au 22 septembre 1932.

Pierre Cot l'utilise ensuite pour rejoindre la Croisière Noire à son escale d'Alger le 18 février 1933. Il arrive à Maison-Blanche après un voyage mouvementé, piloté par le capitaine Terrasson. Pour la première fois, un Bloch 120 se pose en Algérie. Le retour dans le mauvais temps contraint à un atterrissage à Alicante, puis à Prat (Barcelone) où le plan fixe est brisé. Le ministre ira par la voie ferrée à Istres pour prendre l'avion d'Air France vers Paris.

Ce prototype est ensuite affecté à la Régie Air Afrique. C'est le seul Bloch 120 peint en blanc.





18 décembre 1933 : le Bloch 120 ministériel à Maison-Blanche, lors de l'arrivée de la Croisière Noire

L'Amiot 143 et Air Afrique (Michel Barrière)

En septembre 1937, l'État-major envisage de faire embarquer un équipage militaire sur les vols réguliers d'Air Afrique, mais le taux de remplissage et les délais de réservation rendent cette option impossible. L'armée de l'Air décide alors de mettre un Amiot Am 143 à la disposition d'Air Afrique pour assurer cette mission. En 48 heures, un Amiot Am 143 est donc désarmé à cette fin, et le 20 septembre 1937, l'Amiot Am 143 n°88, immatriculé E 312, reçoit son certificat de navigabilité civile avec l'immatriculation F-AQDZ.

L'équipage d'Air Afrique est composé de Robert Lambert (pilote), Faucher (radio) et Desseigne (mécanicien). L'équipage militaire, enregistré comme passagers, comporte les capitaines Paul et Hucliez, le lieutenant Frébillot et le sergent-chef mécanicien Spinelli.

Pour cette mission, la livrée militaire de l'appareil est peu modifiée. L'Amiot Am 143 n° 88 porte donc la traditionnelle livrée *brun chocolat*. Les cocardes, drapeau de dérive et matricules militaires ont disparu sous une couche de peinture, nettement visible sur l'aile supérieure. L'immatriculation civile F-AQDZ apparaît à l'intrados et de chaque côté du fuselage, mais est absente à l'extrados. La dérive porte un F blanc. L'appareil a été désarmé, mais les tourelles sont présentes et l'aménagement intérieur n'est pas fondamentalement modifié. Des dégivreurs, probablement expérimentaux, sont présents sur les bords d'attaque de l'aile et de la dérive.

En contrepartie, les équipages d'Air Afrique ne connaissent pas l'Amiot 143. Le 16 septembre, l'équipage d'Air Afrique effectue un court vol d'essai (45 minutes) avec le F-AQDZ, complété le lundi 20 septembre par un essai de 2 h 30 en région parisienne.

Dans le contexte de l'époque, la difficulté essentielle du vol est la navigation. Sur une grande partie du trajet, le pilotage sans visibilité - compas et goniométrie - est de règle, d'où l'importance de la pratique des stations goniométriques couramment utilisées par les équipages d'Air Afrique. Si les équipages civils y sont bien entraînés, grâce notamment aux formations spéciales mises depuis longtemps en place à Toussus-le-Noble, ce n'est pas encore le cas des équipages militaires. Le 21 septembre, le F-AQDZ rejoint Marignane par un vol de 3 h 40, majoritairement en PSV. Le vol se termine par un éclatement de pneumatique et la nécessité de changer deux magnétos. Le 22 septembre, l'avion décolle de Marignane pour Alger, effectuant un vol de 6 h 45 en PSV via la Corse et la Sardaigne. Pendant le trajet, l'ouverture accidentelle d'un robinet d'intercommunication des réservoirs, provoquée par le déplacement d'une cassette de rechanges mal arrimée, provoque un siphonnage partiel de l'essence. Le jeudi, l'escale à Alger permet la maintenance et, dès le lendemain, l'équipage effectue un aller-retour Alger-El Goléa, ce vol de 7 h 55 permettant les essais et la prise en main de l'Amiot avant le véritable début du parcours africain.

Le 25 septembre, l'équipage débute véritablement sa mission en effectuant l'étape Alger-El Golea (630 km) en 4 h 35. Elle est suivie, le 26 septembre, par une étape de 450 km d'El-Golea vers Aoulef en 3 h 20 de PSV.

Le 27 septembre, l'étape Aoulef-Gao de 1 360 km est réalisée en 6 h 30 de vol et permet à l'équipage d'apprécier l'amélioration progressive de la visibilité au passage du Tanezrouft. Le lendemain, entre Gao et Zinder, le temps s'améliore encore et le vol de 420 km est sans histoire. Le 29 septembre, le beau temps est installé pour la très longue étape reliant Zinder à Fort-Lamy, Bangui puis Stanleyville, soit 640 km de vol en 3 h 35 jusqu'à Fort-Lamy, puis 1 000 km de Fort-Lamy à Bangui (5 h 00) avant une étape presque aussi longue de Bangui à Stanleyville (4 h 30). Le vol s'effectue à basse altitude en suivant le cours du Congo, avec la nécessité d'éviter les tornades en formation constante.

Le 30 septembre, le décollage s'effectue à travers le brouillard matinal, puis l'Amiot relie Stanleyville à Élisabethville, soit une étape de 1 300 km en 7 h 05 en survolant tranquillement le fleuve. Vers le sud, la brume sèche limite progressivement la visibilité horizontale, les turbulences sont particulièrement violentes. Le vendredi 1^{er} octobre, entre Élisabethville et Tete, la météo est similaire à celle de la veille, mais avec développement progressif d'importants systèmes nuageux. L'équipage fait d'abord étape à Broken Hill à 520 km après 2 h 05 de vol avant de rejoindre Tete par un vol de 740 km en 3 h 25.

Enfin, le samedi 2 octobre, l'Amiot relie Tete à Madagascar, terminant ainsi son parcours aller. Le ciel est complètement pris par une couverture nuageuse de forte épaisseur. L'Amiot franchit une chaîne montagneuse au-dessus de la couche, puis passe au-dessous des cumulo-nimbus pendant 780 km jusqu'à Mozambique où il se pose pour ravitailler au bout de 4 h 10 de vol. Après décollage, la couche nuageuse continue impose le vol aux instruments pendant les 900 km du trajet jusqu'à l'atterrissage à 13 h 25 sur le terrain d'Ivato, après 5 h 15 de vol.

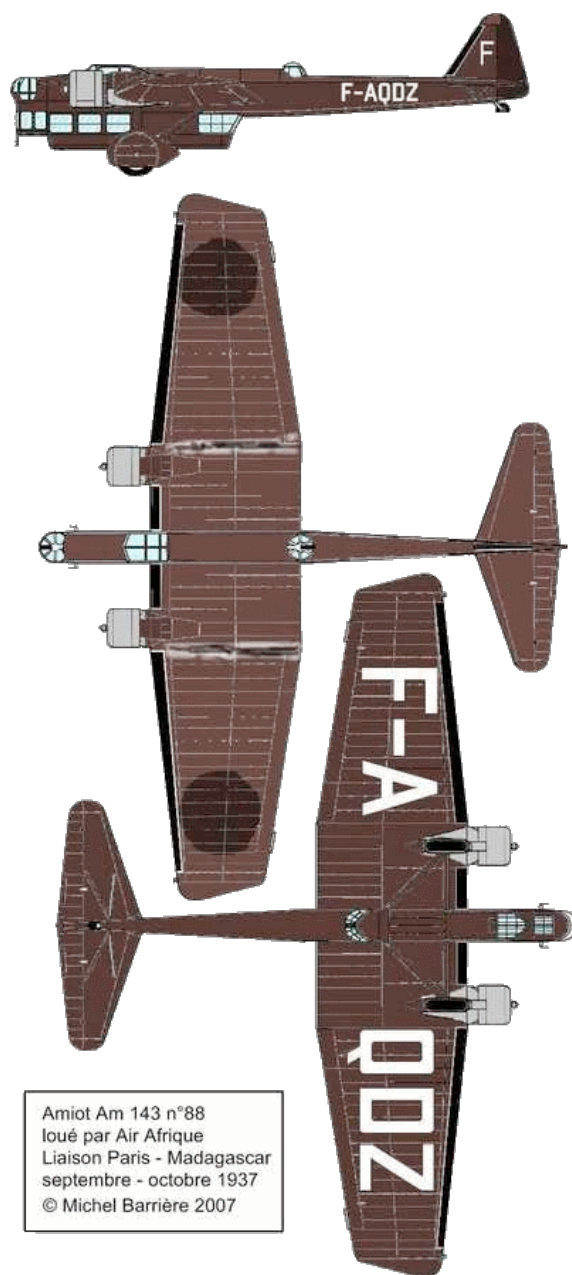
Du dimanche 3 au mercredi 6 octobre, l'équipage séjourne à Tananarive. Le jeudi, il effectue un vol d'essai de 0 h 45 pour confirmer l'état de l'avion avant le voyage de retour. Ce dernier est engagé le vendredi 8 octobre en reliant Tananarive à Broken Hill avec escale à Mozambique pour le ravitaillement. Le vol est sans problème, la météo s'étant améliorée sur cette longue étape de 2 518 km en 11 h 25 de vol.

Le 9 octobre, l'Amiot effectue une escale de ravitaillement à Élisabethville avant d'atteindre Stanleyville. La visibilité est mauvaise du fait de la brume sèche et des feux de brousse dans le bassin du Zambèze. L'avion rencontre ensuite de nouveau des formations orageuses et des tornades. L'étape est de 1 860 km en 9 h 20 de vol effectif.

Le lendemain dimanche, l'Amiot rejoint Fort-Lamy par beau temps. Un ravitaillement est réalisé à Bangui après 4 h 15 de vol. Au total, l'étape de 1 950 km est couverte en 9 heures de vol. Le lendemain, le beau temps domine encore pour l'étape Fort Lamy-Gao, soit 1 825 km : 1 400 km en 6 h 15 pour ravitaillement à Niamey, puis Niamey-Gao (425 km) en 2 h 00.

Le 12 octobre, toujours le beau temps pour une longue étape de 2 015 km couverte en 11 heures de vol de Gao à Laghouat, par Aguel'hoc et Aoulef. Elle est compensée le lendemain par une courte étape de 340 km en 1 h 55 jusqu'à Alger, puis le retour à Marseille s'effectue par Bône avant survol de la Sardaigne et de la Corse, soit 1 400 km en 6 h 05 de vol.

Le jeudi 14 octobre, l'Amiot 143 F-AQDZ décolle de Marignane pour Le Bourget où il se pose après 3 heures de vol.



Amiot Am 143 n°88
loué par Air Afrique
Liaison Paris - Madagascar
septembre - octobre 1937
© Michel Barrière 2007

Charles Poulin

Né à Paris le 3 novembre 1893, Charles Poulin est appelé au service militaire en Tunisie et rejoint le 4^{ème} régiment de Zouaves en 1913. Il participe, dès le début, à la Première Guerre mondiale. Grièvement blessé, il demande de rejoindre l'aviation et il est admis à l'école de pilotage de Crotoy. Destiné à un escadron de chasse en 1918, il termine la guerre avec de nombreuses citations. En 1921, il entre comme pilote aux Lignes aériennes Latécoère, sur la ligne Toulouse-Casablanca. Il est ensuite chef d'aéroplace successivement à Casablanca, Alicante, Barcelone et Perpignan. En 1927, il est nommé chef de l'aéroplace d'Alger pour gérer la nouvelle ligne Marseille-Alger. En 1929, sans quitter son poste de l'aéroplace d'Alger, il participe à la mise en route de Compagnie transafricaine d'aviation.

En 1932, il quitte définitivement l'Aéropostale pour se consacrer à la Régie Air Afrique et à l'ouverture des lignes à travers le continent africain.

Tout à la fois chef-pilote et directeur des opérations, il effectue alors un travail considérable. Il est de toutes les prospections et de toutes les ouvertures de lignes. Il est vraiment la cheville ouvrière de la Compagnie et Jean Dagnaux lui accorde toute sa confiance. La collaboration étroite entre les deux hommes permettra la réalisation du réseau magnifique qui permettra de relier Alger à Tananarive.

Ord. _____
 Mec. _____
 Nom Poulin
 Prénoms Charles
 Grade Capitaine: T.D. 7 Mars 17.
 Recrutement Alger N° M^{le} au Recrut^{nt} _____
 Classe 1913 N° M^{le} au 2^e Groupe d'Aviation _____
 Engagé) le 29. 11. 1913 au 4^e Zouaves
 Appelé)
 Passé à l'Aviation le 4. Nov. 17 en qualité de Pilote
 Emploi à l'Aviation 2. 11. 10. 17 Division M. 200
 Venu de Cazaux le 3 Janvier 18. à 17'
 Né le 3. 11. 1893 fils de Albert
 A Paris fils de Mme Buslin
 Célibataire, marié, veuf, divorcé, père de _____ garçons et _____ filles
 Profession avant la mobilisation Emploi de Commerce
 Mobilisé le 7. Nov. 1914 au 4^e Zouaves
Le Coloy Award. Par Cazaux

Decorations } Chevalier Légion d'honneur. Médaille Militaire,
 Officier Croix de guerre, Coloniale.

Regiment ou Aéronautique	Brigade	Division	Corps d'Armée	Armée
<u>17-3-15</u>		<u>18.6.16</u>	<u>15-9-16</u>	<u>31.5.17</u>
			<u>13.7.16</u>	<u>4-1-17</u>
				<u>24.11.17</u>
				<u>22.10.17</u>

Signature : Poulin

Après l'Armistice et la fusion Air France et Air Afrique. Charles Poulin est l'adjoint de Schneider, directeur d'Air France à Alger.

En 1944, lors de la création le Lignes aériennes militaires, Charles Poulin, installé à Damas, organise le réseau Est, avec les lignes Damas-Le Caire-Alger-Paria, Damas-Le Caire-Khartoum-Le Facher-Fort-Lamy, Damas-Le Caire-Khartoum-Asmara-Djibouti-Mogadiscio-Mombasa-Lindi-Tananarive-Réunion-Maurice et Damas-Bagdad-Téhéran.

En avril 1945, il revient à Alger, à l'état-major de l'Air de la 5^{ème} Région aéronautique et il organise un réseau de vols d'approvisionnement des positions françaises dans le Sahara et en Afrique occidentale. Il est démobilisé le 4 avril 1946.

Ne pouvant pas supporter les intrigues politiques de la France dans la période de l'immédiat après-guerre, il démissionne d'Air France et, avec son ami Georges Estienne, il participe à la création de l'Aéro-Africaine, une compagnie aérienne qui couvre le Sahara et l'Afrique Occidentale Française.

Il cesse son activité en 1948 et décède le 6 novembre 1974 à Saint-Satur (Cher).

Ci-contre : Arak, le 9 février 1932, dépannage du Farman 190 F-AL-HG «Saint-Didier» de Touge, Régienensi et Lénier.

Charles Poulin est à droite, en combinaison de vol et en casque.

Le colonel Vuillemin est avec un chèche



▲ *Charles Poulin*



▼ *Charles Poulin et Jean Mermoz*

▲ *4 juillet 1935, Jean Dagnaux passe la cravate de commandeur de la Légion d'honneur à Charles Poulin.*

▼ *Charles Poulin et Marcel Doret à Maison-Blanche*



Les avions d'Air Afrique

Bloch 120

Longueur 20,51 m. Envergure 15,60 m. Hauteur 5,10 m. Surface alaire : 60,0 m².

Poids à vide : 3,436 t. Poids maximal au décollage : 6 t.

Passagers : 10. Fret : 330 kg (avec quatre passagers).

Trois moteurs Lorraine 9Na *Algol* de 310 ch - Neuf cylindres en étoile.

Vitesse de croisière maximale 200 km/h. Vitesse maximale : 239 km/h à 1 000 m.

Distance franchissable : 1 340 km. Plafond : 6 300 m.

F-AMSZ n° 01 *Scorpion* - Certificat de navigabilité du 8 novembre 1933.

F-ANJX n° 1 *Orion* détruit en février 1939 - cdn du 13 novembre 1934.

F-APZV n° 4 *Canopus* - cdn du 24 avril 1937.

F-ANNX n° 5 *Sirius* - détruit en janvier 1939 - cdn du 16 mars 1935.

F-ANTK n° 6 *Ville de Paris* - cdn du 15 avril 1935.

F-ANVP n° 9 *Ville de Tananarive* - cdn du 4 juillet 1935.

F-APDB n° 10 *Éridan* - cdn du 27 juillet 1936.

Potez 56

Longueur 11,84 m. Envergure 16 m. Hauteur 4,6 m.

Poids à vide : 1,91 t.

Passagers : 6.

Deux moteurs Potez 9Ab de 185 ch. Neuf cylindres en étoile.

Vitesse maximale : 250 km/h à 2 000 m.

Distance franchissable : 650 km. Plafond : 6 000 m.

F-ANMS

F-AOCB *Flèche du Zaccar*

Caudron C 444, C 445 et C 448 Goéland

Longueur 13,35 m. Envergure 17,60 m. Hauteur : 3,40 m. Surface : 42,00 m².

Poids à vide : 2,292 t. Poids maximal au décollage : 3,460 t.

Passagers : 6.

Deux moteurs Renault 6Q de 240 ch. Six cylindres en ligne.

Vitesse de croisière maximale 260 km/h. Vitesse maximale : 300 km/h.

Distance franchissable : 2 000 km. Plafond : 7 000 m.

C444 F-AOMP *Harmattan*

C444 F-APKP *Sirocco*

C444 F-APKR *Cyclone*

C444 F-APKQ

C445 F-APYP

C448 F-AQCG

C448 F-AQCH

De Havilland DH 84 *Dragon*

Longueur 10,52 m. Envergure : 14,43 m.

Poids maximal au décollage : 2,041 t.

Passagers : 6 plus un pilote.

Deux moteurs De Havilland *Gipsy Major* de 140 chevaux. Quatre cylindres en ligne.

Vitesse de croisière 183 km/h. Distance franchissable : 877 km. Plafond : 4 420 m.

F-AMUZ *Flèche de l'Atlas*

F-ANES *Flèche des Zibans*

Lockheed 14 *Electra*

Longueur : 13,52 m. Envergure : 19,97 m. Hauteur : 3,48 m. Surface alaire : 51,2 m².

Poids à vide : 4,886 t. Poids maximal au décollage : 7,995 t.

Passagers : 12.

Deux moteurs en étoile Wright SGR-1820-F62 de 760 chevaux. Neuf cylindres en étoile.

Vitesse maximale : 402 km/h. Distance franchissable : 3 420 km. Plafond : 7 650 m.

F-ARIU - Livraison décembre 1939

F-ARRE *Flèche Noire* - Livraison février 1940.

F-ARIV *Ville-de-Bangui* - Livraison mars 1940.

F-ARRF *Afrique Noire* - Livraison avril 1940.

F-ARIY *Étoile-d'Iméria* - Livraison juin 1940.

Lockheed 18 *Lodestar*

Longueur : 15,2 m. Envergure : 20 m. Hauteur : 3,6 m. Surface alaire : 51,2 m².

Poids à vide : 5,44 t. Poids maximal au décollage : 7,94 t.

Passagers : 14

Deux moteurs Pratt et Whitney R-1690 *Hornet* de 1 050 ch. Neuf cylindres en étoile.

Vitesse maximale : 426 km/h à 4 050 m.

Distance franchissable : 2 740 km. Plafond : 7 740 m.

F-ARTE

F-ARTF

F-ARTG

F-ARTK

F-ARTL

F-ARTV (livré peut-être après la fusion avec Air France)

Potez 661

Longueur : 16,85 m. Envergure : 22,5 m. Hauteur : 4,4 m. Surface alaire : 57,15 m².

Poids à vide : 3,986 t.

Passagers : 12.

Quatre moteurs Renault 6Q-02 de 240 ch. Six cylindres en ligne.

Vitesse de croisière maximale : 300 km/h. Vitesse maximale : 320 km/h.

Distance franchissable : 1 500 km. Plafond : 6 000 m.

F-AQJB *Ville de Bamako*, seul exemplaire.

Chronologie

29 février 1928 : Jean Dagnaux présente au ministère de l'Air un projet de ligne France-Madagascar par le Sahara français.

3 avril 1928 : Jean Dagnaux et le mécanicien Treille décollent de Villacoublay en Breguet 19 à destination de Madagascar. Le vol se termine dans la vallée du Rhône avec l'incendie de l'avion. Dagnaux est gravement brûlé.

8 mai 1928 : Jean Dagnaux est promu commandeur de la Légion d'honneur.

10 septembre 1928 : Jean Dagnaux obtient sa mise en disponibilité de l'Armée pour cinq ans.

4 octobre 1928 : Jean Dagnaux commence l'étude officielle pour l'établissement de la ligne France-Madagascar. Création de la Compagnie générale d'aviation-Air Afrique (CGA-AA) au capital de 3 000 000 fr dont la quasi-totalité des actions sont détenues par Paul-Louis Weiller, par l'intermédiaire de la Société des moteurs Gnome et Rhône.

25 octobre 1928 : décollage de Villacoublay avec le Breguet 19A2F-MBDT *Général Laperrine* des Lt Marie (pilote), Lt Boulmer (navigateur-radio) et Adj Demeaux (mécanicien) pour une mission d'étude vers Reggan, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambaud, Bangui et qui se termine par la destruction de l'avion le 2 novembre à Luluabourg au Congo Belge.

29 janvier 1929 : suite à la convention signée avec l'État, la Compagnie générale d'aviation-Air Afrique est autorisée à faire trois voyages d'essai d'Alger au Niger. Marcel Lalouette (pilote), Paul-Louis Richard (directeur technique) et Julien Cordonnier (mécanicien) partent du Bourget avec le Farman 190 F-AIXQ portant la marque *Air Afrique*, pour un voyage de deux mois et 15 000 km en Afrique afin de trouver la meilleure voie vers Madagascar. Retour à Paris le 29 mars.

29 juin 1929 : René Lefèvre est nommé chevalier de la Légion d'honneur. *Titres exceptionnels : pilote et navigateur de tout premier ordre. A effectué plusieurs liaisons intercontinentales (France-Afrique du Nord, France-Indochine et plusieurs voyages de France à Madagascar). À fait partie du premier équipage français ayant traversé l'Atlantique Nord. Assure depuis cinq mois l'exploitation régulière de la ligne postale Tananarive-Broken Hill.*

23 juillet 1929 : disparition de la CGA-Air Afrique et création de la Compagnie Transafricaine d'Aviation-Air Afrique (CTA) au capital de 6 000 000 fr détenu à parts égales par la Compagnie des moteurs Gnome et Rhône (Paul-Louis Weiller), la CGA (Aéropostale) et l'État français. Président : Marcel Bouilloux-Lafond, directeur général : Jean Dagnaux et directeur d'exploitation : Charles Poulin. L'État accorde à la nouvelle compagnie une concession de 15 ans pour opérer entre la France, le Congo et Madagascar.

18 octobre 1929 : l'AC pilote René Marchesseau, le Cne navigateur Marcel Goulette et le SC mécanicien Jean-Michel Bourgeois se posent à La Sénia, puis à Colomb-Béchar, avec le Farman 192 F-AJJB *France-Madagascar*, et le lendemain à Adrar, après avoir passé la nuit à côté de Ksabi. Ils arrivent à Tananarive 27 octobre. Le vol sera poursuivi jusqu'à l'île de La Réunion atteinte le 26 novembre. Il s'agit d'un voyage postal d'essai subventionné par le ministère de l'Air.

1^{er} décembre 1929 : Robert Collet part de La Sénia avec le Laté 15 F-AIUS de l'Aéropostale vers Niamey, en passant par Reggan et Gao. Il prospecte les lignes africaine pour la future ligne.

16 décembre 1929 au 5 janvier 1930 : Charles Poulin et l'ingénieur Jean-Marie Conty, avec le Laté 25 F-AIHF de la CGA Aéropostale, reconnaissent l'itinéraire d'Alger à Fort-Lamy pour la future ligne africaines, avec escales à Laghouat, El-Goléa, In-Salah, Aoulef, Reggan, Gao, Niamey et Zinder. Des missions terrestres menées par Simon Des Pallères au Tchad et par Neufbourg au Soudan, permettent de commencer l'organisation des bases aériennes.



▲ Équipe de la première liaison Alger-Brazzaville, départ le 7 août 1934 : Massias (radio), Joseph Lefèbvre (mécanicien), Pharabod (pilote), Jean Dagnaux et Charles Poulin (pilote)

▼ Extrait du carnet de vol de Pierre Pharabod avec le vol du premier Bloch 120 vers Alger, le 1^{er} juillet 1934. Nous devons ces extraits de carnet de vol à François Pharabod, neveu de Pierre Pharabod, qui entretient le souvenir de son oncle

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	2.639.25			
23.6.34	F.402	F.AMYY	Essai	1.30			
24.6.34	F.402	F.AMYY	D.C.	1.30			
25.6.34	M.S.230		Vol Ent. P.S.V	0.30			
26.6.34	M.S.230		- P.S.V	0.30			
27.6	Bloch 120	F.AMSZ	Essai	1.25			
28.6	M.B. 120		Villa - Maignan	3.15			
29.6	M.B. 120		Maignan - Alicante	5.15			
1.7	M.B. 120		Alicante - Alger	2.40			
3.7	M.B. 120		Essai	0.45			
4.7	M.B. 120		Essai	0.25			
5.7	M.B. 120		Essai	1.15			
7.7	M.B. 120		Essai Alger	0.45			
7.7	M.B. 120		Essai	0.30			
			V reporter...d...	2.459.82			

24 mai 1930 : convention postale entre les gouvernements français et belge de 10 ans pour l'exploitation en pool d'une ligne Bruxelles-Élisabethville par la SABENA et la CTA, le parcours Paris-Marseille étant assuré par Air Union et Marseille-Alger par la CGA.

La Compagnie transafricaine d'aviation installe ses trois premières bases en Afrique : Aoulef au Sahara, Gao au Soudan et Fort-Lamy au Tchad et fait l'acquisition du Farman 303 F-AJVT qui ne sera jamais utilisé.

24 novembre 1931 : le capitaine Ludovic Arrachart et le mécanicien Puillet se posent à La Sénia avec le Farman 198 F-AJNH, chargé de mission par le ministère de l'Air en vue d'établir la ligne France-Madagascar. Il se posera ensuite à Colomb-Béchar, Reggan et Gao. Arrivée à Tananarive le 14 décembre.

30 août 1933 : la SCLEA est dissoute pour donner naissance à Air France, inaugurée au Bourget le 7 octobre 1933 par Pierre Cot, ministre de l'Air. La SCLEA avait été créée le 30 mai 1933 par la fusion de SGTA, Air-Union, Air-Orient, CIDNA et Aéropostale en liquidation judiciaire. Air France hérite des lignes de l'Aéropostale vers Dakar et l'Amérique du Sud et d'Air Union vers Tunis. Elle n'a pas de ligne pénétrant le continent Africain.

21 mars 1934 : arrivée à Maison-Blanche du Farman 390 F-AMOR piloté par Charles Poulin et transportant Louis Hirschauer (ingénieur en chef de l'Aviation civile), Thomasset et Joseph Sadi-Lecointe pour un voyage d'étude, avant l'exploitation régulière par Air Afrique d'une ligne transsaharienne. L'avion avait décollé de Villacoublay le 18 mars sous les yeux de Louis Couhé, directeur de l'Aviation civile, de Jean Dagnaux et de Paul-Louis Richard. Il repart le 25 pour Reggan, Aoulef le 26 où ils retrouvent le Belge Guy Hansez, Tamanrasset le 27, Agadès le 31, Zinder le 1^{er} avril, Fort-Lamy le 2, puis Kano, Niamey, et retour par Gao, Bidon 5, Reggan et Aoulef. Ce voyage détermine le choix du parcours par le Tanezrouft.

1^{er} juillet 1934 : arrivée à Alger du Bloch MB 120 F-AMSZ *Scorpion* de la Régie Alger Congo, prototype n° 01, piloté par Pierre Pharabod.

7 août 1934 : départ d'Alger du premier voyage de la Régie Air Afrique avec le Bloch 120 F-AMSZ. Équipage : Massias (radio), Joseph Lefèbre (mécanicien), Pierre Pharabod (2^{ème} pilote), Jean Dagnaux, Charles Poulin (pilote). Passager : Germain, ingénieur du ministère de l'Air en voyage d'inspection. Arrivée à Brazzaville le 15 août. Retour de Brazzaville le 19 août et arrivée à Alger le 23 août.

Pierre Pharabod connaît la route pour l'avoir suivie au cours d'un raid, seul à bord avec le Caudron *Phalène* F-AMSN. Il était à La Sénia le 3 avril 1934, en route vers Tananarive atteint le 9 avril après un voyage de 12 700 km accompli en 5 jours 23 heures (82 h 35 de vol et 40 h 25 d'arrêt dont 17 h de sommeil). Escales en Algérie à In-Salah et Reggan. Il repassait, au retour, à La Sénia le 28 avril.

Le Bloch 120 effectue un voyage difficile, les freins laissent à désirer, il n'y a pas de pièces de rechange, l'avion, trop lourd pour les pistes sommairement aménagées, s'embourbe et s'enlise à peu près partout. Il faut huit jours pour atteindre Brazzaville et sept jours pour revenir à Alger. Les vols continuent avec des Bloch 120 entre Alger et Brazzaville par El-Goléa, Aoulef, Aguel'hoc, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Coquilhatville.

Les dix premiers voyages sont considérés comme des voyages expérimentaux. Les dates de départ s'échelonnent à partir du 7 septembre 1934 : 10 octobre, 7 novembre, 21 novembre (Bloch 120 F-ANJX), 5 décembre, 19 décembre (F-ANJX), 2 janvier, 16 janvier, 30 janvier et 13 février. Le transport régulier du courrier se fait à partir du deuxième voyage (10 octobre), arrivée à Brazzaville le 15 octobre.

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	2.459.20			
8.7.34	M. Bloch 110	F.AMSZ	Alger - El Golea	4 ^h 25			1. Mission postale
9.7	M.B. 120		Tour du El Golea	0.30			
10.7	M.B. 120		- d' -	0.30			
10.7	M.B. 120		- d' -	0.15			
12.7	M.B. 120		- d' -	0.25			
17.7	M.B. 120		Essai Alger	0.30			
20.7	M.B. 120		- d' -	1.00			Précipitation
26.7	M.B. 120		- d' -	0.25			
28.7	M.B. 120		- d' -	1.15			
29.7	M.B. 120		- d' -	2.55			
6.8	M.B. 120		- d' -	3.50			
7.8	M.B. 120		Alger - El Golea	4.10			
7.8	M.B. 120		El Golea - Aoulef	2.50			
			A reporter.....	2.482.20			

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	2.482 ^h 20			
8.8.34	M. Bloch 120	F.AMSZ	Aoulef - B. 5	3.35			
8.8	M.B. 120		B. 5 - El Ouit	2.10			
9.8			El Ouit - Tabankort	1.10			
9.8			Tabankort - Gao	1.25			
10.8			Gao - Niamey	2.20			
11.8			Niamey - Zinder	4 ^h 25			
12.8			Zinder - F ^{ty} Lamy	4 ^h 15			
12.8			F ^{ty} Lamy - -	0 ^h 20			
13.8			F ^{ty} Lamy - Archambault	3 ^h 10			
14.8			Arch. - Bangui	3 ^h 05			
14.9			Bangui - Loquillat	2 ^h 45			
15.9			Loq. - Brazzaville	3 ^h 30			
16.9	Poty 59		Brazzaville	0 ^h 30			
			A reporter.....	2.515 ^h 15			

Extraits du carnet de vol de Pierre Pharabod. Le premier vol Alger-Brazzaville, départ le 7 août 1934 et retour le 19 septembre

7 septembre 1934 : premier voyage expérimental de la Régie Alger Congo avec le Bloch 120 F-AMSZ *Scorpion* d'Alger à Brazzaville atteint le 15 septembre. Pilotes : Charles Poulin et Pierre Pharabod, mécanicien : Jean Lefèbvre, radio : Guigner, passager : Jean Dagnaux et Germain, ingénieur du ministère de l'Air en voyage d'inspection. Retour le 20 septembre.

23 février 1935 : ouverture par la SABENA de la ligne Belgique-Congo par Oran, Colomb-Béchar et Reggan. Pilotes : Prosper Coquyt et Jean Schoonbroodt et mécanicien-radio : Fernand Maupertuis, avec le trimoteur Fokker VII OO-AGH *Edmond-Thieffry*. Escale à Oran, Colomb-Béchar, Reggan, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Coquilhatville et Léopoldville atteint le 28 février.

Les vols alterneront chaque semaine avec les vols d'Air Afrique.

2 mars 1935 : après les dix voyages expérimentaux, inauguration officielle par la Régie Air Afrique en Bloch 120 de la ligne régulière Alger-Brazzaville atteint le 7 mars. Pilotes : Pierre Pharabod et Plamont, mécanicien : Jean Lefèbvre, radio : Massias. Retour à Alger le 15 mars. Les vols alternent chaque semaine avec les vols Bruxelles-Oran-Léopoldville de la SABENA.

2 mars 1935 : prospection par Air Afrique du tronçon Alger-Casablanca avec un Bloch 120 piloté par Charles Poulin et Jean Dagnaux.

26 mars 1935 : premier courrier mixte CGT-Régie Alger-Congo : Cotonou-Gao-Oran. Caudron F-AMVF *Phalène* piloté par Duchesne (Cotonou-Gao) et Bloch 120 F-AMSZ *Scorpion* piloté par Charles Poulin et Roger Dupuy, mécanicien : Jean-Joseph Carrey et radio : Guigner. Passager : Jean Dagnaux.

30 mars 1935 : premier courrier mixte CGT-Air Afrique : Alger-Gao-Cotonou. Bloch 120 F-ANJX *Orion* puis (Gao-Cotonou) puis Caudron F-AMVE *Phalène* piloté par Duchesne.

25 avril 1935 : départ d'Alger du Bloch 120 F-ANTK *Ville-de-Paris* pour être livré à la Régie Malgache pour la ligne Tananarive-Broken Hill (pilote : Robert Plamont, radio : Raymond Barbier). Premier vol ouvert aux passagers payants. Il arrivera à Tananarive le 9 mai. Le 1^{er} mai à Bangui, l'avion charge le courrier d'Alger à destination de Tananarive de l'avion régulier de la Régie Air Afrique (pilotes : Pierre Pharabod et Roger Dupuy, radio : Massias et mécanicien : Jean-Joseph Carrey) parti d'Alger également le 27 avril et qui arrivera à Brazzaville le 2 mai.

27 avril 1935 : la ligne bimensuelle Alger-Tananarive est ouverte aux passagers payants en correspondance avec la Régie Malgache à Élisabethville et en alternance avec le service belge de la SABENA Bruxelles-Congo.

Mai 1935 : la ligne transafricaine française commence par son extrémité, par l'ouverture, par la Régie Malgache, de la ligne Tananarive-Andrafiavelo-Mozambique-Quelimane-Tête-Broken Hill, ouverte aux passagers.

14 juin 1935 : à Paris, le journaliste et cinéaste Georges Baye présente le film *Paris-Brazzaville et retour* pour la première fois à la salle d'Iéna, sous le haut patronage de la Société de Géographie, sous la présidence du Dr Péchin, député de Paris, en présence du Maréchal Franchet d'Espérey, du Dr Charcot et d'un grand nombre d'autres personnalités. Georges Baye va parcourir la France et l'Afrique du Nord pour répéter cette conférence et projeter son film tourné dans les Bloch 120 d'Air Afrique.

Juillet 1935 : le général Denain autorise la fusion des deux régies, Régie Air Afrique et Régie Malgache, sous le nom de la Régie Air Afrique dont le directeur général est Jean Dagnaux. Jean Dagnaux demande qu'il faille envisager à brève échéance des avions ayant une meilleure charge marchande et une vitesse plus élevée que les Bloch 120.

Dans le même temps, en 1935, les Chargeurs Réunis créent l'Aéromaritime.

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	2.515 ^h 15			
12.8	Polig. 59		Vol propagande	2 ^h 50			
19.8	Polig. 59		Vol propagande	0 ^h 32			
19.8	M. Blot No	F.A.M.S.Z	Brazza - Log.	3 ^h 30			
19.8			Cog. Bangui	2 ^h 50			
20.8			Bangui - Ardembault	3 ^h 25			
20.8			Ardembault - F. Lamy	2 ^h 40			
21.8			Lamy - Zinder	4 ^h 00			
24.8			Zinder - Niamey	3 ^h 35			
24.8			Niamey - Gao	2 ^h 20			
22.8			Gao - Bida	4 ^h 25			
22.8			Bida - Aoulf	3 ^h 00			
23.8			Aoulf - El Golea	2 ^h 40			
23.8			El Golea - Laghouat	2 ^h 05			
23.8			Laghouat - Alger	1 ^h 55			
			A reporter.	2.554 ^h 30			

PIERRE PHARABOD

de la Régie Air-Afrique



PIERRE Pharabod est né à Saint-Servan, le 5 juillet 1908. Après avoir accompli ses études secondaires et suivi des cours d'Ecole Industrielle, il entre, à l'âge de 17 ans, comme agent de fabrication aéronautique à la Compagnie Française d'Aviation. Il apprend à piloter à l'Ecole Caudron du Crotoy et obtient en 1926 son brevet de pilote, puis ce sont bientôt ses années de service militaire : Istres, Neustadt, Metz le voient évoluer dans leur ciel. Quand il est rendu à la vie civile, il n'a qu'une hâte : passer ses brevets de navigateur aérien et de pilote de transport public, car il ne considère le poste d'agent technique qu'il occupe à la Compagnie Française d'Aviation que comme une situation d'attente : son objectif, c'est de devenir pilote de ligne. Ce vœu cher se réalise le jour de ses vingt et un ans. Il entre à l'Aéropostale. Deux ans durant, il effectuera des vols réguliers sur Toulouse, Casablanca et Marseille-Barcelone.

1931 : On lui offre la place de chef-pilote de l'Aéro-Club de Paris. L'Aéropostale est en difficultés : il accepte et va y déployer une activité éclairée. Il forme soixante élèves brevetés, passe avec succès son brevet supérieur de navigation aérienne, et entreprend en février 1932, avec un Caudron « Luciole » un voyage Paris-Brazzaville, en suivant la côte de l'Atlantique jusqu'à Pointe-Noire. Ce voyage par petites étapes devait se terminer au sud de Bourem, dans le Sahara, par une panne de moteur définitive. Il n'était que le prélude inachevé du grand raid qui, deux ans plus tard, plaçait Pierre Pharabod au premier rang des pilotes français.

Ce raid, c'est une liaison Paris-Tananarive en 5 jours 22 heures 50 minutes, en passant par l'A.O.F. et l'A.E.F. (temps record sur ce parcours), réalisé en 1934 sur un Caudron « Phalène » à moteur Hispano-Suiza 150 CV. Parti de Toussus-le-Noble le 3 avril, Pharabod se posait le 9 avril à Tananarive, après avoir fait escale à Oran, In-Salah, Reggan, Bourem, Niamey, Libreville, Bandenudu, Luluabourg et Tête. Pour réaliser cet exploit, Pharabod dut accomplir de longs vols de nuit; il ne dort que dix-sept heures en six jours. Trois jours après son arrivée à Tananarive, Pharabod repartait par la voie des airs pour Paris.

En juin 1934, la Régie Air-Afrique s'attachait ce jeune pilote qui, au cours de son raid vers Madagascar, avait su prouver sa science en triomphant des embûches que dresse aux aviateurs le continent africain.

Pharabod, qui compte actuellement 3.200 heures de vol dont 120 heures de nuit, a effectué sur la ligne de l'Air-Afrique 145.000 km, au cours de dix voyages ou convois. Quand la Régie fêta le 4 juillet dernier son 250.000^e kilomètre, Pierre Pharabod était le pilote qui totalisait alors le plus grand nombre de voyages.

4 Juillet 1935 : à 11 h 10, arrivée à Alger du Bloch 120 F-ANJX *Orion* de la Régie Air Afrique venant de Brazzaville et achevant le 18^{ème} courrier régulier et la 29^{ème} liaison régulière effectuée depuis l'ouverture du service entre l'Europe et le Congo assurée alternativement chaque semaine, depuis février dernier, par les avions français et belges. Pilote : Charles Poulin. À l'arrivée, une cérémonie réunit, à Maison-Blanche, le personnel de la ligne. Jean Dagnaux, remet à Charles Poulin, la cravate de commandeur de la Légion d'honneur. Citation du 26 janvier 1935 : *Charles Poulin, chef pilote de la Régie aérienne de la ligne Alger-Congo. Consacre à l'aviation toute son activité et a fait preuve, en maintes circonstances, de qualités de bravoure, d'abnégation et de conscience professionnelle hors de pair (sauvetage des équipages Goulette et Réginensi perdus dans le Sahara). Nombreuses reconnaissances et missions aériennes transsahariennes. Reconnaissance et premiers voyages de la ligne Alger-Congo. Totalise 3 000 heures de vol. Officier du 3 janvier 1925.*

La réunion de Maison-Blanche a également pour but de fêter le 250 000^{ème} kilomètre parcouru par les avions de la Régie Air Afrique, sans accident, ni incident sérieux. En ajoutant les services assurés par les avions de la SABENA, on arrive à un total de 420 000 kilomètres parcourus depuis le premier voyage. Plus de 6 000 kilos de poste et plus de 100 passagers transportés, le Sahara et la grande forêt franchie 58 fois, tel est le bilan à ce jour de l'effort franco-belge.

Les 250 000 kilomètres français ont été effectués par les trimoteurs *Orion*, *Sirius* et *Scorpion* pilotés par Avignon, Pierre Pharabod, Robert Lambert, Plamont, Roger Dupuy et Ripault, les radio-navigants Guignier, Massias et Raymond Barbier, les mécaniciens-navigants Jean-Joseph Carrey, Lefèvre et Combard.

20 juillet 1935 : René Lefèvre, avec le Bloch 120 F-ANVP *Ville-de-Tananarive*, destiné aux lignes malgaches, embarque à Alger le général Féquant qui se rend en inspection à Madagascar. Il voyage de conserve avec le courrier d'Air Afrique dans le Bloch 120 F-AMSZ *Scorpion*. Il arrive à Brazzaville avec le courrier du Bloch qui était tombé en panne d'essence à 140 km de Gao.

22 juillet 1935 : le départ de l'avion postal qui quitte Madagascar marque la fin de la première année de l'exploitation du service Tananarive-Broken-Hill.

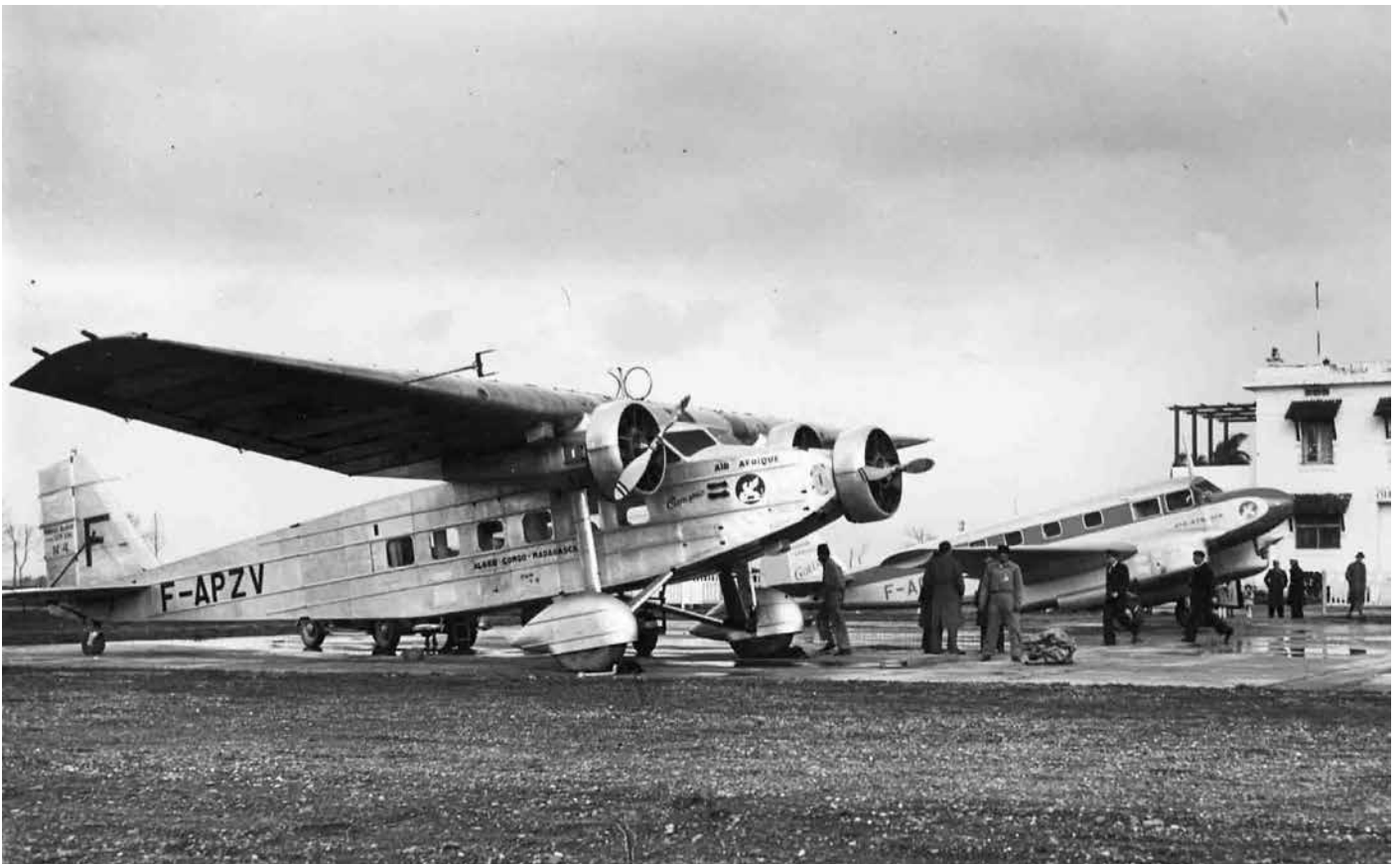
Depuis le 29 juillet 1934, 52 voyages aller et retour, soit 105 courriers, ont été assurés sans la moindre interruption, et une seule fois la ligne malgache a manqué la correspondance avec les Impérial Airways, le rendement a donc été supérieur à 99 %. Il a été transporté 1 800 kg de courrier, représentant 240 000 lettres de 5 grammes.

La progression du nombre des correspondances transportées est constante, le poids des dépêches, qui atteignait à peine 7 kilos au début, est passé successivement à 12 kilos, fin décembre 1934, pour atteindre plus de 50 kilos à la fin du mois de juillet 1935.

29 juillet 1935 : René Lefèvre assure le premier courrier aérien de la ligne France-Madagascar, relié à Broken-Hill aux Impérial Airways. Premier courrier aérien régulier Madagascar-Europe.

1^{er} août 1935 : arrivé à Alger du Bloch 120 F-ANJX *Orion* de la Régie Air Afrique, venant de Brazzaville qu'il avait quitté le 28 juillet avec, à bord, en dehors de Tony Orta, directeur de la SABENA, quatre passagers payants, 121 kg de fret et 63 kg de poste.

Le service de correspondance par voie aérienne entre Niamey et Cotonou est assuré, depuis le 8 juillet, par des avions légers de l'Aéromaritime (services aériens des Compagnies Chargeurs réunis, Fabre et Fraissinet). Les avions de l'Aéromaritime prennent, à l'arrivée du Bloch 120 de la Régie Air Afrique à Niamey, le courrier apporté par celui-ci à destination du Dahomey, du Togo, de la Côte de l'Or, de la Côte d'Ivoire, du Liberia, du Sierra Leone et de la Guinée ainsi que de la Nigeria du Sud et du Cameroun. Le courrier transporté à Niamey parvient dans la journée même à Cotonou et est acheminé de là, par voie maritime, jusqu'à destination.



▲ Bloch 120 «Canopus» et Caudron Goéland à Maison-Blanche

▼ Chatrier, Roger Dupuy et Basile à Kabalo en septembre 1937, Bloch 120 F-AMSZ «Scorpion»



Le service Niamey-Cotonou, que la Compagnie générale transsaharienne avait abandonné, a été repris par les Chargeurs Réunis. Il fonctionnera sous le nom de Aéromaritime, en liaison avec Air Afrique et SABENA, c'est-à-dire que le passager quittant Paris un vendredi par avion et arrivant le dimanche à Niamey, en repartira le lendemain lundi pour arriver à Cotonou dans la journée. Prix du passage : 1 520 fr. Ajouté au passage Paris-Niamey, soit 4 730 francs, le billet Paris-Cotonou sort donc à 6 250 francs.

9 novembre 1935 : inauguration du service aérien régulier, entièrement français, d'Alger à Tananarive, avec le prolongement de la ligne d'Air Afrique par le réseau malgache à qui le courrier de Tananarive arrivé par le Bloch 120 F-ANNX *Sirius* piloté par Charles Poulin et Robert Lambert, mécanicien : Jean Lefèbvre, radio : Massias, passagers : Hirschauer, inspecteur des services de l'Air, et Tony Horta, directeur général de la SABENA, est transmis, à Élisabethville, au Bloch 120 F-ANVP *Ville-de-Tananarive* piloté par René Lefèvre. Arrivée à Tananarive le 17 novembre. La semaine suivante, le service est assuré par la SABENA jusqu'à Élisabethville suivant l'horaire habituel (départ de Marseille). À Élisabethville, échange du courrier avec le Bloch 120 venu de Madagascar. La ligne fonctionnera chaque semaine sur les mêmes bases. Départ du courrier de Paris chaque jeudi après-midi et de l'Afrique du Nord tous les samedis matin, la ligne Belgique-France-Congo se trouve prolongée au delà de Brazzaville-Léopoldville. Le service français n'est ouvert qu'au transport de la poste et du fret. La surtaxe des lettres pour Madagascar est la même que précédemment, soit 4 fr par 5 grammes.

14 novembre 1935 : la jonction de deux Bloch 120 peut enfin se faire, les deux avions ne transportant que du courrier. Les escales de la ligne sont ainsi desservies : Alger-El Goléa-Aoulef-Gao-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Fort Archambault-Bangui-Libenge-Bumba-Stanleyville-Kindu-Kabalo-Élisabethville-Broken Hill-Tête-Mozambique-Maintirano-Tananarive.

16 novembre 1935 : inauguration du service aérien régulier Oran-Tananarive par Élisabethville. par la SABENA, puis reprise du courrier par la Régie Air Afrique, en alternance, une semaine sur deux avec le courrier provenant d'Alger par Air Afrique. Avion *Léopold-Roger*.

23 novembre 1935 : départ d'Alger du Bloch 120 *Orion* (F-ANJX) de la Régie Air Afrique, transportant 152 kg de poste. Équipage : Avignon et Ripault (pilotes), Raymond Barbier et Jean-Joseph Carrey (mécaniciens). Départ suivant d'Oran le 30 novembre, assuré par la SABENA.

18 février 1936 : le Potez 56 F-AOCB *Flèche du Zaccar* de la Régie Air Afrique, parti d'Élisabethville le 15 février, est contraint à un atterrissage force en panne d'essence près de Luluabourg (Congo Belge). L'avion se met en pylône et le pilote Plamont est éjecté. L'avion est démonté par Le Bas et ramené par voie terrestre jusqu'à Dakar, puis par voie maritime jusqu'à Alger.

1^{er} mai 1936 : Air Afrique ouvre officiellement aux voyageurs le service Alger-Tananarive. Le courrier postal empruntait cette voie, mais les passagers n'avaient été admis jusqu'ici qu'à titre tout à fait exceptionnel. Le prix du billet de Paris à Madagascar est de 9 995 fr. Les départs sont hebdomadaires, la durée du voyage est de huit jours et demi dans le sens France-Madagascar et sera réduite à huit jours le 2 juin, elle est, alors, de huit jours dans le sens Madagascar-France. Chaque jour, la durée de l'étape est calculée de manière à laisser aux voyageurs un certain temps de repos dans la soirée après l'arrivée à l'escale. Les points d'arrêt pour la nuit sont, dans le sens Europe-Madagascar : Alger, Aoulef, Niamey, Fort-Lamy, Coquilhatville, Luluabourg, Élisabethville et Mozambique, dans le sens contraire, les voyageurs passent la nuit à Tête, Élisabethville, Banningville ou Brazzaville, Coquilhatville, Fort-Lamy, Gao et Laghouat.

18 mai 1936 au 26 mai : voyage de reconnaissance Alger-Gao-Dakar de la Régie Air Afrique par l'équipage Jean Dagnaux, Charles Poulin, Jean-Joseph Carrey et Beaulieu avec le Caudron 445 F-AOMP *Harmattan*.

Service à partir du 4 janvier 1936 et jusqu'à nouvel avis

Sens EUROPE, CONGO, MADAGASCAR			Sens MADAGASCAR, CONGO, EUROPE		
JOURS	SERVICE FRANÇAIS RÉGIE AIR-AFRIQUE	SERVICE BELGE SABENA	JOURS		
Samedi	Le trajet Belgique-France-Alger peut être effectué soit par fer et bateau, soit par voie aérienne : tous renseignements et passages dans les agences WAGONS-LITS/COOK.	BRUXELLES, départ MARSEILLE ALICANTE ORAN, arrivée Le service au départ de France s'effectue par l'escale de Marseille	Jeudi	Départ de Tananarive le jeudi (Service de la navigation aérienne de Madagascar) Arrivée à Elisabethville le vendredi	
Dimanche	ALGER, départ EL GOLÉA AOULEF, arrivée	ORAN, départ REGGAN, arrivée	Samedi	SERVICE FRANÇAIS RÉGIE AIR-AFRIQUE	SERVICE BELGE SABENA
Lundi	AOULEF, départ GAO NIAMEY, arrivée	REGGAN, départ GAO NIAMEY, arrivée	Dimanche	ÉLISABETHVILLE, départ KAMINA LULUABOURG PORT-FRANCQUI BANNINGVILLE, arrivée	ÉLISABETHVILLE, départ KAMINA LULUABOURG PORT-FRANCQUI, arrivée
Mardi	NIAMEY, départ ZINDER FORT-LAMY, arrivée	NIAMEY, départ ZINDER FORT-LAMY, arrivée	Lundi	BANNINGVILLE, départ BRAZZAVILLE COUILHATVILLE, arrivée	PORT-FRANCQUI, départ BANNINGVILLE LÉOPOLDVILLE COUILHATVILLE, arrivée
Mercredi	FORT-LAMY, départ FORT-ARCHAMBAULT BANGUI COUILHATVILLE, arrivée	FORT-LAMY, départ FORT-ARCHAMBAULT BANGUI COUILHATVILLE, arrivée	Mardi	COUILHATVILLE, départ BANGUI FORT-ARCHAMBAULT FORT-LAMY, arrivée	COUILHATVILLE, départ BANGUI FORT-ARCHAMBAULT FORT-LAMY, arrivée
Jeudi	COUILHATVILLE, départ BRAZZAVILLE BANNINGVILLE PORT-FRANCQUI LULUABOURG, arrivée	COUILHATVILLE, départ LÉOPOLDVILLE BANNINGVILLE PORT-FRANCQUI LULUABOURG, arrivée	Mercredi	FORT-LAMY, départ ZINDER NIAMEY GAO, arrivée	FORT-LAMY, départ ZINDER NIAMEY GAO, arrivée
Vendredi	LULUABOURG, départ KAMINA ÉLISABETHVILLE, arrivée	LULUABOURG, départ KAMINA ÉLISABETHVILLE, arrivée	Jeudi	GAO, départ AOULEF EL GOLÉA, arrivée	GAO, départ REGGAN, arrivée
Le service de la navigation aérienne de Madagascar assure la correspondance vers Tananarive. Arrivée le dimanche.			Vendredi	EL GOLÉA, départ ALGER, arrivée Correspondance hydro-Marseille	REGGAN, départ EL GOLÉA ORAN, arrivée
			Vendredi	Le trajet Alger-France-Belgique peut être effectué, soit par voie aérienne, soit par bateau et chemin de fer.	
			ORAN, départ ALICANTE MARSEILLE BRUXELLES, arrivée		

A partir du 4 janvier les services alterneront en commençant par :

Le 5 janvier départ belge d'Oran puis, le 12 janvier, départ français d'Alger, etc.

☐ Renseignements sur les tarifs et sur le service de Madagascar chez les agents de la RÉGIE AIR-AFRIQUE (Liste au dos.)

▼ Escale africaine du Bloch 120 F-ANJX «Orion»



28 juin 1936 : Le général Denain, inspecteur des Forces aériennes d'Outre-Mer, quitte Alger en passager du Bloch 120 F-ANTK *Ville de Paris* d'Air Afrique (pilote : Assolant, mécanicien : Vye) pour effectuer une inspection à Madagascar.

10 juillet 1936 : le service de la Régie Air Afrique de Paris au Congo Belge et Madagascar, est accéléré dans le sens Afrique-France. Le courrier, parti le jeudi matin de Tananarive, arrive à Alger le mercredi soir, l'avion effectuant la dernière étape dans la journée du mercredi, soit la traversée totale du désert de Gao jusqu'à Alger.

7 août 1936 : Raymond Barbier est nommé chevalier de la Légion d'Honneur : *Mécanicien navigant, 23 ans de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : technicien et praticien de grande valeur dont les brillantes qualités professionnelles se sont particulièrement affirmées à l'occasion de la présentation de matériels français à l'étranger. Compte 3 700 heures de vol.*

1^{er} novembre 1936 : inauguration du service accéléré sur la ligne Alger-Congo-Madagascar. Sans changer de matériel ni d'itinéraire, et afin de ne pas demeurer en reste par rapport aux Belges, un aménagement d'horaire permet d'arriver à Élisabethville le 5 novembre et à Tananarive le 7 novembre. Une partie du vol Alger-Aoulef est exécuté de nuit.

8 décembre 1936 : accident du Bloch 120 F-ANJX d'Air Afrique sur le trajet Laghouat-Oran, contraint à un atterrissage forcé à cinq kilomètres de Chanzy, près de Sidi-bel-Abbès. L'appareil est endommagé. Les occupants sont indemnes. Pilote : Plamont, radio : Raymond Barbier, mécanicien : Jean-Joseph Carrey.

31 décembre 1936 : Air Afrique a cinq pilotes et trois radionavigants, la flotte est composée de cinq Bloch 120, un Potez 56 et un Caudron C 445 Goéland. Elles a transporté 363 passagers dans l'année, 3 443 kg de fret et 8 951 kg de poste.

1^{er} janvier 1937 : Article 86 de la loi de finances, publiée au Journal Officiel et incorporant la ligne Oran-Alger-Tunis à la régie Air Afrique :

Art. 86 -Il est créé un établissement public dénommé Régie-Air Afrique, placé sous l'autorité du ministère de l'Air, possédant la personnalité civile et l'autonomie financière.

La Régie-Air Afrique est chargée de gérer la ligne aérienne de transports publics Alger-Congo prolongée jusqu'à Madagascar, dont l'exploitation a été autorisée pour trois ans par la Loi de finances du 31 décembre 1935, article 67, ainsi que la ligne aérienne de transports publics Oran-Alger-Tunisie.

L'organisation de la Régie-Air Afrique et les conditions de son fonctionnement administratif et financier feront l'objet d'un décret contresigné par les ministres de l'Air et des Finances.

19 février 1937 : Jean-Joseph Carrey est nommé chevalier de la Légion d'honneur : *Mécanicien navigant à la régie Air Afrique, 16 ans 5 mois de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : affecté dans la marine militaire à bord du dirigeable Dixmude, a effectué sur cet aéronef 302 heures de vol. Entre ensuite au service des lignes aériennes méditerranéennes. A évité au cours de ses voyages des catastrophes qui, sans son courage et sa maîtrise, s'avéraient inéluctables. Totalise 2 278 heures de vol.*

2 mars 1937 : à Lisala, au Congo Belge, un avion d'Air Afrique est sérieusement avarié le 2 mars 1937 au cours d'un voyage de reconnaissance.

24 mars 1937 : piloté par Robert Lambert, avec Raymond Barbier (radio) et Jean-Joseph Carrey (mécanicien), sur un Caudron *Goéland* d'Air Afrique, Marius Moutet (ministre des Colonies) et ses collaborateurs, Barthes, Froissard et Mérat, quitte Alger pour Aoulef où il passe la nuit. Marcel de Coppet, gouverneur général, accompagné de Louveau, chef de son cabinet, venu de Dakar en Bloch 120, accueille Marius Moutet à Gao.



▲ *Jean Dagnaux descend d'un Caudron Goéland à Maison-Blanche*

▼ *Robert Dupuy aux commandes d'un Bloch 120 le 29 septembre 1937 - 19^{ème} courrier Gao-Bamako*



8 avril 1937 : la Régie Air Afrique est définitivement fondée par un décret confirmant Jean Dagnaux directeur général et nommant René Lefèvre directeur technique, Jean Assolant prend la responsabilité du réseau intérieur malgache. Elle devient un établissement public à caractère industriel et commercial et elle peut exploiter, enfin, la ligne France Congo d'un bout à l'autre. Font partie du conseil d'administration de la Régie Air Afrique, en outre des membres de droit : Au titre de première catégorie : Jean Dagnaux, directeur de la régie Air Afrique, Louis Allègre, administrateur directeur général de la Compagnie Air-France. Au titre de 2^{ème} catégorie : Keller, président de la Banque de l'AOF, Henri Hirsch, administrateur de sociétés (Cie de culture cotonnière du Niger), Anduze-Faris, administrateur de sociétés (Messageries maritimes). Keller a été désigné pour remplir les fonctions de vice-président du conseil d'administration de la régie Air Afrique. Porquet, chef du bureau au ministère de l'Air, a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire au conseil d'administration de la régie Air Afrique.

15 avril 1937 : premier service tri-hebdomadaire Alger-Oran par Air Afrique avec le Potez 56 F-ANMZ, pilotes : Roger Dupuy et Émile Duterriez, radio : Faucher. Retour le 17 avril.

16 avril 1937 : premier service aérien Alger-Tunis par Air Afrique avec le De Havilland *Dragon* F-AMUZ, pilote : Georges Descamps. Retour le 17 avril.

13 juin 1937 : premier courrier aérien d'une nouvelle liaison directe par Stanleyville. Les correspondances à destination des différentes escales au-delà de Bangui, sont revêtues d'un cachet commémoratif : *Par premier service France-Madagascar via Stanleyville.*

1^{er} juillet 1937 : l'horaire de la ligne Alger-Oran d'Air Afrique est établi en correspondance avec l'horaire d'Air France et permet aux usagers de se rendre dans la même journée, soit d'Alger à Casablanca, soit de Casablanca à Alger. Les tarifs passagers et fret de la ligne Alger-Oran, ont subi une réduction. Passagers : Avant le 1^{er} juillet, prix du tarif : aller simple : 300 fr. Aller et retour : 500 fr. À partir du 1^{er} juillet : aller simple : 220 fr. Aller et retour : 400 fr. Fret : Avant le 1^{er} juillet : 7 fr par kg. Après le 1^{er} juillet : 4 fr. par kg. Horaire : Alger-Oran : les lundi, mercredi, vendredi. Départ d'Alger à l'aérodrome : 7 h 45. Arrivée à Oran à l'aérodrome : 9 h. 45. Correspondance avec l'avion d'Air-France, départ pour Fès et Casablanca à 11 h 45. Oran-Alger : les mardi, jeudi, samedi. En correspondance, l'avion venant du Maroc arrivant à Oran à 8 h 50. Départ Oran à l'aérodrome à 9 heures. Arrivée à Alger à l'aérodrome à 10 h 30. La Transversale, dont la correspondance avait été assurée primitivement dans un sens seulement, est réalisée maintenant dans les deux sens.

22 septembre 1937 : départ du Bourget de l'Amiot 143 F-AQDZ avec un équipage mixte, militaire : Cne Paul et Huchez, Lt Frébillot et SC Spinelli et civil de la Régie Air Afrique : Robert Lambert (pilote), Faucher (radio) et Deseigne (mécanicien). Il s'agit d'un voyage d'étude avant la *Croisière Impériale* des neuf Amiot 143. Aller : Tunis-Alger (25 septembre), El-Goléa et Aoulef (26 septembre), puis Gao-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Stanleyville-Élisabethville-Broken Hill-Tete-Mozambique et Tananarive le 2 octobre. Au retour, l'Amiot quitte Tananarive le 8 octobre, passe à Aoulef et à Laghouat le 12 octobre et Alger le 13 octobre. Arrivée au Bourget le 14 octobre.

31 décembre 1937 : Air Afrique a transporté dans l'année : 1 879 passagers, 12 938 kg de fret et 20 075 kg de poste.

11 janvier 1938 : atterrissage en campagne et destruction du De Havilland DH 84 *Dragon* F-AMTR de la Régie Air Afrique près de Bougie, après la défaillance d'un moteur.

20 février 1938 : départ d'Alger le premier courrier aérien direct à destination du Soudan via Gao, assuré par la Régie Air Afrique. Ce service fonctionnera désormais chaque semaine en correspondance avec le passage à Gao de l'avion France-Madagascar. L'avion pour Bamako



▲ À l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche en 1938, remise de la Légion d'honneur à Robert Dupuy par Jean Dagnaux : Carrey, Robert Dupuy, X, Lefèvre, Domela, Dagnaux, Hébrard, Boire, Poulin et Chatrier
 ▼ 1^{er} rang : Abel Verdurand, Genin, Charles Poulin et Paul-Louis Richard. 2^{ème} rang, le personnel navigant : Chartier, Domela, Fouquet, Texier, Choquet, Pinoteau, Boirre, Lieure, Bouchet et Fallou



quittera Gao le mardi matin à 6 h et fera escale à Tombouctou de 7 h 25 à 7 h 45, à Mopti, de 9 h à 9 h 15, à Ségou, de 10 h. 40 à 11 h. et atteindra Bamako à midi. Dans le sens opposé, l'avion quittera Bamako le dimanche, également à 6 h du matin et atteindra Gao à 11 h 45, après avoir desservi les mêmes escales qu'à l'aller. Les passagers à destination de l'Europe passeront la nuit à Gao et repartiront le lendemain matin par le courrier régulier venant de Madagascar et arrivant à Alger le lundi soir. Le service est assuré par des Caudron *Goéland* qui effectueront également le transport de la poste et du fret limité, pour le moment, au transport entre les escales du secteur Bamako-Gao. Les prix des passages sont de : 6 000 fr de Paris à Bamako, 5 950 fr de Marseille à Bamako : 5 700 fr d'Alger à Bamako. Des prix proportionnels seront appliqués aux stations intermédiaires. La poste est transportée par cette voie moyennant la surtaxe de 2 fr par 5 grammes pour les lettres et de 2 fr par 25 grammes pour les autres objets.

Bamako se trouve donc désormais à 48 heures de l'Afrique du Nord.

5 avril 1938 : ouverture du service aérien quotidien Alger-Tunis par Air Afrique par De Havilland DH 84 *Dragon*. Pilote : Louis Rome, passagers : Jean Dagnaux.

13 juin 1938 : accident du De Havilland *Dragon* F-AMUZ *Flèche de l'Atlas* sur la ligne Tunis-Constantine d'Air Afrique. Pilote : Louis Rome. Pris dans le brouillard, l'avion s'écrase à El-Aria (45 km de Constantine). Quatre blessés et un passager tué.

26 juin 1938 : Georges Descamps se pose en brousse, en panne d'essence, près de Bangui avec le Bloch 120 F-ANNX *Sirius*. Il pourra redécoller après dépannage.

4 juillet 1938 : Robert Lambert se pose près de Ouallen, entre Bidon 5 et Reggan, après une rupture d'embiellage, avec le Caudron C 444 F-APKP. Une roue est brisée.

3 octobre 1938 : L'avion du service Gao-Bamako doit se poser près de Ségou, dans la brousse, à la suite d'une rupture d'hélice. L'atterrissage a eu lieu sans incident.

4 novembre 1938 : premier service aérien bi-hebdomadaire Algérie-Congo par Air Afrique. Bloch 120 F-ANNX *Sirius*. Pilote : Georges Descamps, radio : Chartier, mécanicien : Basile, sept passagers. Arrivée à Brazzaville le 6 novembre.

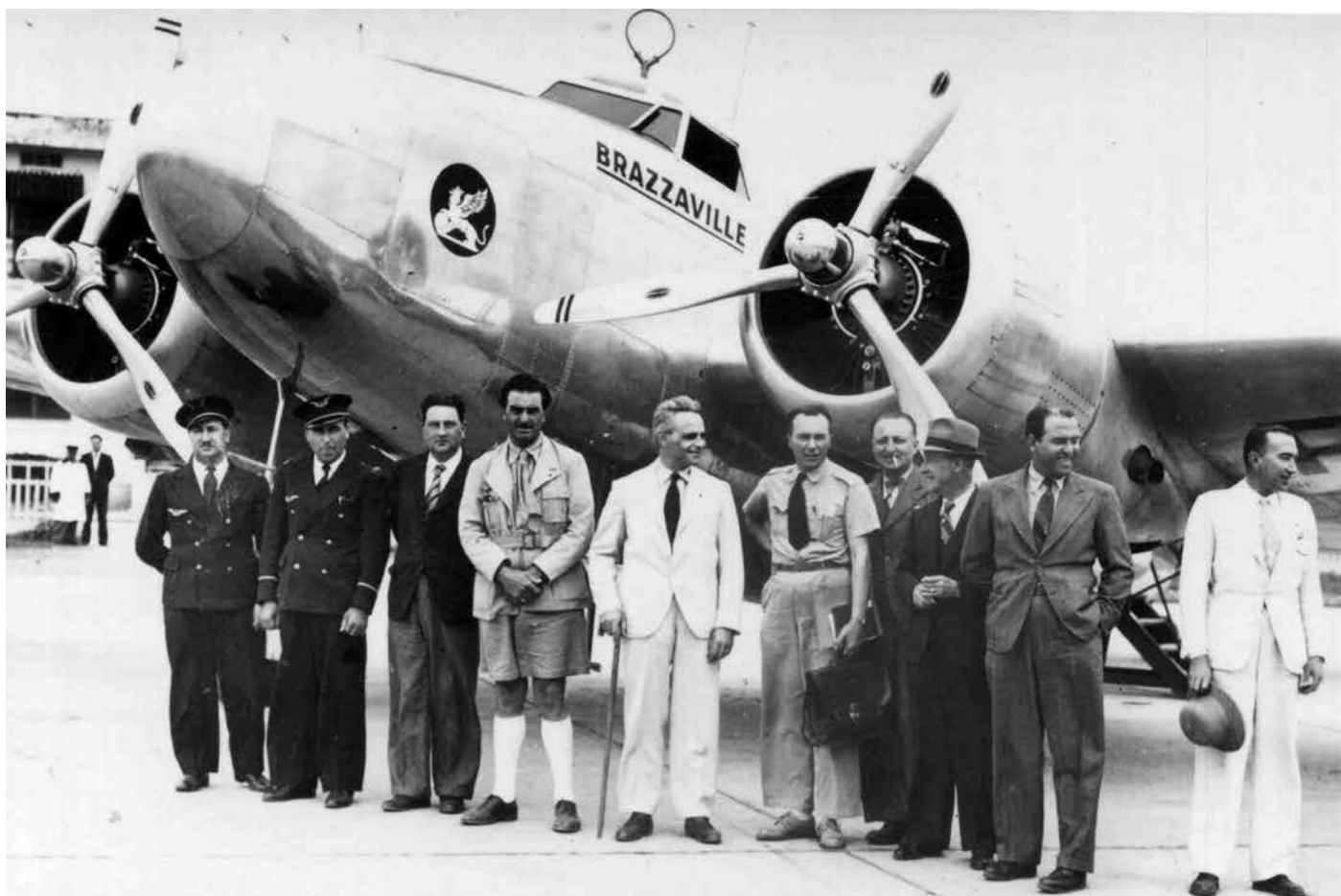
15 novembre 1938 : réorganisation du réseau nord-africain d'Air Afrique. Cette réorganisation comporte : La mise en concordance des horaires des lignes Tunis-Alger et Alger-Oran avec la ligne France-Oran-Maroc, permettant de réaliser la liaison Tunis-Casablanca dans la journée. La suppression de l'escale de Constantine sur la ligne Alger-Tunis (rétablie le 16 avril 1939). La création d'une bretelle Constantine-Bône reliant Constantine à la ligne Alger-Tunis (supprimée le 16 avril 1939). Oran-Alger, pilote : Rome. Alger-Tunis, pilote : Doméla. Constantine-Bône avec le DH 84 F-ANES *Dragon*. pilote : Boirre.

16 novembre 1938 : le Bloch 120 F-ANNX *Sirius* est détruit en atterrissant en panne à une quarantaine de kilomètres de Capeville, entre Bangui et Brazzaville, sur la ligne de Madagascar. Le pilote Viot est blessé. Radio : Raymond Barbier, mécanicien : Jean Lefèbre.

28 novembre 1938 : 100^{ème} liaison aérienne Alger-Brazzaville par Air Afrique depuis mars 1935.

28 novembre 1938 : la Régie entérine la commande par l'État de trois bimoteurs Lockheed 14 *Electra* qu'elle complète par deux commandes supplémentaires.

31 décembre 1938 : la Régie Air Afrique emploie quinze pilotes et plusieurs radionavigants. Pour son réseau de 13 645 km sur les lignes Alger-Tananarive, Bangui-Brazzaville et Tunis-Alger-Oran, elle dispose de 13 avions : six Marcel Bloch 120 F-ANNX *Sirius*, F-APDB *Éridan*, F-APZV *Canopus*, six Caudron 444, 445 ou 448 *Goéland*, un Potez 56 et un de Havilland 84 *Dragon*. Par ailleurs, une commande de trois autres Potez 661 doit être prochainement passée (en réalité, un seul Potez 661 sera utilisé).



▲ Mai 1939, retour à Maison-Blanche de la liaison rapide Alger-Brazzaville en Lockheed 14 : Texier (mécanicien), Raymond Barbier (mécanicien), Robert Lambert (pilote), Jean Dagnaux, Georges Descamps (pilote), Georges Gérard (DAC), Abel Verdurand, René Lefèvre (pilote) et Robert Volmerange

▼ Émile Duterriez et le Caudron Goéland «Tornado»



En 1938, elle a transporté 4 280 passagers, 25 852 kg de fret et 30 473 kg de poste. La régularité atteint 97%, ce qui est un véritable exploit compte tenu des conditions d'exploitation, avions anciens, services météorologiques rares, aérodromes impraticables pendant la saison des pluies. **1939** : C'est en 1939 que de la Régie Air Afrique devient une compagnie aérienne et choisit comme emblème : *Le Griffon ailé tenant le monde dans ses griffes*.

1^{er} janvier 1939 : la SABENA abandonne l'escale d'Oran et emprunte l'itinéraire d'Air Afrique au départ d'Alger. Savoia-Marchetti S73 OO-AGX. Pilotes : Van Opstal et Clossets, radio : Deschreyve, mécanicien : Sauvemères et six passagers.

21 février 1939 : Air Afrique ouvre une ligne Gao-Tombouctou-Mopti-Segou-Bamako, en correspondance à Gao avec Alger-Tananarive, tandis qu'Air France ouvrira en avril la ligne Dakar-Koalack-Bamako avec des trimoteurs Wibaut 282, autorisée à titre d'essai.

7 mars 1939 : Le paquebot *Paris* arrivé de New-York avec René Lefèvre qui accompagne, amarré sur la plage arrière, démonté, un bimoteur Lockheed 14 *Electra*, le premier (F-ARIU) d'une série de trois destinés à la Régie Air Afrique. Un ingénieur et deux mécaniciens de la firme l'accompagnent afin de procéder au montage de l'appareil à l'aérodrome du Havre-Bléville, d'où il gagnera Villacoublay pour être réceptionné par les services techniques.

Les deux autres avions arriveront quelques jours après à bord du paquebot *Île-de-France*. Ces avions permettront d'augmenter les conditions de confort et de rapidité.

17 mars 1939 : essai de liaison rapide Tananarive-Alger par Air Afrique avec le Bloch 120 F-APDB *Éridan*. Le trajet est effectué en quatre jours et demi. L'équipage : Viot (pilote), Maurice Chantalou (mécanicien), Bouchet (radio) est relayé à Bangui par l'équipage : Plamont (pilote), Hébrard (mécanicien) et Lheureux (radio).

Avril et mai 1939 : mise en service des Lockheed 14 *Electra* par Air Afrique sur la ligne Alger-Madagascar. Cet avion transporte dix passagers à 320 km/h.

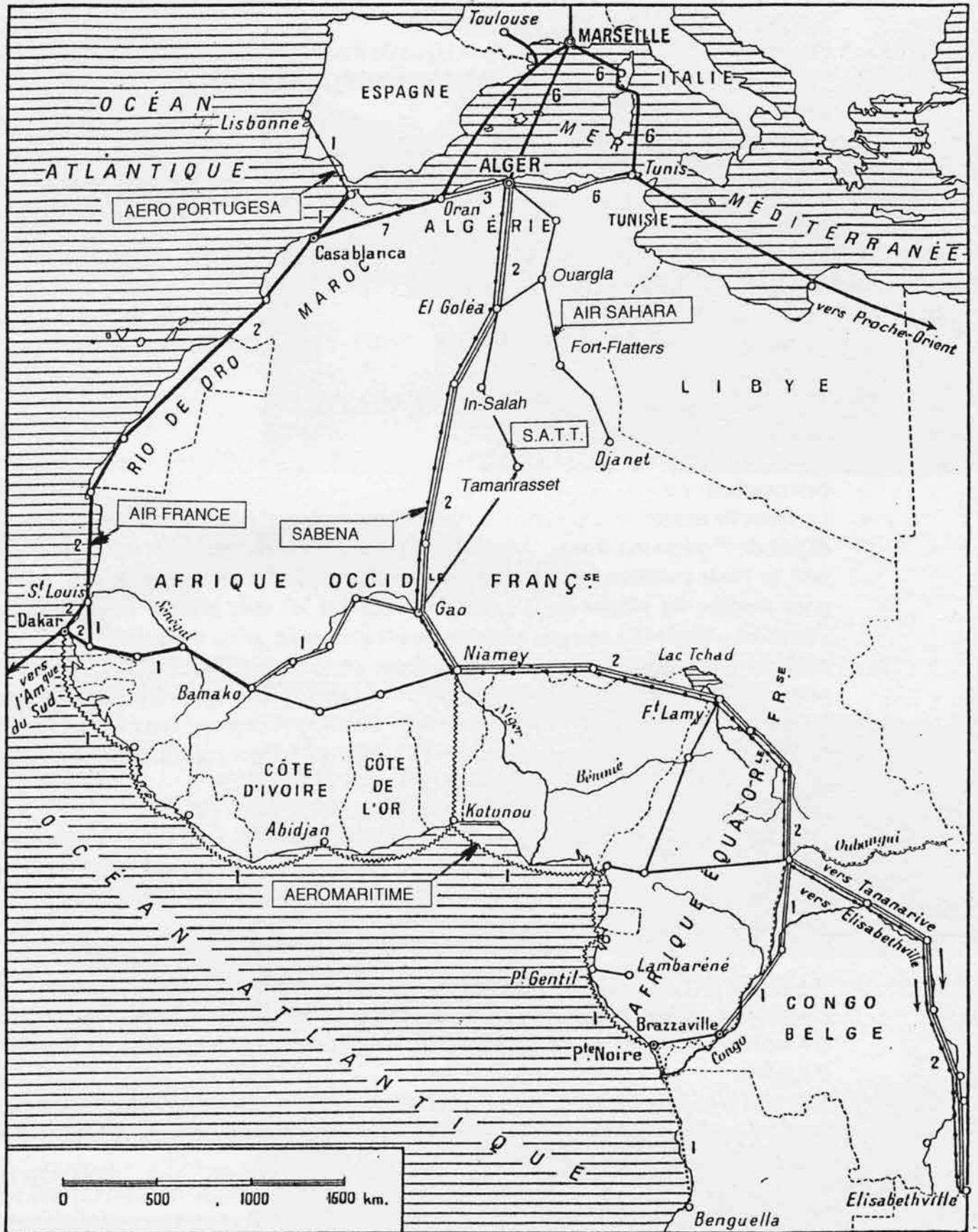
15 avril 1939 : départ du premier service régulier réalisé par le même avion de bout en bout et première liaison 100 % française avec un Bloch 120 d'Alger à Tananarive. Le lendemain, trajet inverse au départ de Tananarive.

11 mai 1939 : Jean Dagnaux et René Lefèvre font la démonstration d'une liaison rapide en utilisant un Lockheed 14 *Electra*. Ils mettent Brazzaville à 36 h 50 de Paris. Près de 8 000 km sont parcourus en 23 h 38 de vol. L'équipage se compose du chef-pilote Charles Poulin, du radio Faucher et du mécanicien Jean Lefèvre. L'avion a, comme passagers, le capitaine Housset, Robert Volmerange et l'ingénieur Fournier.

24 juin 1939 : le Bloch 160 n°1 décolle de Villacoublay pour un voyage vers Alger, El-Goléa, Aoulef et Aguelhok aux mains d'un équipage du CEMA piloté par l'AC Muller et Henri Ziegler et transportant Jean Dagnaux, René Lefèvre et Abel Verdurand, d'Air Afrique. Air Afrique ne retiendra pas cet avion.

3 septembre 1939 : déclaration de guerre de la France et de l'Angleterre à l'Allemagne. Dès le début de la guerre, les compagnies de transport aérien sont mobilisées entièrement et mises sous tutelle de l'État. Cela entraîne l'arrêt de l'exploitation d'Air Afrique alors qu'Air France maintient l'essentiel de ses liaisons avec l'Outre-Mer. Le personnel d'Air Afrique se replie à Alger. L'exploitation reprendra ensuite partiellement.

À la déclaration de la guerre, Air Afrique est en plein renouvellement de matériel, les premiers Lockheed 14 et Lockheed 18 ont été mis en ligne pour remplacer les Bloch 120, deux Lockheed 14 sont saisis par les Belges et deux Lockheed 18 *Lodestar* sont encore sur les quais de New-York, ils ne seront jamais livrés, mais revendus à la SABENA en août 1941.



Réseau de l'aviation marchande en AOF et AEF en 1938
(L'Aéronautique N°241, juin 1939)

9 novembre 1939 : Air Afrique reprend la ligne Alger, Gao, Brazzaville en ajoutant une escale à Kano et prolongera la ligne jusqu'à Tananarive en mars 1940.

Fin décembre 1939 : Air Afrique est autorisée à transporter des passagers entre Marseille et Alger avec ses Lockheed 14 *Electra*, pour le compte d'Air France.

17 mai 1940 : le colonel Jean Dagnaux, commandant en second du GB 2/34, est abattu par la DCA allemande à La-Vallée-au-Blé (Aisne), à bord d'un Amiot 354. En son souvenir, deux avions seront baptisés *Commandant Dagnaux* : un Bristol 170 de la TAI et un Ju 52 de la SABENA.

15 juin 1940 : dernier vol Alger-Tananarive avant la fermeture de la ligne avec le Lockheed 14 F-ARIV *Ville de Bangui*. Pilote : Plamont, radio : Lheureux et mécanicien : Jean Lefèbre.

17 juin 1940 : dernier vol Tananarive-Alger avant la fermeture de la ligne. Lockheed 14.

23 juin 1940 : dernier vol Alger-Brazzaville avec un Lockheed 14. Pilote : Robert Lambert.

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

Dissolution

25 janvier 1941 - Loi relative à la suppression de l'établissement public dénommé Régie Air Afrique - Journal officiel de l'État français.

Nous, Maréchal de France, chef de l'État français, Le conseil des ministres entendu, décrétons : Art. 1^{er} - L'établissement public, dénommé Régie Air Afrique, créé par l'article 86 de la loi de finances du 31 décembre 1936, est supprimé à dater du 1^{er} février 1941.

Art. 2 - Des arrêtés du ministre secrétaire d'État aux finances et du secrétaire d'État à l'aviation régleront, en tant que de besoin, les conditions de la liquidation de la régie Air-Afrique.

Art. 3 - Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'État.

Fait à Vichy, le 24 janvier 1941.

Par le Maréchal de France, chef de l'État français :

Le ministre secrétaire d'État aux finances, Yves Bouthillier

Le secrétaire d'État à l'aviation, G. Bergeret.

La suite

Paul Genain, industriel, officier de l'armée de l'Air, avait succédé à Jean Dagnaux à la direction d'Air Afrique et il se consacra à sa tâche avec passion.

Déçu, en janvier 1941, lorsqu'un décret met fin aux activités de cette compagnie, il n'aura plus, dès lors, qu'une seule pensée : ressusciter Air Afrique. Il trouvera les concours nécessaires et rencontrera l'homme qui sera le chef de file de l'opération : Paul Bernard. Mais ce dernier sera déporté en Allemagne, en mars 1944, en raison de ses activités dans la Résistance.

Réunis à nouveau en 1946, les deux hommes lanceront la Société des Transports aériens intercontinentaux (TAI) et lui donneront pour sigle l'emblème d'Air Afrique. Une partie du personnel viendra d'Air Afrique, notamment, parmi l'état-major : Robert Lambert, le chef-pilote, et Methey, secrétaire général, ancien ingénieur des Services techniques.



1^{er} rang : Brocato, Sultana, Maillard, Volmerange, M^{me} Léon, Boissière, Paul Génin, Verdurand, P.-L. Richard, Pomey, Picassette.
 2^e rang : M^{me} Darras, Boccamaïello, M^{lle} Faure, M^{lle} Ginchat, Thuair, Lafond, Klar, Rebout, Lacomme, Fallou, Fouquet, Pinoteau, Domela, Poulin, Chartier, Boirre, Choquet.
 3^e rang : M^{me} Laviolette, M^{me} Thiébaud, M^{me} de Rosière, M^{lle} Fongellaz, M^{lle} Fontaine, M^{me} Bourrée, M. Retor, M^{me} Pailion, Mauduit, M^{me} Benimelli, M^{me} Bonnet, Baudat, M. Wienerbett, Penna, Sraer, M^{me} Dubois, Sanchez, Lieure, Tarpin, Bouchet.

▲ *Le personnel navigant et administratif d'Air Afrique à l'hôtel Bellevue à Alger après l'armistice de 1940 (photo : Icare)*

▼ *Le personnel technique à Maison-Blanche, directeur technique : Pierre Pomey*



Hommages à Jean Dagnaux

Alger honore la mémoire du lieutenant-colonel Dagnaux

(Le Petit Journal, 17 septembre 1941)

Alger, 16 septembre - Alger et Maison-Blanche, où le lieutenant-colonel Dagnaux a laissé un impérissable souvenir, ont honoré ce matin la mémoire du héros tombé glorieusement en mai 1940, au cours d'une reconnaissance aérienne périlleuse.

Le lieutenant-colonel Dagnaux, précurseur de l'aviation coloniale, fut un des premiers organisateurs des transports aériens au-dessus des vastes contrées désertiques et les immenses forêts africaines, en créant en 1928 la Société Transafricaine de navigation aérienne.

Le 17 mai, il y aura six ans... Dagnaux tombait... en plein ciel de gloire

(Les Ailes, 11 mai 1946)

Au moment où l'on rend un hommage éclatant et mérité à l'Empire, n'oublions pas ceux de ses pionniers qui, jusqu'à l'extrême limite de leur souffle, ont mis leur foi ardente au service de la France, dans cet Empire auquel ils ont donné plus que leur expérience : leur vie !

Le 17 mai prochain, il y aura six ans que tombait, en plein ciel de gloire, le colonel Dagnaux.

Jean Dagnaux ! Encore un de ces types d'hommes qui ont « rabioté », avec le sourire, sur la mort, sans obtenir de la vie et de la France, plus que la satisfaction du devoir accompli. Sans rien leur demander en échange non plus. Pas fier, ne mendiant pas la gloire qui vint à lui alors qu'à l'armistice de 1918, lieutenant, 27 ans, une jambe de bois, officier de la Légion d'honneur, il avait pour bagage cette fière allure de héros de l'espace qui ne trompe pas, pour référence dix citations - dix définitions de bravoure - et une intelligence qui devait lui permettre, avec des moyens de fortune, de créer la Régie Air Afrique et de la faire prospérer, reliant Alger à Brazzaville, soudant les colonies de l'Empire durant six ans, abattant près de huit millions de kilomètres sur un réseau de 13 000 kilomètres et transportant plus de 21 000 passagers, sans mort ni blessé.

En septembre 1939, bien que dégagé de ses obligations militaires, Dagnaux reprend du service avec le général Vuillemin qui l'avait eu comme observateur pendant la Grande Guerre et comme pilote au cours de son raid au Sahara, en 1920. Mais il ne veut pas de l'état-major. Il participe à des missions de guerre et instruit les jeunes. Un jour, le commandant Dagnaux ramène dans son appareil criblé de balles et d'éclats d'obus deux membres de son équipage blessés.

Et puis, dans la nuit du 17 au 18 mai 1940, au cours d'une reconnaissance à basse altitude - sa marotte - son avion, repéré, est touché et les réservoirs prennent feu. Dagnaux, nommé colonel peu de temps auparavant, périt dans les décombres de son avion.

Dagnaux avait acquis, au prix d'expériences qui faillirent lui coûter la vie, une connaissance parfaite de l'Afrique. Il l'avait explorée en 1918 et 1920 en effectuant, avec Vuillemin, la première traversée du Sahara sur Bréguet. En 1928, il fonda la Société transafricaine de navigation aérienne en s'adjoignant deux aviateurs de guerre : Paul-Louis Richard et le chef-pilote Charles Poulin. L'équipe - et quelle équipe : du cran, de l'audace, l'amour de l'espace et de l'aventure ! - mit au point un itinéraire et aménagea sommairement la ligne qui devait relier Alger à Brazzaville à travers des régions désertiques, sans le secours de la météo, avec des terrains d'atterrissage rudimentaires et une radio problématique.

À partir de 1935, l'exploitation était bimensuelle et Air Afrique faisait régulièrement entendre le cœur de la France aux étapes d'Aoulef, Aguel'Hoc, Gao, Fort-Lamy, Niamey, Zinder, Bangui, Brazzaville où les populations de commerçants, agriculteurs, hôteliers, douaniers, fonctionnaires trouvaient le réconfort d'une liaison rapide avec la Mère-Patrie.



C'était plus que de l'assiduité et du dévouement que Dagnaux avait su obtenir de ses collaborateurs. C'était un attachement sans bornes, une fidélité affectueuse allant jusqu'au sacrifice. En 1928, l'avion de Dagnaux fit un atterrissage forcé et l'appareil en feu se retourna sur le pilote. Son mécanicien lui sauva la vie en l'arrachant aux flammes. On ne sait ce qu'il faut admirer le plus, de l'abnégation du mécano affrontant la mort pour le chef ou du dynamisme de ce chef capable d'engendrer de tels actes d'héroïsme.

Si le sort n'a pas voulu que la France, pour sa grandeur, conservât un bâtisseur de cette trempe, du moins était-il juste de ne rien négliger pour que, dans le cadre si intime, si vrai si familial, si poignant de cette aviation pour laquelle il donna sa vie, sa mémoire fut honorée. Car Dagnaux était si modeste qu'on aurait pu l'oublier (René Bouchet).

86, boulevard Malesherbes

(Les Ailes, 7 décembre 1946)

Désormais, quand vous passerez boulevard Malesherbes, vous pourrez voir sur la façade de l'immeuble portant le numéro 86, une plaque de marbre blanc, avec une inscription sous l'insigne des « Ailes brisées ».

La cérémonie du 28 novembre, devant cette maison où le colonel Dagnaux vécut vingt années et que nous avons brièvement signalée dans notre précédent numéro, mérite quelques commentaires. On sait que cette cérémonie se déroula en présence du général Jacquin, inspecteur général de l'Air, entouré de plusieurs généraux, du contre-amiral Barjot et de diverses personnalités.

Le président de l'Association des « Ailes brisées », le colonel Perrin de Brichambault, évoqua de façon émouvante et sobre l'existence du disparu qui fut à la fois un héros des deux guerres mondiales et un héros de la Paix.

C'est en 1914 que le Polytechnicien Dagnaux commença, comme observateur, sa carrière aéronautique qui devait se poursuivre au Groupe de Bombardement du commandant Vuillemin où, en 1915, grièvement blessé, il dut être amputé d'une jambe. Nous l'avons connu dès cette époque. Nous savons à quelle admirable volonté il dut faire appel pour reprendre la lutte et, pilote à la jambe artificielle, résister à de nouvelles blessures pour terminer cette première Grande Guerre avec douze citations et quatre avions ennemis abattus.

On sait quel magnifique travail aérien il accomplit ensuite, dès 1921, en Afrique. On sait qu'il ne céda jamais aux coups du sort. Fondateur de la Compagnie transafricaine d'aviation, puis directeur de la Régie Air Afrique, il sut imposer à l'opinion la nécessité de grandes routes aériennes françaises au travers de l'immense territoire africain.

La guerre de 1939 le retrouva impavide et résolu, comme commandant du Groupe de bombardement GB/9, puis du Centre d'instruction de Mourmelon, créé par lui. Mais cela ne suffisait point à son tempérament. Des ailes de bombardier chevronné le portèrent vers de plus grands périls au-dessus de l'Allemagne et c'est au moment le plus pathétique de la Bataille de France que, le 18 mai 1940, il trouva la mort, la belle mort qui convenait à ses vertus. Son appareil, atteint par les obus de la DCA allemande, s'écrasa au sol avec tout son chargement de bombes. Rien ne resta de l'appareil, ni de l'équipage, et cette disparition totale apparente Dagnaux à Guynemer et à Mermoz dont la dépouille même appartient à l'espace.

Mais ce qu'on ne savait pas encore, et qui ajoute à la lumière de cette noble existence, c'est que le colonel Dagnaux a légué la plus grande partie de ses biens à l'association « Les Ailes brisées », aux veuves et aux orphelins de l'Air. Dagnaux reste ainsi deux fois vivant dans nos cœurs, par le souvenir et par une invisible présence qui le maintient parmi nous, par delà la mort, comme un sublime défenseur.



▲ ▼ *Septembre 1941, inauguration de l'avenue Commandant Dagnaux sur l'aérodrome de Maison-Blanche. Saoul, Bacquet, Patouille, Liagre, Fallou, Descamps, Basile, Macaigne, Barbier, Massias, J. Lefèbvre, Plamont, Choquet, Lheureux, Bouchet, Pourchasse, Tarpin et Porte*





▲ L'église de La-Vallée-au-Blé, endommagée par la chute de l'Amiot 354 et reconstruite

▼ Le monument sur la place Jean Dagnaux de La-Vallée-au-Blé

