

Aviation Commerciale - 6ème partie

Ami(e) Internaute,

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

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

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

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

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

BILLET DE PASSAGE
ET
BULLETIN DE BAGAGES

AR N° 002/186

—
AFFRETEMENT

AEROTECHNIQUE
Membre de l'ATAF

Siège Social
et Direction Commerciale
21, Bd Marcel Duclos - ALGER
TEL. : 660-35 - 610-41

AEROTECHNIQUE

AEROTEC

Route des Cigognes ALGER-MULHOUSE-STRASBOURG

o o Passagers et Frêt toutes destinations o o
CIRCUITS TOURISTIQUES

Avions « DC-3 Pullmann » — Avions Consuls

o Location d'avions — Travail Aérien o

Siège : 37, Bd Marcel-Duclos Agence : 17, Rue Auber

Tél. : 660-35

Tél. : 652-07 603-18

Adresse Télégraphique : **AEROTEC - ALGER**

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



Le pilote Jacques Pierchon devant un Aispeed Consul. Aérotec a eu trois de ces avions anglais avec lesquels l'exploitation a débuté en mai 1947 (Jacques Pierchon)



Le F-BEFI, premier DC-3 d'Aérotec, reçu en juin 1948. Aérotec exploitera six DC-3. Vu à Sidi-Bel-Abbès en 1960 (Jean-Claude Brouard)



DC-3 à El-Goléa en 1955 (Jean Delacroix)

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





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

Les convoyeurs se sont équipés de parachutes pour un largage de colis dans la région d'Adrar en 1954, avec un DC-3 d'Aérotec (Georges Gérard)



Intervention sur un DC-3 d'Aérotec
(Jacques Pierchon)



Réparation de roue à El-Abiod en 1961
(Jacques Perrin)



DC-3 à El-Goléa en 1958
(Gilbert Heim)



— DC-3 à Tébessa en juin 1959 (Jean-Louis Gosseume)

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



Livraison au profit des militaires à El-Abiod en 1961 avec un DC-3, ancien d'Air France
(Jacques Perrin)



Beechcraft 18 à Adrar en 1953. Aérotec utilisera une demi-douzaine de Beech 18 de différentes versions (Jean Delacroix)



Beechcraft 18 d'Aérotec à Oujda en 1957 (André Callay)





Beechcraft 18 (Sylvain Riva)



Beechcraft 18 dans le vent de sable (Alain Crosnier)



A Maison-Blanche (Jacques Pierchon)



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



Equipe dans un *Broussard* d'Aérotec
(Luc Dessault)



Ravitaillement d'un *Broussard* à El-Abiod en 1961 (Jacques Perrin)



SANA(Société auxiliaire de navigation aérienne)

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

Le *Halifax* B-BCJQ vu à Oran en 1948

(Michel Van Lerberghe)

TWA (Trans World Airlines)

La TWA fait escale à Maison-Blanche sur la ligne New York-Le Caire avec des DC-4 puis des *Constellation*. Ici, un DC-4 vu à Maison-Blanche
(Yves Donius)





DC-4 de TWA à Maison-Blanche (Yves Donius)



L'AFRIQUE DU NORD PAR AVION



PASSAGERS

FRET

AIGLE AZUR

Siège Social :



ALGER

70, Ch. Elysées, PARIS

Réservation et Départ

8, Rue Charras

Tél. Elysées 45.22-12.45-12.02

Tél. 318 - 07

SUCCURSALES :

NICE, MARSEILLE, BORDEAUX, AJACCIO, TUNIS,
CASABLANCA, DAKAR, SAIGON, HANOI.

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



Henri Bernet à Tunis-El Aouina le 26 juillet 1951 devant un Boeing 307 Stratoliner d'Aigle Azur (Henri Bernet)

AIR ATLAS

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

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

(Paul Pineau)





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

TUNIS AIR

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

Ici, un DC-4 de Tunis Air vu à Bône en 1961

(Robert Cortès)





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

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

Vu à Blida, deux *Armagnac* venus décharger des CRS en 1956

(Jean-Claude Royan)

UAT (Union aéromaritime de transports)

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

(Jean Delacroix)

Dernière diapositive

