

CGT et SATT

Compagnie générale transsaharienne

Société algérienne des transports tropicaux

LE TANEZROUFT
L'ENFER DU SAHARA

REGGAN

LE PLUS DURESSAI

**LA CHALEUR
LE SABLE
LE DÉSERT**

BIDON 5

LA PLUS BELLE RÉFÉRENCE

**2 AVIONS CAUDRON
MOTEUR RENAULT BENGALI
200 H³ DE VOL CHACUN
SANS LA MOINDRE
DÉFAILLANCE
RÉGULARITÉ 100%**

GAO

LA C^{IE} G^{LE} TRANSSAHARIENNE
la première ligne aérienne régulière au dessus du Sahara
emploie exclusivement
L'HUILE AEROSHELL & L'ESSENCE AVIATION SHELL

Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : Ariane Audouin-Dubreuil, Michel Barrière, Alain Bergeaud, Alain Cornu, Arlette Estienne-Mondet, Françoise Fouques-Duparc, Bernard Fox, Marc Llopis, Jean Studer, Simone Saint-Pierre, René Verseau et Georges Vieville.

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 :

- *Ligne du Hoggar* - Arlette Estienne-Mondet - Editions Philippe Chauveau - Paris 2005
- *Le général Estienne «père des chars»* - Arlette Estienne-Mondet - L'Harmattan - Paris 2011
- *Georges Estienne, aviateur et saharien* - Louis Castex - Journal *Les Ailes* 1950
- *Naissance de Bidon V* - Georges Estienne - Comité de l'Afrique française - Paris 1937
- *Bulletin d'information* - Cercle Aérophilatélique Français
- *Lignes africaines* - Gérard Collot et Alain Cornu - Éditions Bertrand Sinais - Paris 1999
- *Aviateurs d'Empire* - Dominique Bejui - La Régordane - Chanac 1993
- *Exploits et fantasmes transsahariens* - Dominique Bejui - La Régordane - Chanac 1994



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Mars 2020

ISBN 979-10-97541-18-7

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

<i>Mon ami le pilote Estienne...</i>	1
La Transsaharienne Citroën	2
Les Missions Algérie-Niger	4
Le Tanezrouft	8
La CGT	10
La SATT	12
Chronologie	14
Album photo	24

À la mémoire de Georges Estienne

Joseph Kessel, à propos de son ami Georges Estienne :

Il avait le sang-froid, la divination, la résistance nécessaires pour affronter l'inconnu.

En vérité, des hommes tels que lui n'ont pas de but. S'ils ont atteint celui qu'ils se proposaient, ils le dépassent pour aller plus loin, plus haut.

ABONNEMENTS :

France et Colonies françaises :

Un AN, 39 fr. ; SIX MOIS, 20 fr.

ABONNEMENTS :

Étranger :

Un AN, 42 fr. ; SIX MOIS, 22 fr.

La Vie Aérienne

REVUE HEBDOMADAIRE

Quotidien Aérienne

PARAISANT LE JEUDI

RÉDACTEUR EN CHEF : JACQUES MORTANE

ADMINISTRATION ET RÉDACTION : 30, rue de Provence, PARIS. Téléphone : Bergère 39-61, 39-62. - MAGASIN DE VENTE : 13, rue Rossini, PARIS

Copyright by L'Édition Française Illustrée, Paris, 1919



L'AS DES AS DE LA RECONNAISSANCE : LIEUTENANT ESTIENNE.

Nous avons rappelé dans notre numéro de Noël les multiples exploits de l'as des as de la reconnaissance photographique en monoplace, le lieutenant Estienne, fils du général qui après avoir tant fait pour l'aviation sut constituer de façon géniale notre armée de tanks. Entre autres exploits, le lieutenant Estienne a réussi à aller opérer au-dessus de Friedrichshafen et même d'Essen, effectuant seul un raid de plus de 100 kilomètres en territoire ennemi, malgré les attaques d'avions boches entreprises dès le début du voyage. Ce héros a la Légion d'honneur, la Médaille militaire et 7 palmes.

Mon ami le pilote Estienne...

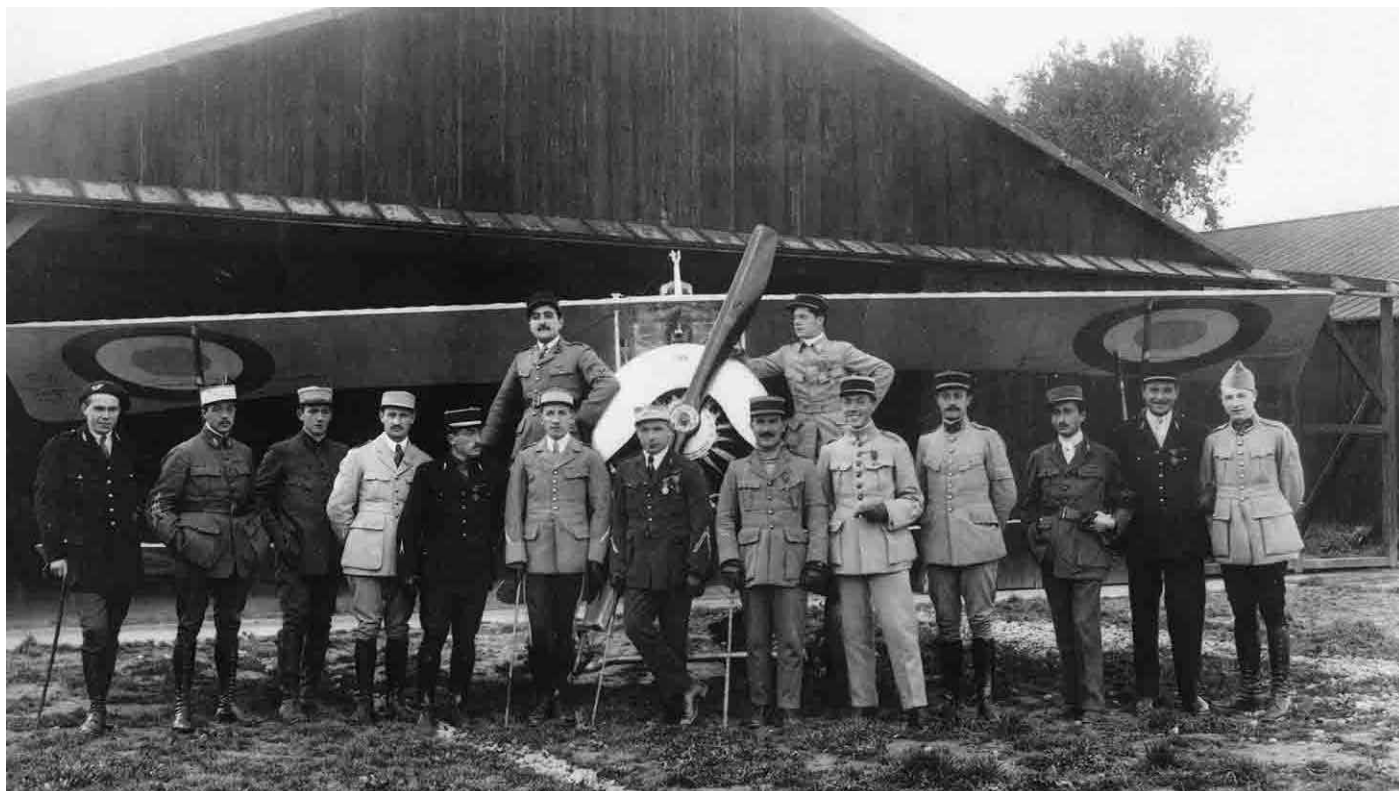
Georges Estienne, né en 1896, est le fils du général Jean-Baptiste Estienne, créateur des chars d'assauts et promoteur de l'Aviation militaire. Engagé en septembre 1914, à 18 ans au 13^{ème} Bataillon de Chasseurs alpins, il fait les campagnes de Belgique, de la Somme et de Vosges. Il passe dans l'aviation en 1915.

Pilote aux escadrilles N 12 de juin 1915 à juillet 1916, il est affecté ensuite à l'escadrille N 49 de juillet 1916 à novembre 1918. Il se distingue alors dans la reconnaissance à grande distance et il prend des clichés loin à l'intérieur des lignes allemandes, allant jusqu'à photographier les usines Zeppelin à Friedrieschafen.

Le commandant Louis Castex, aviateur et écrivain, écrit : *En 1916, j'étais sur le terrain de Bessoncourt, près de Belfort, la ville était protégée par une escadrille de chasse. Georges Estienne en faisait partie. Il souffrait de son inaction. Alors il fit, de sa propre initiative, adapter à son avion un réservoir spécial. Et le voilà entreprenant de longues reconnaissances à travers les lignes ennemies. Il s'était muni d'un appareil photographique qu'il avait disposé sur le plancher de sa petite carlingue. C'est ainsi que le Grand État-Major put avoir des photos de toute la vallée du Rhin. Partant de Belfort, il atterrissait à Lunéville, ayant photographié tout le Front et l'arrière du Front, ouvrant ainsi l'ère des grandes reconnaissances à l'intérieur des lignes ennemies.*

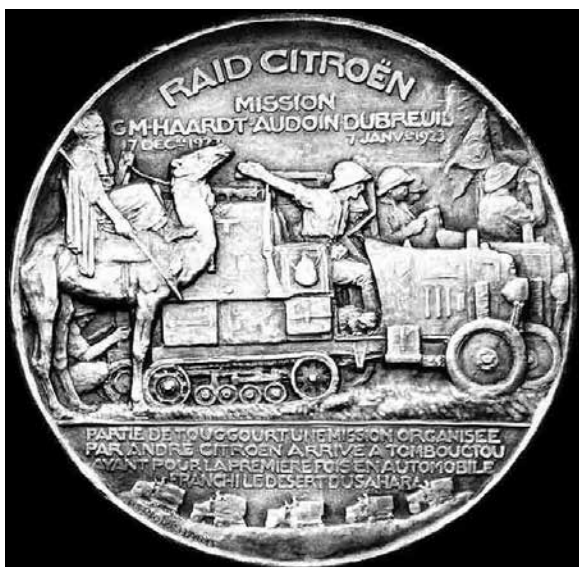
Titulaire de la Légion d'honneur, de la Médaille militaire et de cinq citations, il est volontaire pour la campagne de Pologne d'avril 1919 à décembre 1920 où il aura une septième citation sur le front de Wolhynie.

En Pologne, Georges Estienne retrouve son ami Joseph Kessel qui avait été son condisciple au lycée de Nice et qui commencera son roman *Nuits de Sibérie* par la phrase : *Mon ami, le pilote Estienne....*



L'Escadrille N 46, Georges Estienne à gauche, en Chasseur Alpin

La Transsaharienne Citroën



Après être passé aux essais en vol à Villacoublay, Georges Estienne découvre le Sahara à la suite de son père qui s'intéresse aux véhicules à chenilles d'André Citroën conçus par l'ingénieur Kégresse. Il participe, du 17 décembre 1922 au 7 janvier 1923, avec son frère René, à la première double traversée du Sahara par la mission Citroën de Georges-Marie Haardt et Louis Audoin-Dubreuil.

Le 1^{er} février 1923, les cinq Citroën B2 repartent de Tombouctou et, le 6 mars 1923, les cinq Citroën B2 de l'expédition sont de retour à Touggourt.

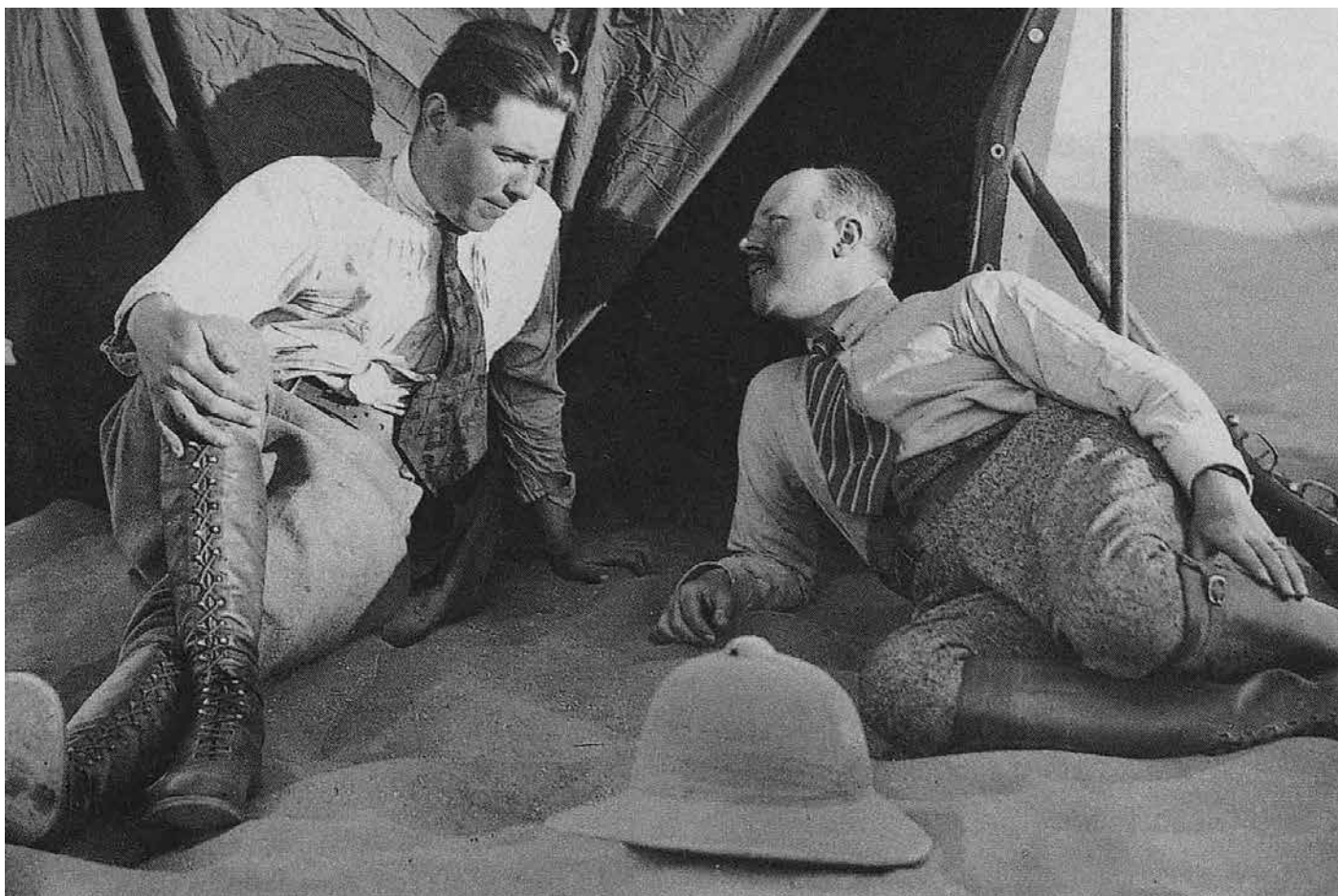
Pour la première fois, des autos partent d'Algérie et atteignent les rives du Niger à Tombouctou. Ce raid en quinze étapes et vingt-et-un jours ouvre une voie d'accès vers les pays du cœur de l'Afrique.

La Croisière Noire, montée ensuite par André Citroën, partira le 28 octobre 1924.



Ci-contre : Georges Estienne et son père, le général Jean-Baptiste Estienne, au cours de la Mission Citroën

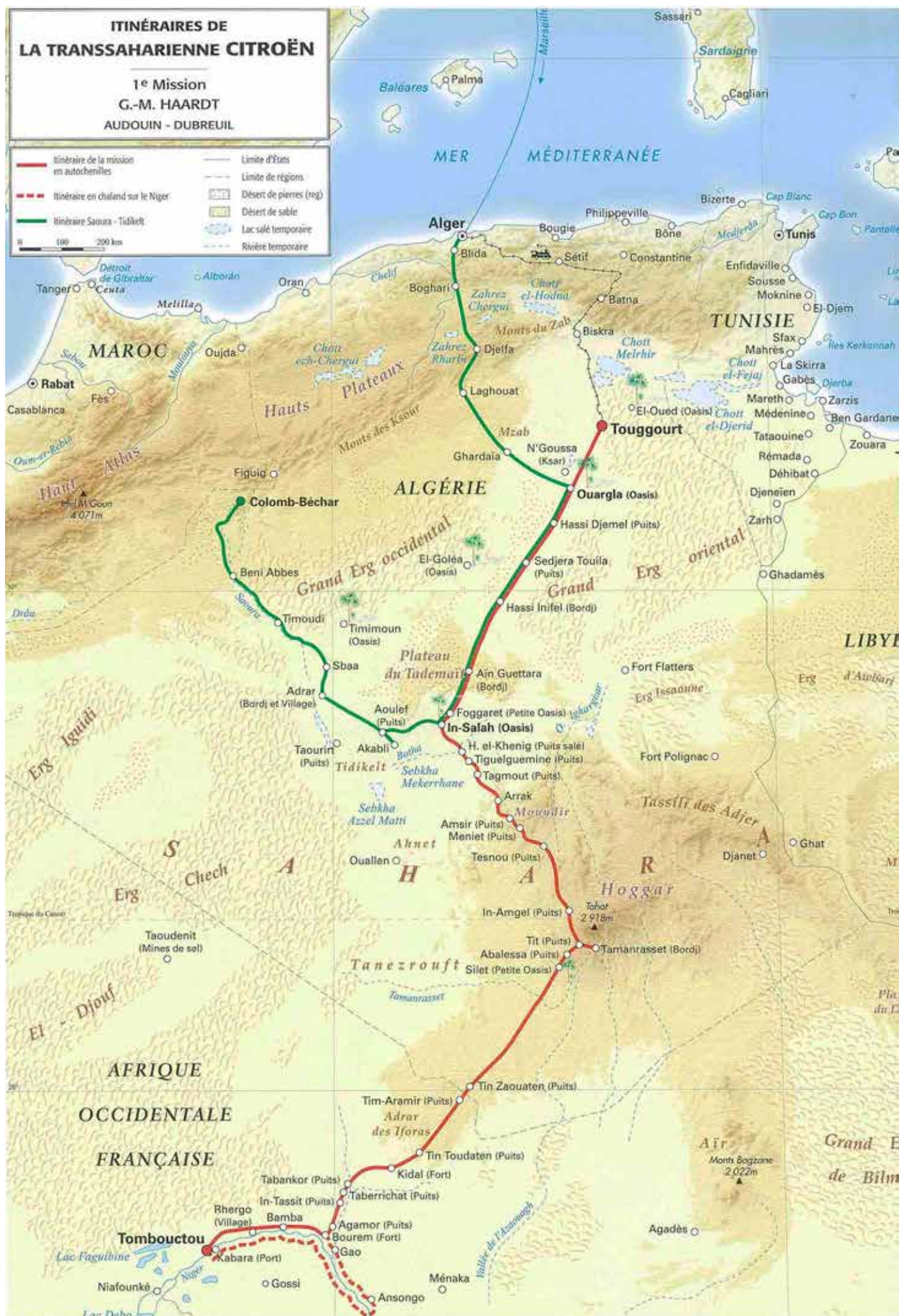
▼ *Georges Estienne et Louis Audouin-Dubreuil*



1^e Mission
G.-M. HAARDT
AUDOUIN - DUBREUIL

G.-M. HAARDT

AUDOUIN - DUBREUIL



Les Missions Algerie-Niger

Gaston Gradis, industriel qui, entre autres activités, construit les avions Nieuport, fonde, le 23 mai 1923, la Compagnie générale transsaharienne (CGT), entreprise de transports routiers dont le général Estienne est président. Le but de la CGT est de reconnaître et d'équiper une route transsaharienne devant convenir à l'établissement d'une voie ferrée et d'une ligne aérienne. La piste automobile étant la base indispensable à la construction de la voie ferrée et des aérodromes. La Mission Citroën emprunte les pistes chamelières sur un sol difficile par les massifs montagneux de Touggourt à Tombouctou. Georges Estienne envisage de créer une route dans le Tanezrouft, encore en blanc sur les cartes et qui n'a été traversé qu'une fois, d'ouest en est, par le lieutenant Cordier en 1913 au prix de difficultés considérables. L'enjeu est énorme : 1 400 km, dont 1 000 km sans eau.

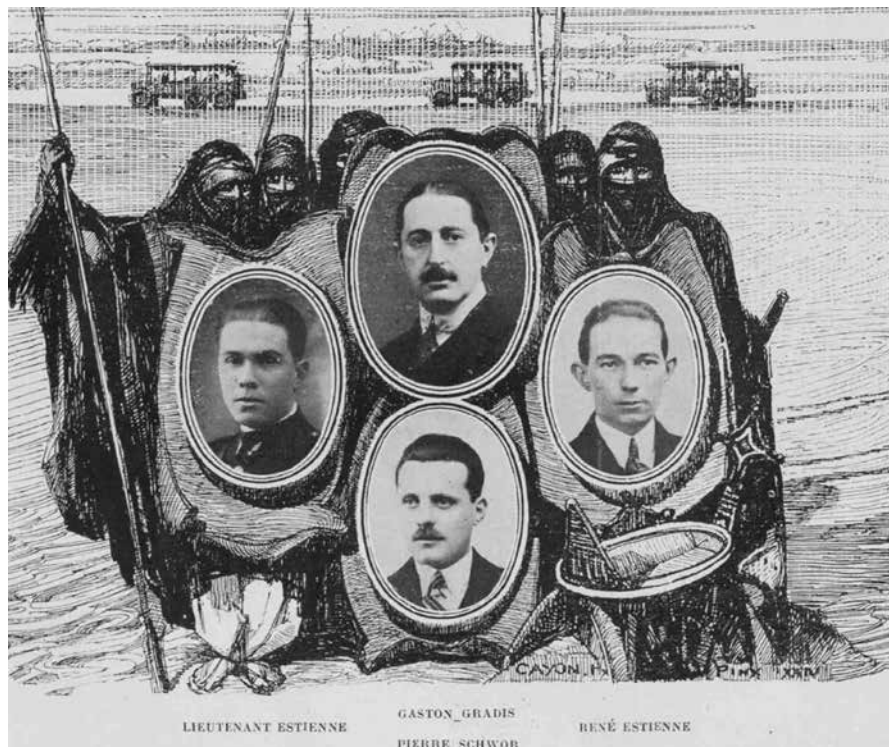
Le général Estienne et la CGT mettent sur pied la Mission Algerie-Niger avec le concours de plusieurs ministères. La Mission, dirigée par Georges Estienne, part d'Alger pour le Tanezrouft le 9 novembre 1923 avec quatre autos-chenilles Citroën-Kégresse et un avion Nieuport-Delage à ailes repliables en remorque et son frère René. L'avion est prévu pour faire des reconnaissances d'itinéraires à travers les dunes du Grand Erg Occidental que la mission doit traverser pour rejoindre Timimoun. Mais l'avion est brisé à l'atterrissage dans les dunes d'Hassi-el-Hamri. Georges Estienne réussit cependant à déterminer la route directe Reggan-Gao, évitant la traversée de toute région accidentée, d'erg ou de sable mou. L'obstacle saharien disparaît et le Tanezrouft, naguère redouté, se révèle particulièrement favorable au roulage des automobiles et à l'atterrissage des avions. Cet itinéraire sera emprunté les années suivantes par les différentes missions qui franchiront le Sahara tant par air que par terre (voyage du maréchal Franchet d'Esperey, raid Delingette, Croisière Noire Citroën, mission De Goys, etc.). André Citroën, son épouse, l'ingénieur Adolphe Kégresse (l'inventeur des chenilles souples portant son nom) et le général Estienne, vont à la rencontre de l'expédition dans la Sahara, accompagnés par de nombreux journalistes, à l'arrivée à Savé au Dahomey le 4 décembre, alors que le groupe a parcouru 3 600 kilomètres.

Georges Estienne, déçu par les chenillettes Citroën, croit aux possibilités de la voiture à roues. Un raid est effectué à bord de trois voitures de série Renault 2x6 roues jumelées type MH 10 CV, avec quatre roues motrices jumelées sur deux ponts arrière. Gaston Gradis, les frères Estienne, l'ingénieur-mécanicien Schwob, les mécaniciens-pilotes Liaume, Liocourt et Bonnaure et des Légionnaires armés sachant conduire partent de Colomb-Béchar le 25 janvier 1924.

La Mission emprunte la route du Tanezrouft, sous la protection de trois Breguet 16 sous les ordres du lieutenant Noël Paolacci. Elle arrive à Bourem le 30 janvier. Le Niger est franchi à Gaya, pour atteindre Cotonou. Le 24 janvier 1924, Louis Audouin Dubreuil, avec quatre auto-chenilles Citroën, était parti dans la même direction. Il est rattrapé par les Renault à Adrar.

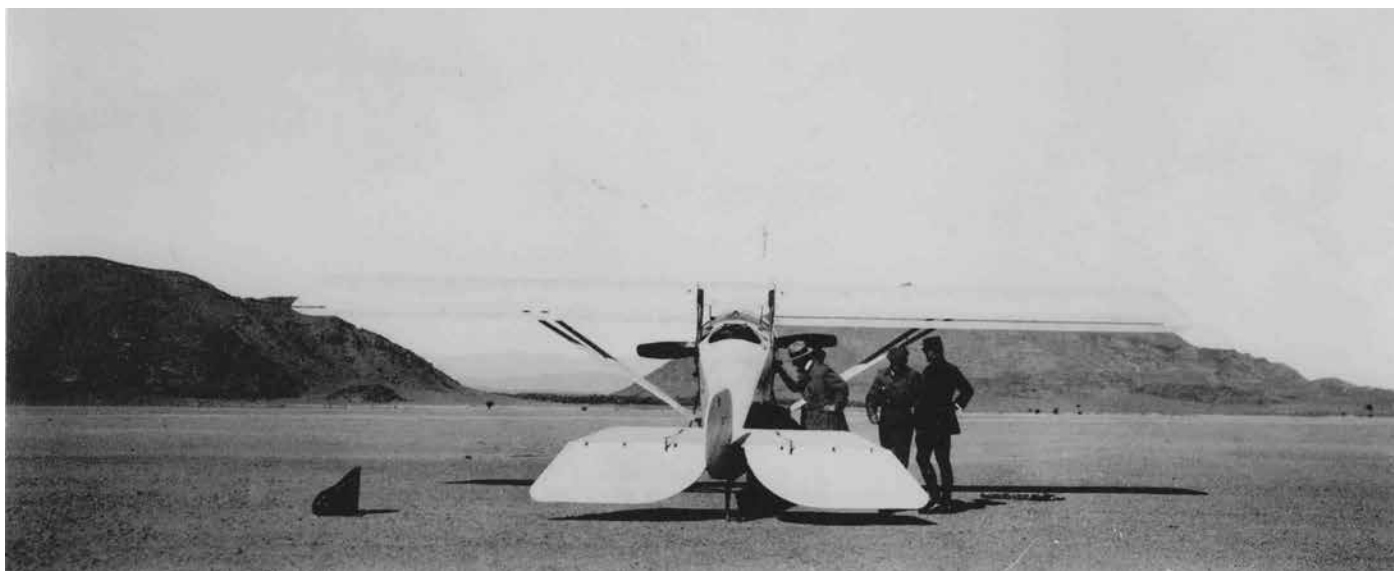
La deuxième Mission a lieu du 15 novembre au 14 décembre 1924. Trois voitures avec chauffeur et un légionnaire : Maréchal Franchet d'Esperey et Gaston Gradis, commandant Ihler et René Estienne, Georges Estienne et Henri de Kerillis. Henri de Kérislis, ancien As du bombardement et membre du Comité Français de Propagande Aéronautique, travaille pour Farman.

Malgré la publicité qui sera faite autour de la Croisière Noire qui partira de Colomb-Béchar le 28 octobre 1924, avec huit auto-chenilles, pour atteindre la côte sud de l'Afrique et Madagascar par la voie maritime, l'avenir de la circulation routière au Sahara sera aux voitures à roues.



▲ *Gaston Gradis et les membres de la Mission Alger-Niger*

▼ *Le Nieuport-Delage en remorque derrière les chenillettes Citroën-Kégresse*



Dans son numéro du 8 mars, *L'Illustration* a consacré un article à la nouvelle route de grand tourisme que l'automobile vient d'ouvrir à travers le Sahara. A la suite des auto-chenilles de la mission Audouin-Dubreuil, elle invitait ses lecteurs à parcourir les étapes de Colomb-Béchar à Tombouctou, par la vallée de la Saoura et le Tanezrouft. Dans le même temps, toutefois, comme nous le disions, une autre mission accomplissait la même randonnée : celle de M. Gradis et des frères Estienne, pilotant des voitures Renault 10 CV à six roues jumelées. Ces véhicules avaient déjà fait leurs preuves lors de l'inauguration de la première ligne de tourisme de Touggourt à Tozeur (voir *L'Illustration* du 26 janvier). A la fin de janvier, M. Gradis adoptait définitivement ce nouveau matériel pour établir la liaison rapide entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale française. Le mois suivant, il entreprenait par le même moyen un voyage d'études au Niger et au Sahara. Le 1^{er} mars, il était de retour à Colomb-Béchar, d'où les « six roues » regagnaient Alger, par Figuig, Aïn-Sefra et les pistes du Sud.

Au carnet de route, tenu par M. Schwob, ingénieur aux usines Renault, chargé de la direction technique de la mission, nous empruntons ces quelques extraits :

... S'illuminant les unes les autres, les automobiles ont quitté doucement, le 25 janvier, Colomb-Béchar endormi. A partir de cet instant, nos impressions, au cours de ce voyage ininterrompu de jour et de nuit, se succéderont dans une alternance régulière de tableaux tour à tour éblouissants de soleil et hantés d'ombres impénétrables, comme en un film incohérent d'actualités.

Empruntant une piste sablonneuse assez précaire qui serpente le long de l'oued Saoura, à travers les touffes de drinn et d'alfa, nous débouchons à l'aube dans la rocaillie des gorges sauvages d'Igli. Après avoir franchi quelques dunes, Beni-Abbès apparaît bientôt ; sa redoute blanche, fine comme une dentelle, s'accroche aux flancs d'une falaise jaillissant de la palmeraie dont les ombres profondes contrastent avec l'or des premières vagues du grand Erg occidental. Franchissant le cañon qui nous sépare de hauts plateaux rocheux, nous roulons vers les montagnes qui longent l'oued Saoura, au delà de Guerzim. Nous les atteignons à la nuit et progressons à la clarté des phares, dans ce chaos dantesque de roches noires exagéré par les ombres. Au petit jour, sortant des gorges à Fom-el-Kheneg, nous piquons sur Adrar où la mission arrive le 26 janvier, à 14 heures. Au soleil couchant, les voitures dépassent les foggaras qui encerclent le poste et partent en direction du Sud, s'enfonçant dans l'obscurité vers Taourirt, dernière oasis du Touat, à hauteur de laquelle elles passent vers minuit.

Les premières lueurs du jour nous révèlent alors le néant absolu où nous avançons rapidement, sans rien apercevoir qu'un plan infini de sable fauve sur lequel un « abîme d'air et de lumière » règne en maître. Arrivant à hauteur du puits d'Ouallen, caché derrière une crête ébréchée, seul relief de cette immensité, nous laissons souffler quelques instants nos fidèles moteurs dont le ronronnement régulier n'a pas cessé de rompre le grand silence du désert depuis des heures.

L'étape suivante nous engage dans le Tanezrouft-Ahenet, désert dans le désert, chef-d'œuvre de sécheresse et d'aridité dont l'accès est interdit, sous peine de mort, à toutes les caravanes. La grande vitesse de nos voitures permet de parcourir rapidement, dans la journée du 28 janvier, les 525 kilomètres qui nous séparent de Tessalit. Dépassant la frontière des territoires du Sud et du Soudan, la mission rencontre de hautes dunes que la brise enveloppe d'une gaze de sable léger ; nous nous y infiltrons sans difficultés et, dans la soirée, nous apercevons au lointain le massif

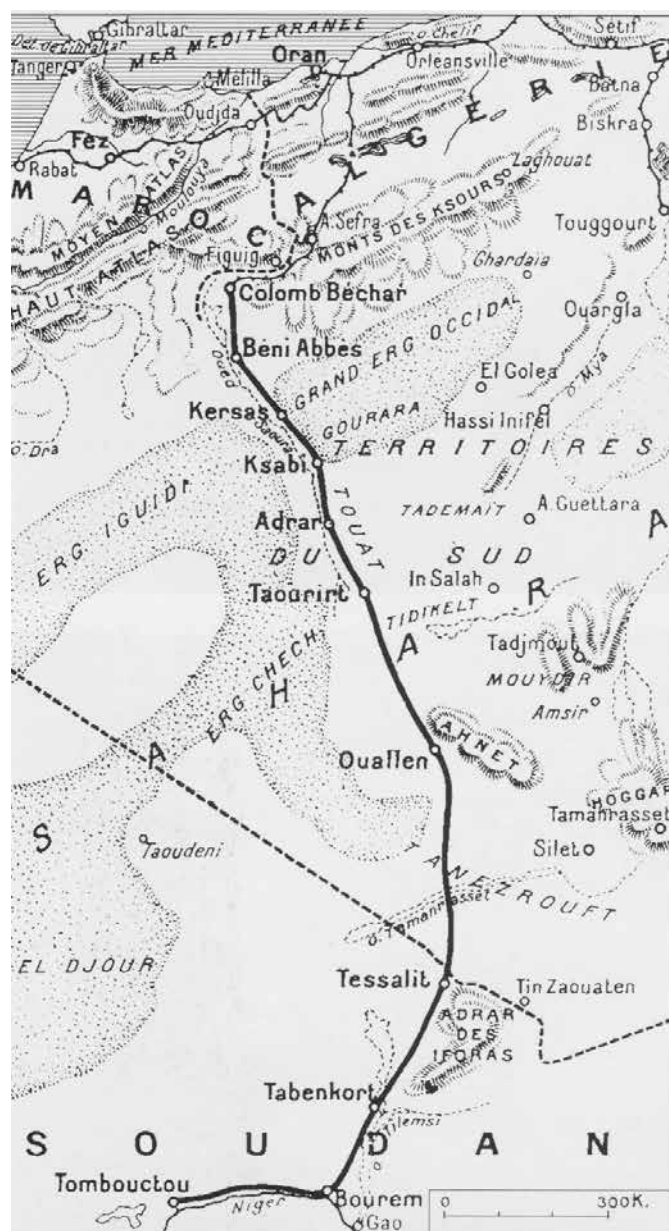
UNE DOUBLE TRAVERSÉE DU SAHARA EN AUTOMOBILE

DE L'ALGÉRIE AU NIGER EN CINQ JOURS

Première Mission Algerie-Niger

L'Illustration n° 4232 du 12 avril 1924

Ci-dessous, le trajet suivi par la Première Mission Gradis et par la Mission Audouin-Dubreuil.



bleuté de l'Adrar des Iforras où se dissimule le puits de Tessalit. A 22 heures, accueillis joyeusement par les tirailleurs sénégalais venus occuper le point d'eau par mesure de sécurité, nous atteignons une vieille kasbah en ruines, réalisant ainsi la première liaison rapide de l'Algérie avec l'Afrique Occidentale française 94 heures après notre départ de Colomb-Béchar.

29 janvier. — Sur un clapotis de sable, au milieu de touffes et de rochers feuilletés, d'arbustes secs et de quelques gommiers, les voitures tangent et suivent de rares branches mortes piquées en terre, symboles de la piste qui doit nous conduire au Niger. Un tel tracé, impropre à tout trafic rapide, nous incite à rechercher une voie moins embroussaillée et plus directe. A partir du puits d'In Tanaout, le lieutenant Estienne entreprend alors une reconnaissance complémentaire de 400 kilomètres, au cours de laquelle il découvre, étudie et précise une route naturelle : le long ruban de sable de l'oued Tilemsi qui recoupe à Tabankort l'excellente piste de Kidal à Bourem. Vingt-quatre heures d'allées et venues ont diminué notre approvisionnement d'essence et nous sommes obligés de retourner à Tessalit pour nous ravitailler.

30 janvier. — Revenant sur nos propres traces, nous parcourons à nouveau la brousse soudanaise, la steppe desséchée sur laquelle planent lourdement de grands vautours gris dont les ombres se promènent lentement sur le sol. A la fin de l'étape, couverte par une chaleur étouffante, nous retrouvons à Tessalit nos braves Bambaras très honorés d'aider, en qualité de premiers garagistes du Sahara, à notre ravitaillement.

31 janvier. — Nous reprenons le départ et inaugurons en quelque sorte la route du Tilemsi, au cours de laquelle, d'un geste hiératique, quelques bergers touareg, au visage voilé par le litham bleu, viennent gravement nous saluer près de Tabankort. La nuit nous surprend sur la piste de Kidal à Bourem et, vers 11 heures du soir, nous touchons au Niger. Pour cette randonnée, de 2.200 kilomètres, sept jours ont suffi, dont deux ont été consacrés à la reconnaissance du Tilemsi.



La descente des plateaux rocheux devant Beni-Abbès par les « six roues » Renault.



Une halte de la mission automobile transsaharienne, à l'oasis de Zaoufet-Reggan, après plus de 1.000 kilomètres dans le désert : le couscous du Marabout.

Le Tanezrouft

À partir de février 1926, les frères Estienne balisent la piste du Tanezrouft en enfouissant, tous les 50 km, une réserve d'eau signalée par un fût vide. Le premier bidon, au nord de Tessalit, porte le numéro 1 et la numérotation continue jusqu'au numéro 16. Le cinquième bidon, Bidon 5, à mi-distance de Ouallen et Tessalit, est le relais le plus important de la piste Gao-Reggan, à 520 km au sud de Reggan. Il devient célèbre avec son hôtel improvisé dans deux carrosseries de voitures-couchettes.

En 1926, la CGT prend l'initiative d'équiper la route reconnue. Elle construit tout d'abord, au milieu du Sahara, à Reggan, puis à Gao, des centres importants avec hôtels, garages, ateliers, stations radio, dépôts d'essence et de matériel. Les travaux de balisage des 1 300 kilomètres qui séparent Reggan de Gao, décidés par le ministère de l'Air, seront terminés en mai 1932.

En 1927, la CGT organise, sur le parcours Colomb Béchar-Reggan-Gao, le premier service régulier transsaharien par automobile de voitures-couchettes Renault 6 cv à six roues et elle est chargée, l'année suivante, du transport des missions de l'Organisme d'études du chemin de fer transsaharien qui devait aboutir à l'adoption du tracé Reggan-Gao, projet qui n'aboutira jamais, la ligne de chemin de fer s'arrêtera définitivement à Djelfa.

Malheureusement, René Estienne est assassiné le 18 mai 1927 au Maroc, au col de Belkacem, près de Bou-Denib.

En 1929, la CGT entre dans le groupe de la Société anonyme de transports industriels et commerciaux. Sous l'impulsion de Maurice Bonhomme, administrateur délégué, la CGT passe de la période d'études à celle des réalisations pratiques. À cette époque, après son voyage d'inspection en Afrique Occidentale, André Maginot, ministre des Colonies, accompagné du ministre Messimy et du Maréchal Franchet d'Espèrey, emprunte le service transsaharien de la Compagnie pour rentrer en Algérie.





Sur cette terre africaine où RENAULT a déjà si souvent triomphé avec :

La Mission Gradi-Estienne, 1924 : Oran-Niger en 117 heures.

Le Raid Delingette, 1925-26 : Oran-Le Cap.

Le Raid Estienne, 1927 : Oran-Niger-Tchad-Guinée-Alger, 18.000 kms. en 36 jours.

Le Raid Leblanc, 1928-29 : 1^{re} liaison automobile Égypte-Éthiopie

Les services réguliers desservis, depuis plusieurs années, à travers toute l'Afrique du Nord Française et le Sahara par la Cie Gle Transsaharienne et les Auto-Circuits Nord-Africains.

4 VIVASIX SIX CYLINDRES

**ont triomphé, il y a quelques semaines,
dans le RALLYE TRANSSAHARIEN, en
soutenant la moyenne la plus élevée de
toutes les équipes engagées : 51 km. 600**

▲ La «compétition» engagée sur les pistes sahariennes entre André Citroën et Louis Renault, qui en avaient fait une affaire personnelle, est remportée définitivement par Renault. Les roues à pneumatiques se sont montrées plus performantes et André Citroën se retire, malgré le succès publicitaire de la Croisière Noire



▲ Le 7 janvier 1927, Georges Estienne part des usines Renault de Billancourt à bord d'une « Torpédo 6 CV » de série, une voiture neuve à quatre roues de couleur blanche. En partant, il déclare : « Je la roderai en traversant le Sahara ». Son objectif est de permettre la réalisation d'un vieux rêve : la liaison entre les chemins de fer de l'Afrique du nord et de l'Afrique centrale. Seul, sans mécanicien, il parcourt 18 000 km en 36 jours. Quelques semaines plus tard, il fait son entrée dans la cour d'honneur de l'usine. Voulant prouver que n'importe qui peut effectuer cette traversée, Georges Estienne vient de traverser le Sahara en solitaire pour la première fois de l'Histoire. À cette occasion, il effectue Oran-Niamey en cinq jours et relie Paris à Fort-Lamy en onze jours.

La CGT

La Compagnie générale transsaharienne, dès l'origine, a pour but la création de liaisons routières et aériennes entre l'Algérie et l'Afrique Noire. Elle s'applique à l'établissement d'une infrastructure terrestre sans laquelle une ligne aérienne ne peut pas fonctionner au Sahara.

Selon un principe bien connu : *Au Sahara, le chameau a précédé la voiture et la voiture a précédé l'avion.*

En 1927, la CGT organise sur ce parcours le premier service régulier automobile. En 1929, elle entre dans le groupe important de la Société anonyme des transports industriels et commerciaux, administrée par Maurice Bonhomme.

Après avoir effectué de nombreux vols au Sahara, en particulier avec le colonel Joseph Vuillemin, Georges Estienne adjoint à la CGT l'activité aéronautique qu'il souhaitait depuis longtemps. En collaboration avec la Compagnie aérienne française (CAF), une expérience de transport de courrier par voie aérienne avait été entreprise en novembre et décembre 1931 avec des Farman 190. La perte d'un des deux Farman met fin à cette tentative.

En 1933, Georges Estienne, qui ne s'entend pas avec Maurice Bonhomme, quitte la CGT pour créer, avec succès, la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) sur la ligne du Hoggar, par Tamanrasset.

Son organisation automobile, son réseau de radio et ses postes de ravitaillement au long de la route du Tanezrouf permettent à la CGT de créer le premier service aérien postal régulier au Sahara. Elle reste fidèle à Renault et n'exploite que des Caudron-Renault 282 *Phalène* : les F-AMVD, F-AMVE, F-AMVF et F-ANBF.

Après sept voyages d'étude effectués au printemps 1934 et un vol d'étude effectué vers Dakar du 17 mars au 6 avril 1934, la CGT ouvre un service postal de Colomb-Béchar à Niamey le 17 octobre 1934.

La Ligne est étendu jusqu'à Cotonou le 28 novembre 1934. Le trajet Colomb Béchar-Cotonou est effectué en deux jours, avec un arrêt nocturne à Gao. Au cours de cette période, une liaison bimensuelle, avec les Caudron *Phalène*, a été établie entre Reggan et Gao, avec une régularité parfaite par les pilotes Pierre Monteil et Charles-Henri Fouquet.

Par ailleurs, beaucoup plus au nord, la CGT reprend, d'août à octobre 1934, la ligne saisonnière Bône-Tunis créée par Air-Union et abandonnée par Air France à sa création, mais sans transport de courrier. Elle reliera, à partir de janvier 1935, Alger, puis Oran, à Colomb-Béchar pour le transport de passager et de courrier.

Avec le développement d'Air Afrique et de la SABENA qui s'investissent avec des moyens puissants dans la ligne aérienne transafricaine, la CGT est contrainte de cesser toute son activité entre Alger, puis Oran, et Niamey. Seul subsiste le trajet Niamey-Cotonou qui est cédé à l'Aéromaritime en juin 1935.

La piste du Tanezrouft défrichée par la CGT, au long de laquelle il est possible d'atterrir sans difficulté, permet aux avions de traverser la région désertique avec la certitude de recevoir des secours en cas de panne. La CGT dispose à Reggan, à Bidon 5 et à Tabankort, de stocks importants d'essence aviation et de lubrifiants Shell qui permettent le ravitaillement des avions à leurs passages. Les touristes aériens peuvent souscrire auprès de la CGT un contrat qui leur assure hébergements, ravitaillements et les secours en cas de panne.



▲ Document établi par Alain Cornu

▼ Le Caudron 282 Phalène F-AMVD, premier avion de la CGT



La SATT

En 1933, après avoir quitté la CGT, Georges Estienne fonde la Société algérienne des transports tropicaux (SATT), avec ses amis pilotes de guerre Raymond Bailly et Jacques Roques, pour exploiter la ligne du Hoggar par Tamanrasset, prolongée vers Zinder et Kano. Avec 3 760 km, c'est la ligne d'autocars la plus longue du monde.

La SATT effectue des transports aériens à la demande à travers le Sahara en utilisant le Caudron 480 *Frégate* F-ANKY et le Farman 190 F-ALAP pilotés par l'Oranais Robert Jumeau. Elle met à l'essai, en octobre 1937, la ligne Alger-Ouargla-In Salah, prolongée jusqu'à Tamanrasset et Gao en 1938. Une ligne régulière double le service automobile de novembre 1938 à mai 1939 sur le trajet Alger-El Goléa-In Salah-Tamanrasset.

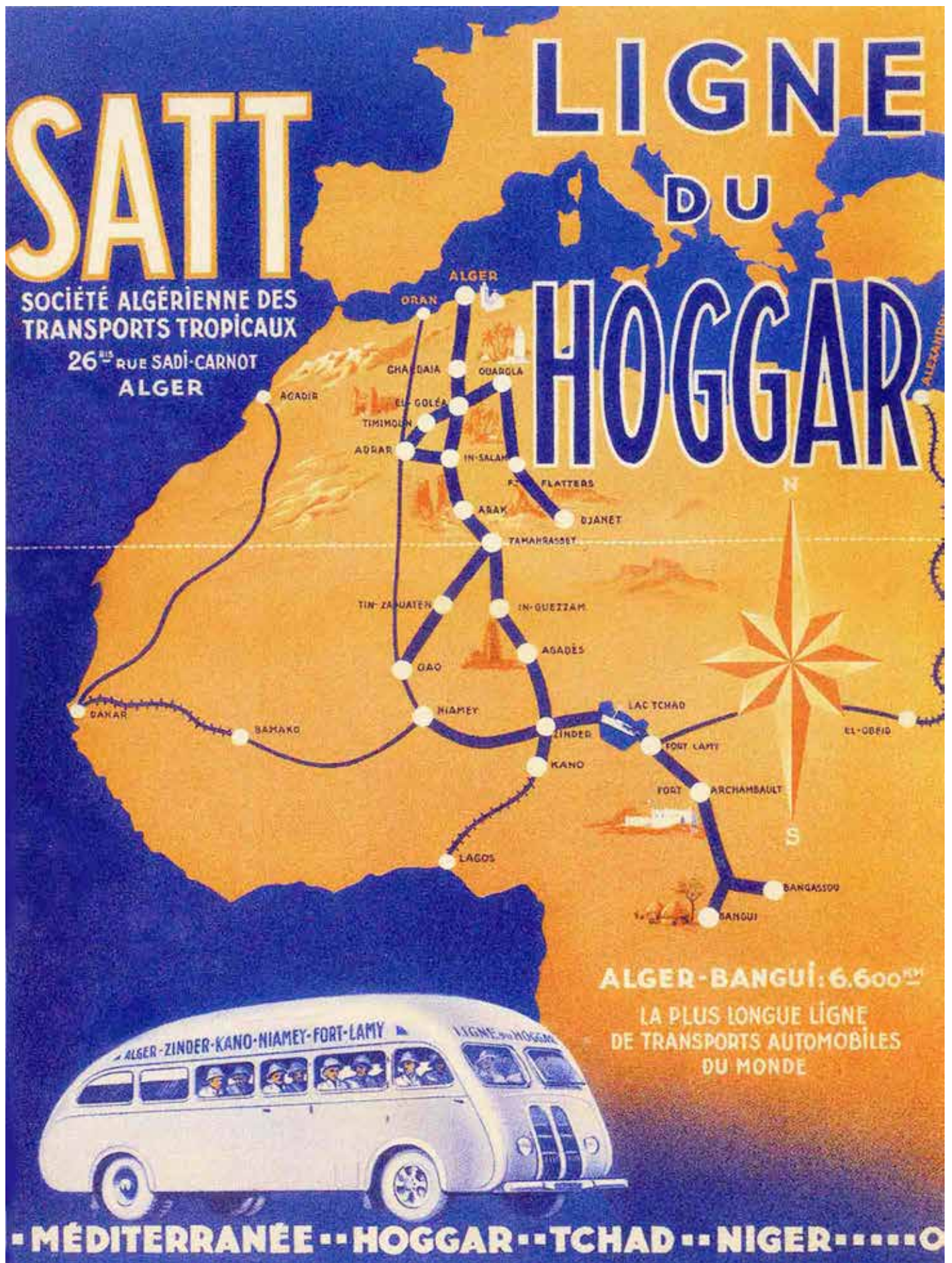
Une ligne postale militaire Alger-Ouargla-Fort Flatters est exploitée, de septembre 1939 à juin 1940, par Robert Jumeau pour desservir les postes de la frontière algéro-tunisienne, elle est associée à l'effort de guerre de la SATT qui mettra son parc de 150 camions et autocars au service de l'Armée.



▲ *Le Farman 190 F-ALAP de la SATT*

▼ *Le Caudron 480 Frégate de la SATT survivra au Sahara et à la Guerre et fera le bonheur de l'Aéro-club de l'AIA d'Alger (profil réalisé par Marc Llopis)*





La ligne d'autocar la plus longue du monde, créée par Georges Estienne

Chronologie

13 septembre 1930 : premier service régulier d'autocar sur la piste de Reggan par la Compagnie transsaharienne (CGT).

29 novembre 1931 : premier essai de liaison mixte auto-avion, de Colomb-Béchar à Reggan en auto par la CGT et de Reggan à Gao par le Farman 190 F-AJDD de la Compagnie aérienne française. Pilote : Pierre Obrecht, mécanicien : Puillet, passager : Georges Estienne, avec escale à Bidon 5, arrivée à Gao le 30. Vol de conserve avec Ludovic Arrachart qui va à Madagascar avec le Farman 190 F-AJNH et qui transporte Mr Level, administrateur de la CAF et son épouse. Courrier transporté.

22 décembre 1931 : départ de Gao du retour du premier essai de liaison mixte auto-avion de Gao à Colomb-Béchar par la CGT et la CAF, par le Farman 190 F-AJDD de la Compagnie aérienne française. Pilote : Pierre Obrecht, de la Compagnie transsaharienne, accompagné par un Touareg.

27-28 décembre 1931 : deuxième essai de liaison mixte auto-avion de Colomb-Béchar à Gao par la CGT et la CAF. Pierre Obrecht tente d'effectuer Colomb Béchar-Gao avec le Farman 190 F-AJDD. Le 28 décembre, après escale à Reggan, une tempête de sable le force à atterrir. L'avion est détruit et le pilote est retrouvé le 30. Le courrier arrive à Gao le 31 décembre.

12 février 1934 : le premier Caudron *Phalène* (F-AMVD), acheté par la CGT et piloté par Pierre Monteil, décolle du Bourget et arrive à Colomb-Béchar le 14. Il va ensuite à Reggan et Gao en réalisant le premier voyage de la CGT.

17 février 1934 : la CGT recommence l'expérience de 1931 de transport mixte auto-avion sur la ligne Colomb Béchar-Gao en alternance avec le service automobile. Le courrier est acheminé de Colomb-Béchar à Reggan en automobile et de Reggan à Gao par Pierre Monteil avec le Caudron *Phalène* F-AMVD. Arrivée à Gao le 22 février. Courrier transporté.

26 février 1934 : deuxième transport mixte auto-avion sur la ligne Colomb Béchar-Gao par la CGT. Le trajet est assuré de Reggan à Gao par Pierre Monteil avec le Caudron *Phalène* F-AMVD.

8 mars 1934 : le second Caudron *Phalène* (F-AMVE), acheté par la CGT et piloté par Charles-Henri Fouquet, décolle de Guyancourt et arrive à Colomb-Béchar le 14.

17 mars 1934 : troisième transport mixte auto-avion sur la ligne Colomb-Béchar-Gao par la CGT. Le trajet est assuré de Reggan à Gao par Pierre Monteil avec le Caudron *Phalène* F-AMVD et le mécanicien Goubault.

19 mars 1934 : quatrième transport mixte auto-avion sur la ligne Colomb Béchar-Gao-Niamey par la CGT. Le retour est assuré de Reggan à Gao le 25 mars par Duchesne, avec le Caudron *Phalène* F-AMVE.

25 mars 1934 : le troisième Caudron *Phalène* (F-AMVF), acheté par la CGT et piloté par Demay, décolle de Paris et arrive à Alger.

4 avril 1934 : Pierre Monteil, avec le Caudron *Phalène* F-AMVD et le mécanicien Goubault, effectue un voyage d'étude sur l'itinéraire Reggan-Gao-Niamey-Kano-Zinder. Ils sont accompagnés au sol par une automobile qui chaque soir recueille les renseignements collectés dans la journée.

26 avril 1934 : cinquième transport mixte auto-avion, sans courrier, Colomb Béchar-Gao par la CGT. Le trajet est assuré de Reggan à Gao par Pierre Monteil, avec le Caudron *Phalène* F-AMVD.

28 avril 1934 : sixième transport mixte auto-avion sur la ligne Colomb Béchar-Gao par la CGT. Le trajet est assuré de Reggan à Gao le 29 avril par Charles-Henri Fouquet avec le Caudron *Phalène* F-AMVE. Retour le 5 mai. Courrier transporté.



L'exploitation des Caudron Phalène par la CGT

11 mai 1934 : septième transport mixte auto-avion Colomb Béchar-Gao par la CGT. Le retour est assuré de Reggan à Gao le 12 mai par Pierre Monteil avec le Caudron *Phalène* F-AMVD.

6 août 1934 : inauguration de la ligne Bône-Tunis de la CGT par le pilote Pierre Monteil avec le Caudron *Phalène* F-AMVF. Le service sera interrompu en octobre.

13 octobre 1934 : premier voyage de la CGT qui reprend le service entièrement aérien sur la ligne Colomb Béchar-Niamey avec le Caudron *Phalène* F-AMVE. Pilote : Duchesne. Arrivée à Niamey le 19 octobre. Retour à Colomb-Béchar le 24 octobre. Départ pour Niamey le 31 octobre.

31 octobre 1934 : arrêt de la ligne Bône-Tunis de la CGT.

31 octobre 1934 : deuxième voyage de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Niamey avec le Caudron *Phalène* F-AMVE. Pilote : Duchesne. Arrivée à Niamey le 2 novembre. Retour à Colomb-Béchar le 7 novembre.

14 novembre 1934 : troisième voyage de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Niamey avec le Caudron *Phalène* F-AMVE. Pilote : Duchesne. Arrivée à Niamey le 16 novembre. Retour à Colomb-Béchar le 21 novembre.

28 novembre 1934 : départ de Niamey du premier voyage de la CGT qui prolonge la ligne Colomb Béchar-Niamey jusqu'à Cotonou avec le Caudron *Phalène* F-AMVD. Pilote : Pierre Monteil, mécanicien : Goubault. Arrivée à Cotonou le 30 novembre. Retour à Colomb-Béchar le 5 décembre.

12 décembre 1934 : deuxième voyage de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Cotonou avec le Caudron *Phalène* F-AMVD. Pilote : Pierre Monteil. Arrivée à Cotonou le 30 novembre. Retour à Colomb-Béchar le 19 décembre.

26 décembre 1934 : troisième voyage de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Cotonou avec le Caudron *Phalène* F-AMVD. Pilote : Pierre Monteil. Arrivée à Cotonou le 28 décembre. Retour à Colomb-Béchar le 2 janvier.

9 janvier 1935 : quatrième voyage de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Cotonou avec le Caudron *Phalène* F-AMVD. Pilote : Pierre Monteil. Arrivée à Cotonou le 11 janvier, retour à Colomb-Béchar le 16 janvier.

12 janvier 1935 : première liaison Cotonou-Niamey-Colomb Béchar par la CGT.

13 janvier 1935 : arrivé à Colomb-Béchar de Louis Rome, nouveau pilote de la CGT.

22 janvier 1935 : départ d'Alger du Caudron *Phalène* F-ANBF de la CGT, piloté par Pierre Monteil, vers Colomb-Béchar et Cotonou. Duchesne prend le relais à Gao, son avion est plaqué au sol et détruit le 24 janvier à Parakou (Dahomey) après un atterrissage forcé dû à une tornade. L'équipage est indemne et le courrier transporté par voie de terre à Cotonou atteint le 26 janvier.

6 février 1935 : reprise du service de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Cotonou en Caudron *Phalène*. Arrivée à Cotonou le 7 février. Le *Phalène* F-AMVD, piloté par Pierre Monteil, transporte Madeleine Radisse, correspondante du journal *Les Ailes*, et Mme de Lesseps.

11 février 1935 : Cotonou-Colomb Béchar-Alger par le Caudron *Phalène* F-AMVD de la CGT, piloté par Pierre Monteil, il transporte Madeleine Radisse, Mme Morand et le professeur Pasteur-Valéry-Radot.

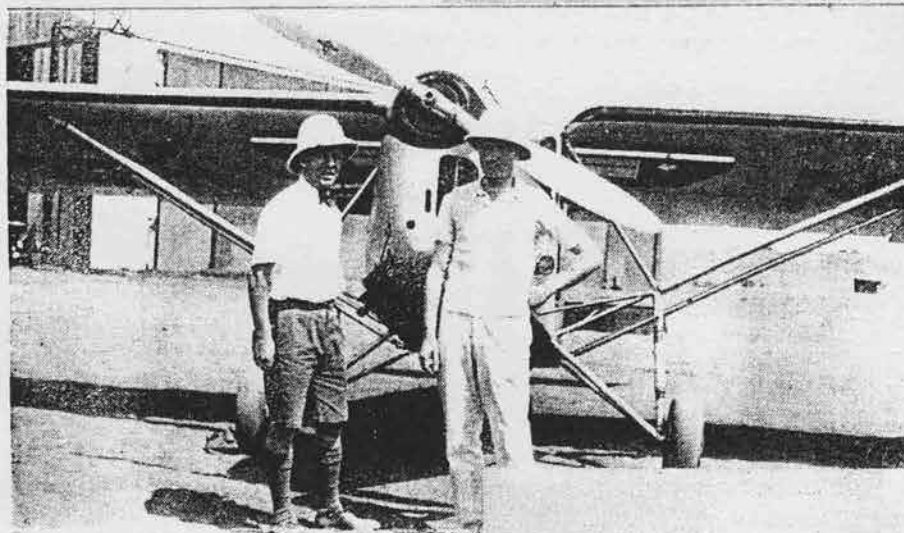
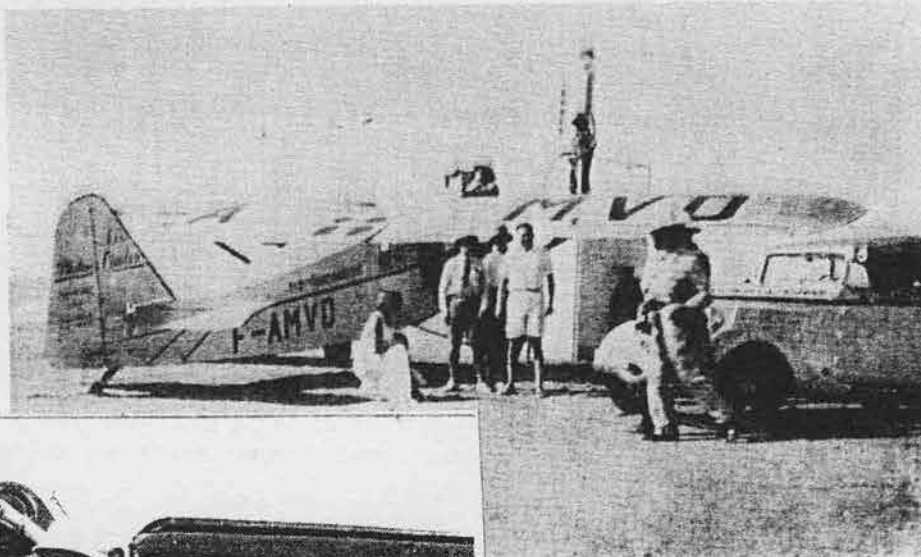
20 février 1935 : service de la CGT sur la ligne Colomb Béchar-Cotonou en Caudron *Phalène*. Arrivée à Cotonou le 22 février.

5 mars 1935 : départ d'Oran, nouvelle tête de ligne, du Caudron *Phalène* F-AMVE de la CGT, piloté par Louis Rome, vers Colomb-Béchar et Gao. Duchesne prend la suite avec le F-AMVF jusqu'à Cotonou atteint le 9 mars.

Premières liaisons REGGAN – GAO par la Cie GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE

REGGAN

Avion CAUDRON 282 F-AMVD de la Cie Gle Transsaharienne qui accomplit la liaison Alger – Gao – Dakar en mars et avril 1934.

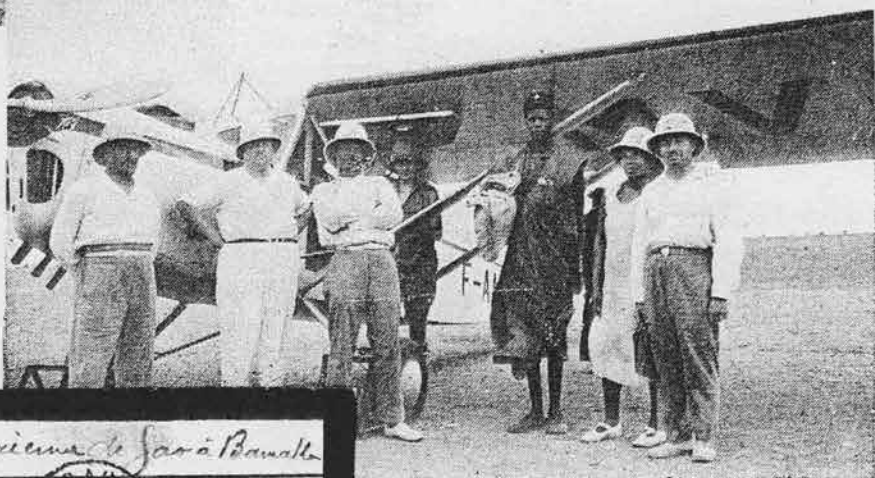


REGGAN

Equipage: Monteil, pilote et Goubault, mécanicien avant leur départ pour Gao et Dakar en avr 1934.

SEGOU

Le postier vient chercher le courrier de Bamako.



GAO – FRANCE

Vol de reconnaissance 2A
Avion CAUDRON 282 F-AMVD
Equipage Monteil et Goubault
Départ Gao 4/4/34,
Arrivée Paris 16/4/34.

Extrait du Bulletin d'information du
Cercle Aérophilatélique Français

10 mars 1935 : première liaison Cotonou-Oran par la CGT.

La mise en place de la SABENA sur Oran-Léopoldville (24 février) et Air Afrique sur Alger-Brazzaville (2 mars) concurrencent la CGT réduite au tronçon Niamey-Cotonou. La convention postale franco-belge du 23 mars 1935 est appliquée et réduit le transport postal de Cotonou à Gao et retour.

22 mars 1935 : deuxième et dernier départ d'Oran du Caudron *Phalène* de la CGT vers Colomb-Béchar et Cotonou atteint le 25 mars. Courrier transporté. Arrêt de l'activité postale de la CGT en Algérie à la suite de l'application de la convention franco-belge pour le transport du courrier postal. La CGT effectue, à partir du 30 mars, quelques vols de correspondance de courrier à partir de Gao vers Cotonou. Le service Niamey-Cotonou, est 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 fr, le billet Paris-Cotonou est de 6 250 fr.

26 mars 1935 : premier courrier mixte CGT-Air Afrique Cotonou-Gao-Oran. Caudron F-AMVF *Phalène* piloté par Duchesne et Bloch 120 F-AMSZ *Scorpion* piloté par Charles Poulin et Jean Dupuy, mécanicien : 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 avec le Caudron *Phalène* F-AMVE.

2 avril 1935 : premier courrier mixte CGT-SABENA Cotonou-Gao-Oran. Caudron 282 *Phalène* F-AMVE piloté par Duchesne et Fokker VIIb 3m OO-AGH *Edmond Thieffry* piloté par Coquyt.

8 avril 1935 : premier courrier mixte CGT-SABENA Oran-Gao-Cotonou. Fokker VIIb 3m OO-AGI *Léopold Roger* piloté par Van Acker et Caudron 282 *Phalène* F-AMVE piloté par Duchesne.

4 juin 1935 : dernier vol régulier de la CGT sur Cotonou-Gao par Duchesne avec le *Phalène* F-AMVE. Fin de l'activité postale de la CGT.

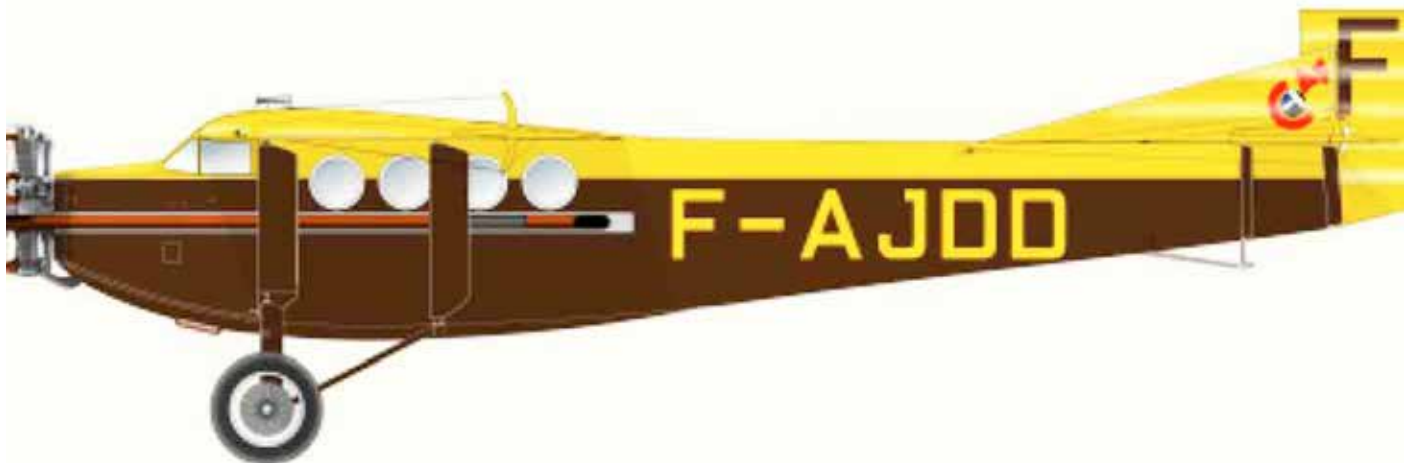
1^{er} octobre 1937 : accident d'un Caudron *Phalène* de la CGT devant se rendre d'Alger à Cotonou. Pilote : Duchesne, radio : Desrozes et mécanicien : Vernaz. Contraint d'atterrir entre Fort-Mac Mahon et El-Goléa, Duchesne repart dans un autre avion et disparaît. Il est retrouvé par une caravane, cinq jours plus tard, dans les environs de Ghardaïa. Le général Denain le prend à bord de son avion et le ramène à El-Goléa.

1^{er} avril 1938 : premier vol du service aérien postal temporaire Ouargla-Djanet par la Compagnie saharienne automobile (des frères Devicq) avec le Farman 192 F-AJNH *Avion-Bleu VII*. Pilote : Froment, navigateur : Devicq. Le matériel automobile de la Compagnie étant en panne ou hors service, ce voyage est décidé brusquement par Air Sahara pour aller au secours d'un camion en panne depuis le 18 mars à 30 km au nord de Fort-Polignac. Quatre autres voyages auront lieu le 15 avril, le 1^{er} mai, le 14 mai et le 2 juin. Escales à Fort-Flatters et Fort-Polignac.

La Compagnie Saharienne Automobile, créée par Armand Devicq et ses fils en 1935, assure le transport régulier de Ouargla à Djanet, via Fort-Flatters et Fort-Polignac, fondera, en 1938, la petite compagnie aérienne Air Sahara qui possède le Farman 190 F-AJNH piloté par Froment.

12 novembre 1938 : essai de transport aérien de courrier d'El-Goléa à Tamanrasset par la SATT. Pilote Robert Jumeau avec Caudron *Frégate* F-ANKY. Après cette tentative infructueuse, le courrier est acheminé en automobile.

21 septembre 1939 : à la demande de l'armée, service postal Alger-Ouargla-Fort Flatters avec le Farman 291 F-ALEZ de la SATT. Pilote : Jumeau, passagers : Georges Estienne et le colonel Azan commandant supérieur de Front de l'Est-Saharien. Retour le lendemain, avec un nuit à Ouargla. La ligne sera reprise le 20 avril 1940 par l'armée de l'Air.



▲ Le Farman F-AJDD de la Compagnie aérienne française qui a fait le défrichage de la ligne (M. Barrière)

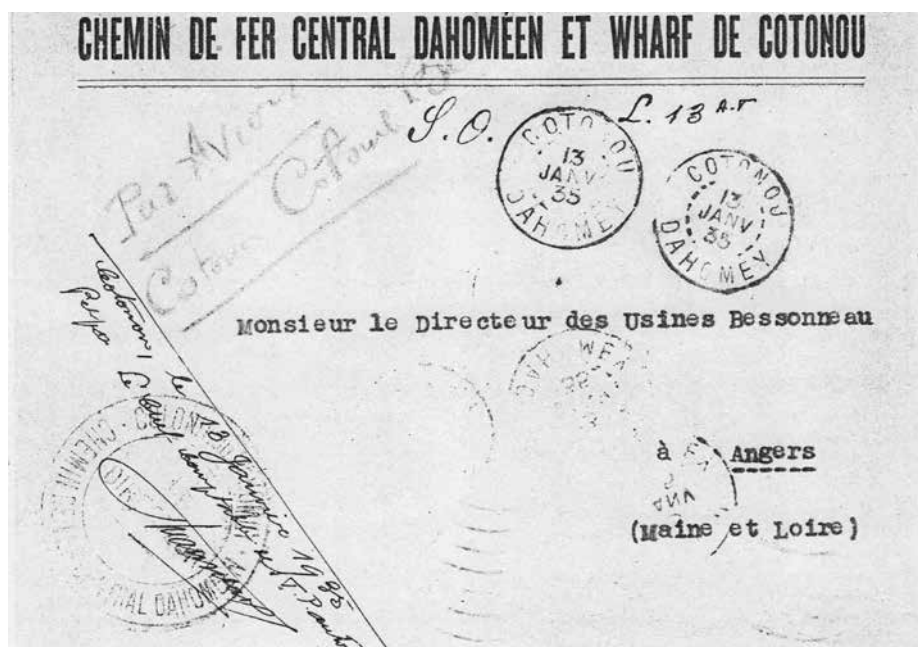
▼ Le camion de la Compagnie saharienne automobile des frères Devicq charge du courrier transporté par un Bloch 120 d'Air Afrique



12 janvier 1935
Première liaison Cotonou-Niamey-Colomb Béchar



13 janvier 1935



22 janvier 1935
Accident de Pierre Monteil à Parakou (Dahomey) avec le Caudron Phalène F-ANBF



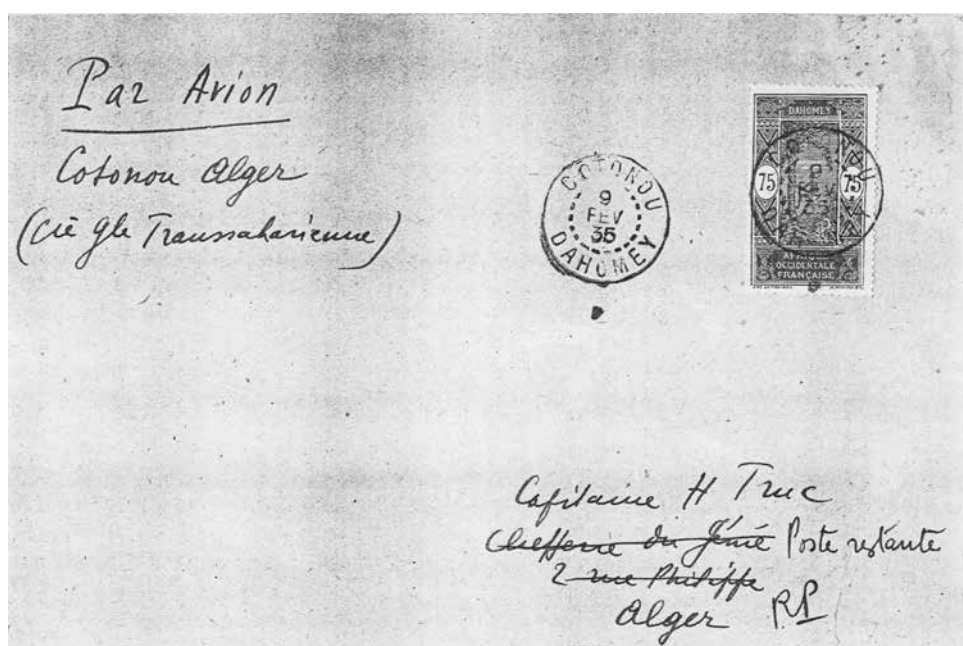
27 janvier 1935



28 janvier 1935



9 février 1935



20 février 1935



24 février 1935



10 mars 1935

Première liaison Cotonou-Oran



Par Avion

ORAN-RECHAR-COTONOU du 19/MARS/1936

Franchise Militaire

2015
18-3
85
C. R. A. M.

Monsieur Amédée AUTHIE

Maréchal des Logis au Détachement
des Autos Spéciales du Sahara

COLONIE-RECHAR

PAR AVION

COTON D'OR
25
MARS
35
D'ALGERIE

COTON D'OR
25
MARS
35
D'ALGERIE

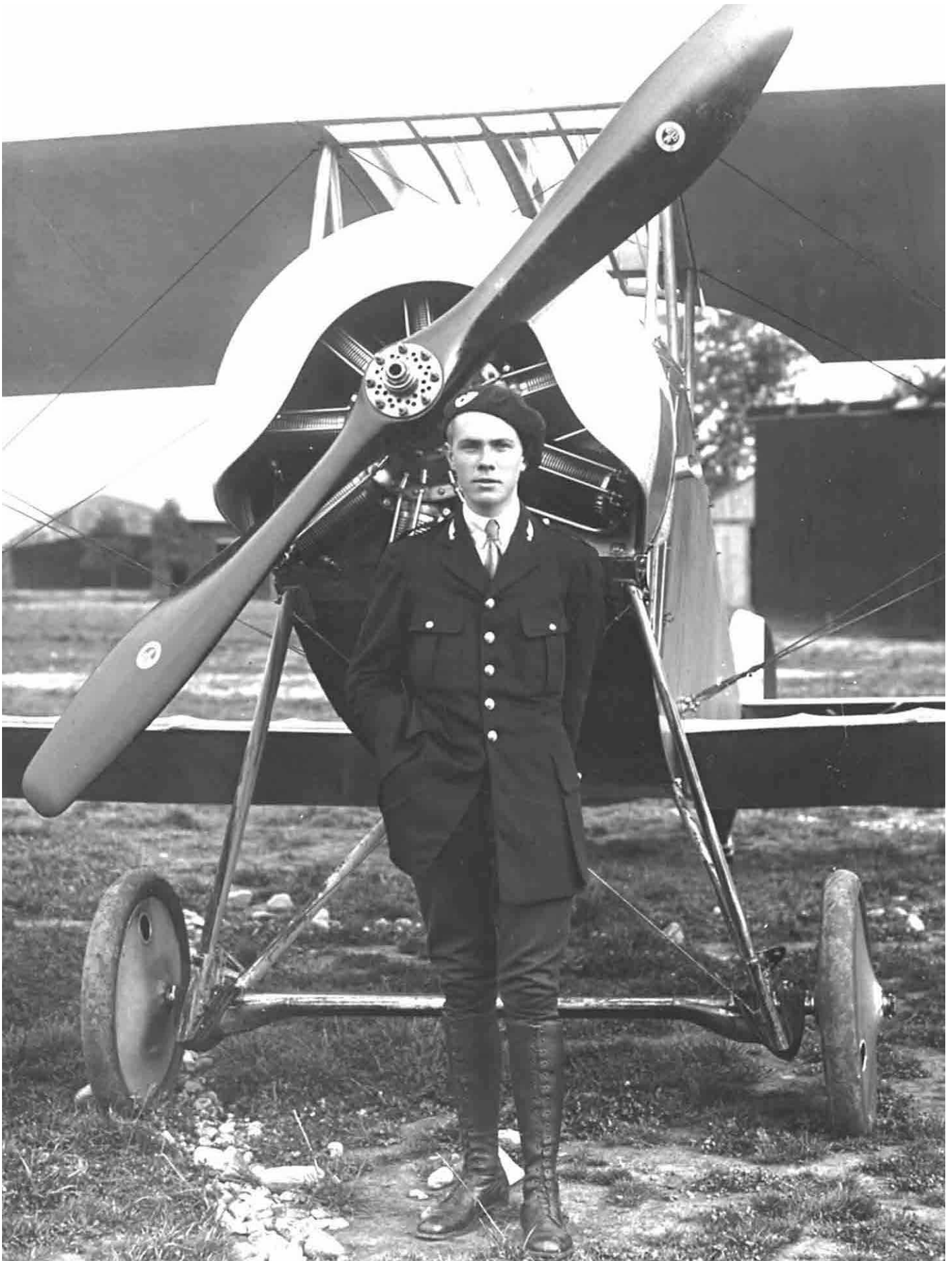
COTON D'OR
25
MARS
35
D'ALGERIE

20
D'ALGERIE
20

AFRIQUE
OCCIDENTALE
FRANCAISE

Monsieur le Capitaine Gue
Poste restante
Alger Esplanade
Algerie

Album photo



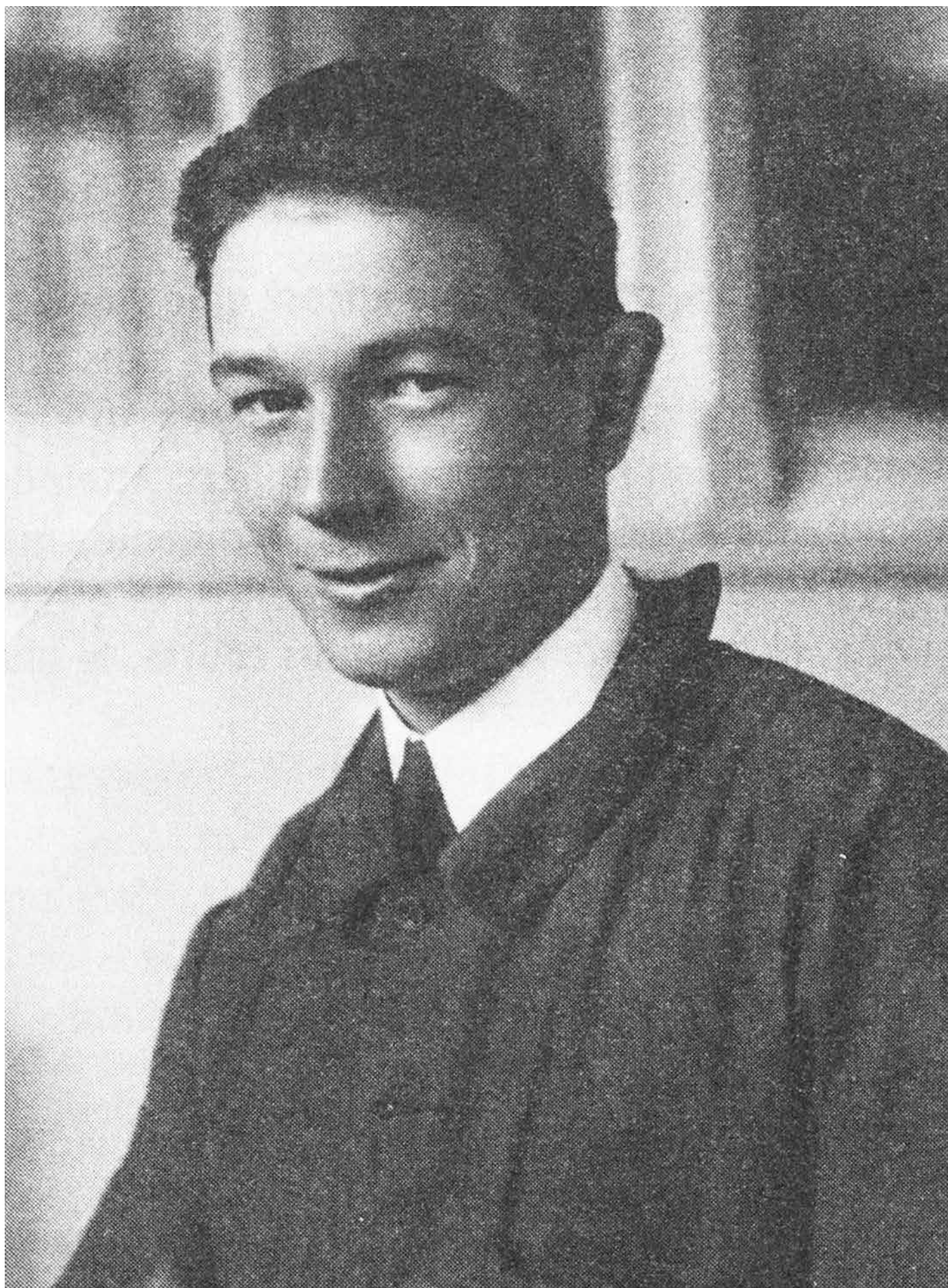
Georges Estienne, Chasseur Alpin et pilote de guerre, né le 18 avril 1895 à Nice, décédé en 1969 à Monte-Carlo



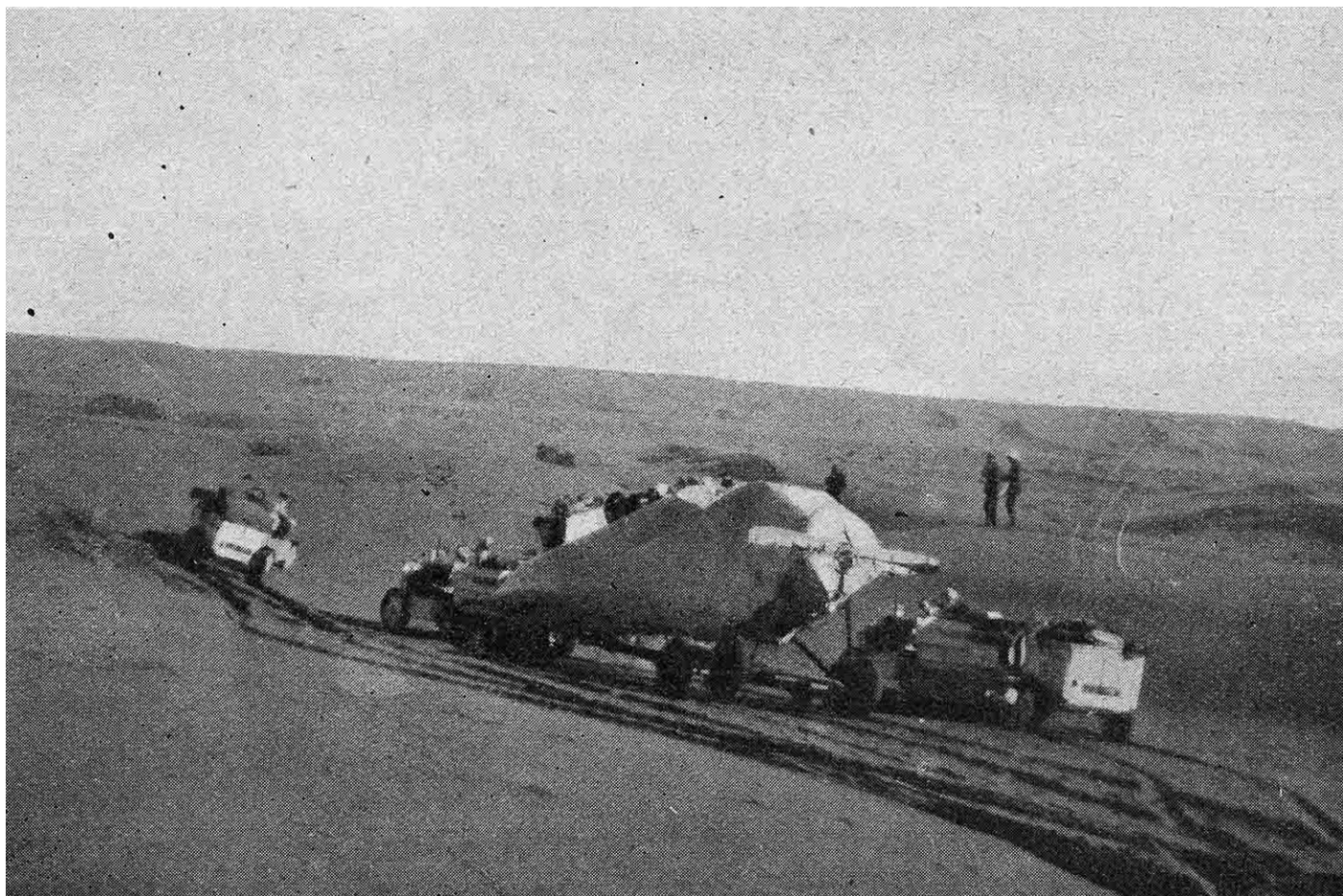
▲ *Le général Jean-Baptiste Estienne, le «père» des chars et le promoteur de l'Aviation*

▼ *Georges Estienne, pilote de reconnaissance à grande distance*

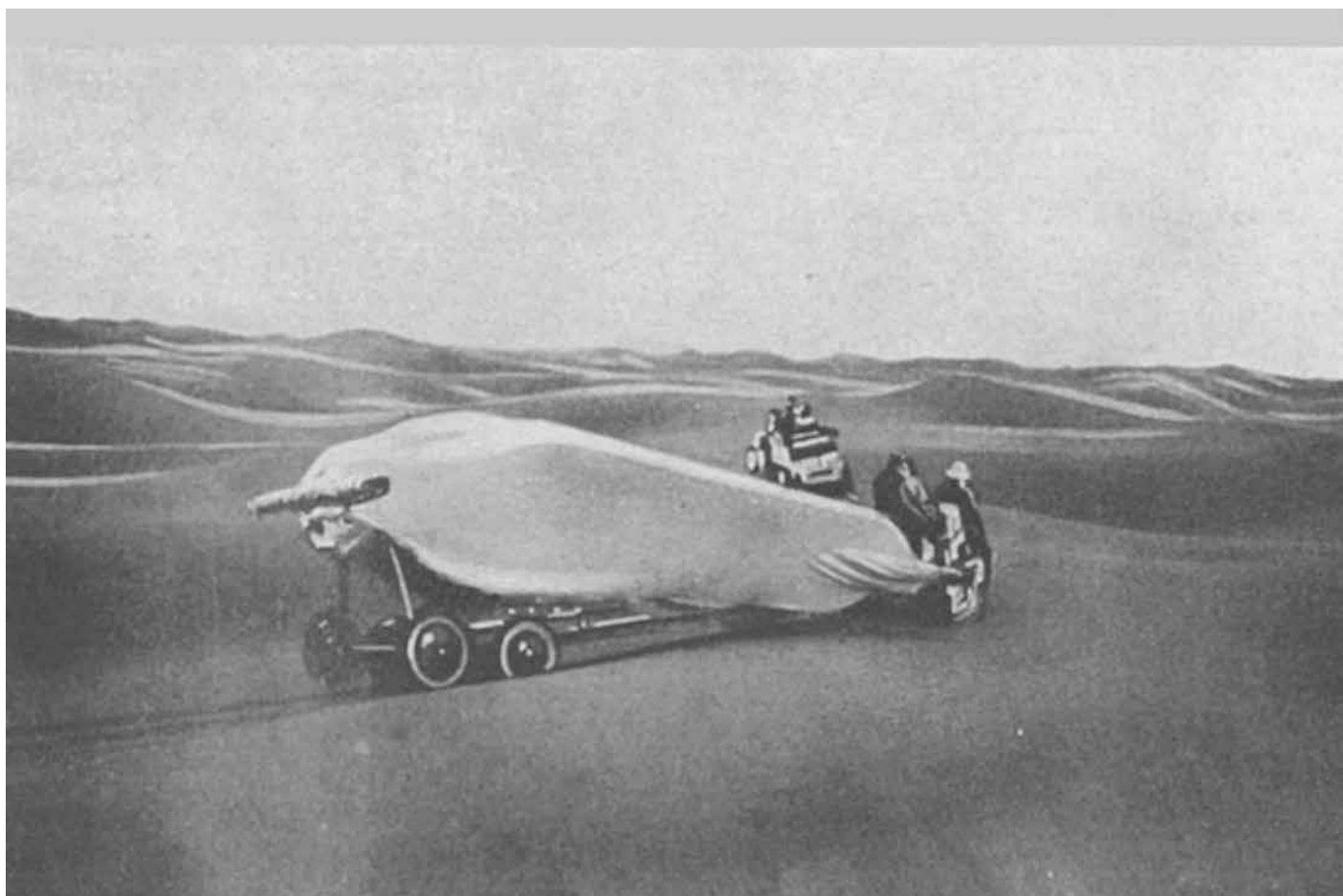




René Estienne, toujours souriant, assassiné le 18 mai 1927 au Maroc, au col de Belkacem, près de Bou-Denib



▲ ▼ *Le Nieuport en remorque derrière les chenillettes Citroën-Kégresse de la Mission Alger-Niger. Ils n'ira pas beaucoup plus loin*





Pierre Monteil, chef-pilote de la CGT

Alger-Cotonou en 60 heures

par la Compagnie Générale Transsaharienne

avec un Caudron Phalène, moteur Renault Bengali

pilote par MM. Monteil et Duchêne



RAVITAILLEMENT A BIDON 7

De la Méditerranée aux
Bouches du Niger en moins
de 3 jours.

Cette nouvelle perfor-
mance met une fois de plus
en évidence l'esprit d'entre-
prise et la valeur de nos
pilotes. Dans toutes leurs
tentatives, ils sont certains
d'être secondés, tant en

Afrique du Nord que dans le monde entier, par le SERVICE SHELL. MM.
Monteil et Duchêne en ont fait l'expérience puisqu'ils ont eu recours à

L'HUILE AEROSHELL

L'ESSENCE AVIATION SHELL

et au SERVICE AVIATION SHELL

Les trois inséparables du Succès

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSAHARIENNE

Exploite depuis le 6 Août l'unique
LIGNE AÉRIENNE NORD-AFRICAIN
ouverte aux passagers.



BÔNE



220 K^{ms}
1^h 30 de vol

TUNIS



Les résultats obtenus avec

l'**HUILE AEROSHELL** et
l'**ESSENCE AVIATION SHELL**

sur les avions de sa ligne REGGAN-GAO ont été
si parfaits que la C^{ie} G^{ie} Transsaharienne a sans
hésitation confié à la Shell les ravitaillements de
sa nouvelle ligne BONE - TUNIS - BONE.

La C^{ie} GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE
alimente donc ses
CAUDRON-PHALÈNE moteur Renault Bengali

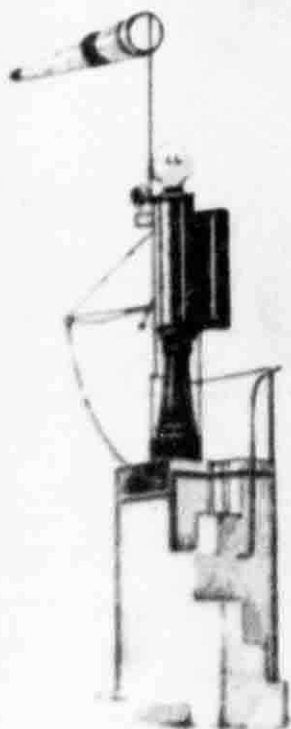
avec **HUILE AEROSHELL**
ESSENCE AVIATION SHELL

Faites comme elle... car

avec **SHELL** et **AEROSHELL**

vous aurez toujours

VITESSE ET SÉCURITÉ



ALLEZ EN **A.O.F.**

PAR LA ROUTE RAPIDE,
SURE, ÉCONOMIQUE



**COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSSAHARIENNE**

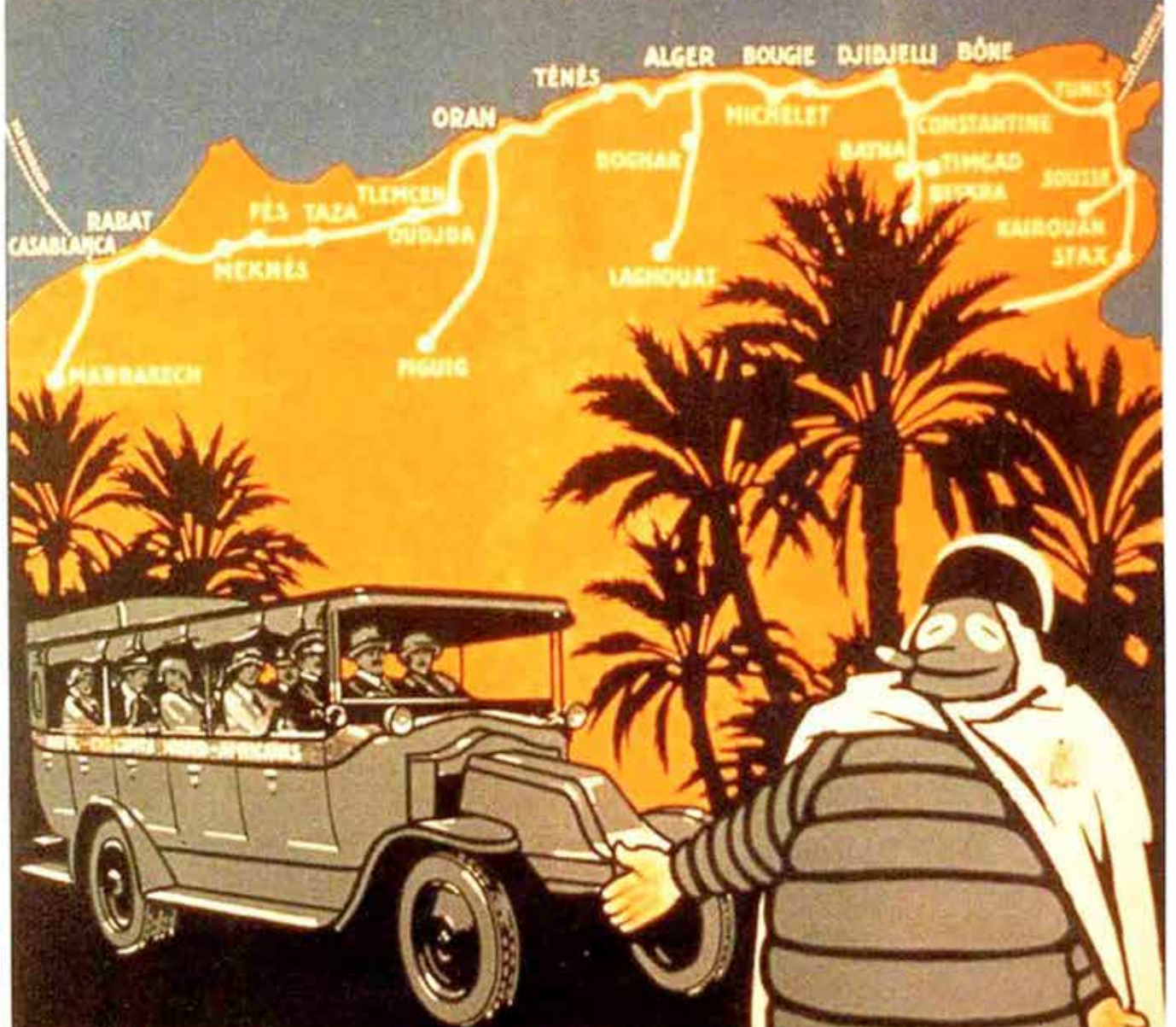


▲ Novembre 1923, un «bidon» de la route du Tanezrouft et une chenillette Citroën-Kégresse de la Première Mission Alger-Niger

▼ Décembre 1930, une voiture de la Compagnie française d'aviation rencontre le Farman 190 F-AJTS Général-Laperrine de la Mission Wauthier



C^{ie} G^{le} TRANSATLANTIQUE



**AUTO-CIRCUITS
NORD-AFRICAINS
MAROC-ALGÉRIE-TUNISIE**
par auto de luxe **RENAULT**
ROUES et PNEUS MICHELIN

ROGER
BRODER



▲ Bidon 5, après l'édification du phare Vuillemin. Deux Breguet 14 sont à côté de la pompe à essence et, au fond, «l'hôtel» constitué de deux carcasses de cars

▼ Une voiture Renault de la CGT



**RENDEZ VOUS EN AFRIQUE
PAR LA VOIE DES AIRS**



**COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSSAHARIENNE**

5, AVENUE HOCHÉ - PARIS



▲ Janvier 1935 à Reggan, devant le bordj de la CGT, les touristes aériens oranais Gondrand Milhe-Poutignon, Henri et Françoise Fouques-Duparc, Louis Saintpierre et Pierre Charriau

▼ Les même touristes dans le bordj de Reggan, avec Pierre Monteil en bottes

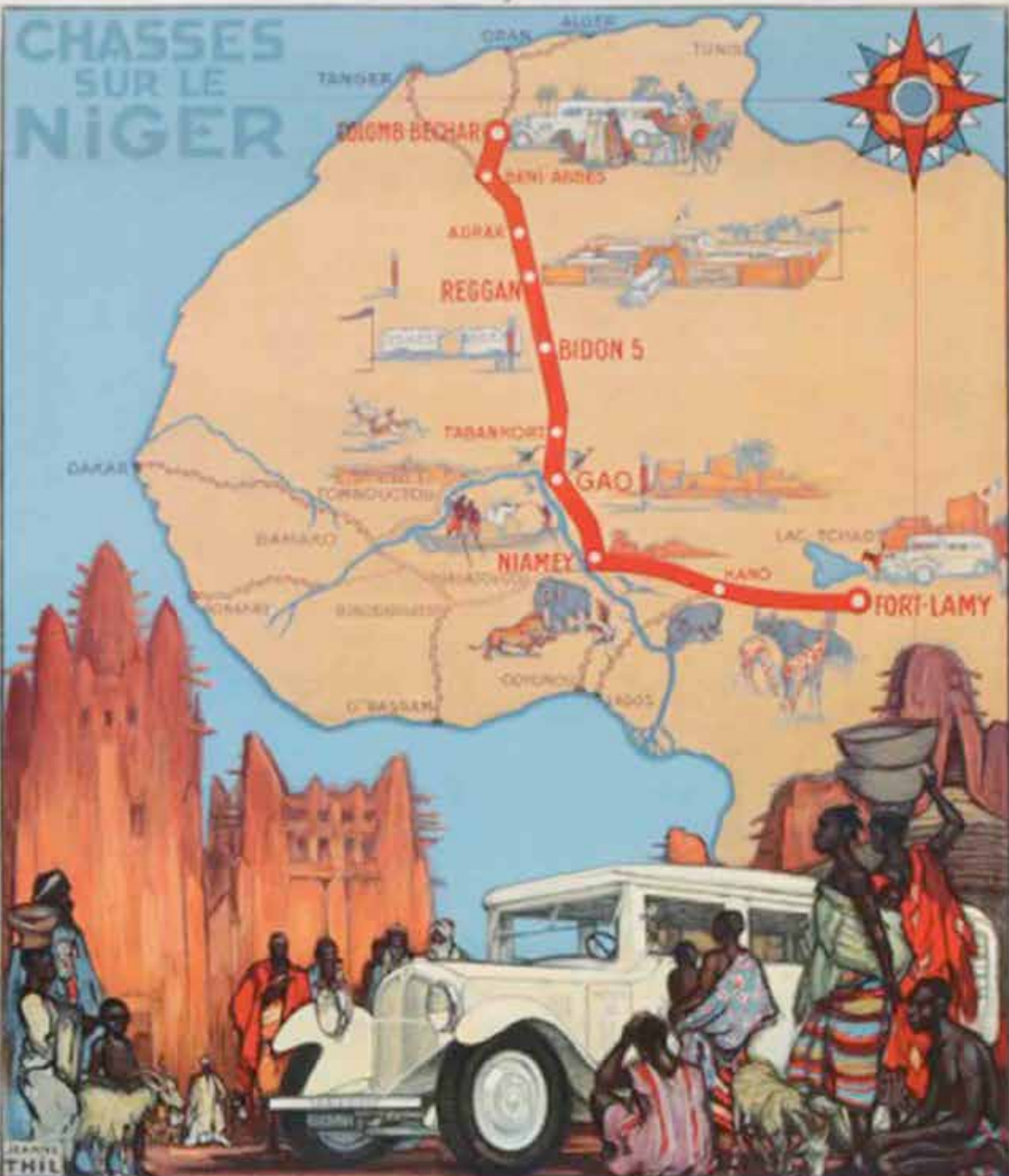




▲ Le 10 janvier 1935, rencontre à Gao du Saint-Michel SG2 OO-GUI du Belge Arnold de Looz-Corswarren et du Caudron 282 Phalène F-ANBF de la CGT

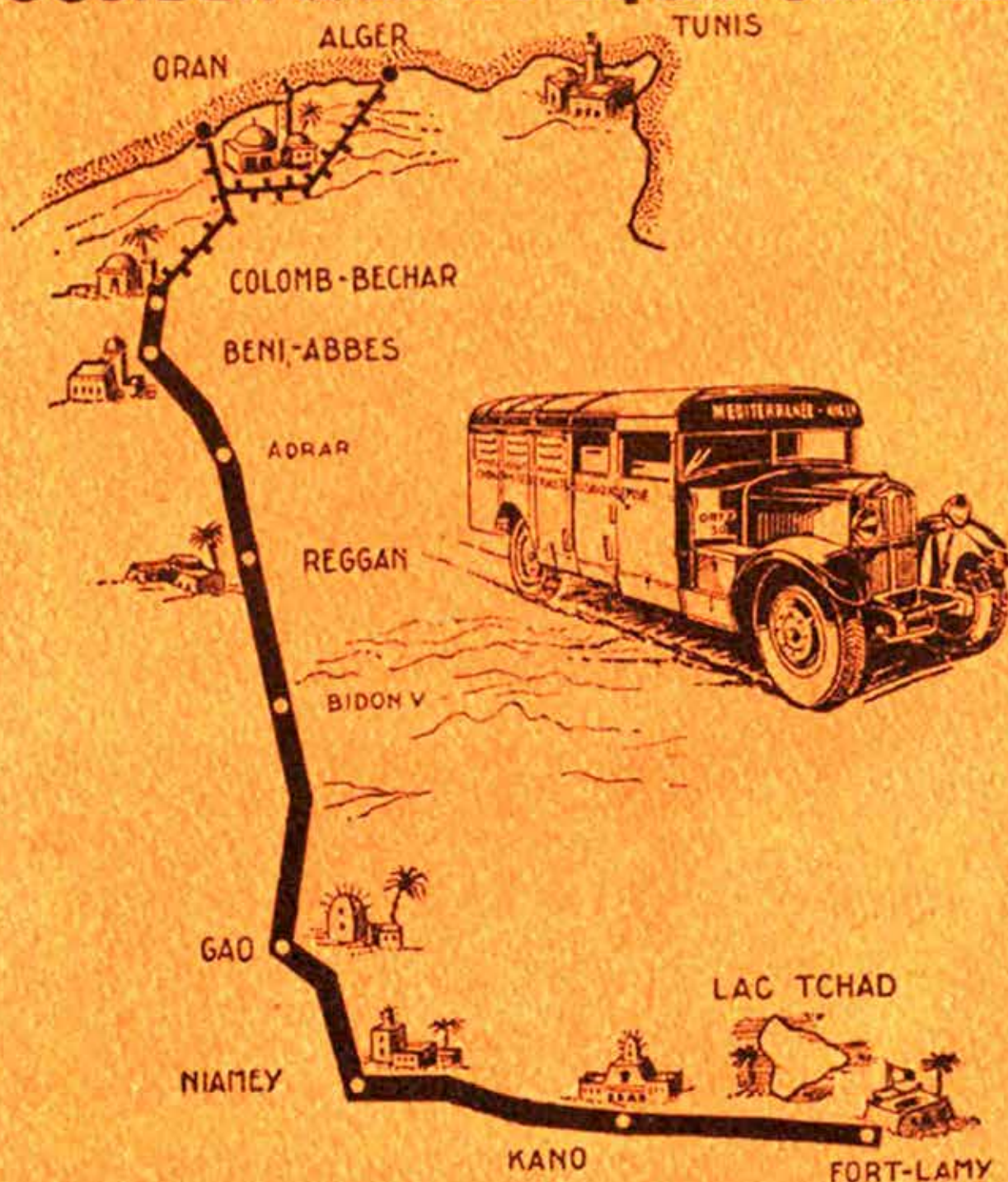
▼ Un véhicule de la CGT





POUR VOUS RENDRE RAPIDEMENT EN
AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
ÉQUATORIALE
 UTILISEZ LES SERVICES RÉGULIERS DE LA
CIE G^{LE}
TRANSSAHARIENNE
 VOYAGEURS · MESSAGERIES · POSTE
 5, AVENUE HOCHÉ - PARIS

UTILISEZ LA VOIE DU SAHARA POUR VOUS RENDRE EN AFRIQUE OCCIDENTALE ET EQUATORIALE



SERVICES AUTOMOBILES REGULIERS
MEDITERRANEE - NIGER - TCHAD

CG^{1e} TRANSSAHARIENNE



▲ La Société algérienne de transports tropicaux, créée par Georges Estienne, exploite la Ligne du Hoggar

▼ Le Farman 190 de la SATT





Terrain d'Aviation de Zinder
L'Avion du service d'Alger s'apprête à partir à l'arrivée du car venant de Kano

SERVICE AÉRIEN

La Société Algérienne des Transports Tropicaux tient à la disposition des voyageurs qui désirent effectuer, soit la traversée rapide du SAHARA, soit des voyages de tourisme dans le SUD ALGÉRIEN, des Avions particuliers à 2 ou 3 places.

Les passagers peuvent conserver avec eux 20 kilos de bagages par personne. Les gros bagages doivent être transportés par le Service régulier automobile, dans les mêmes conditions que les excédents de bagages.

TARIF DES AVIONS PARTICULIERS :

	Avion 2 places	Avion 3 places
Prix du kilomètre parcouru au Nord d'EL GOLÉA ...	2 fr. 80	3 fr. 20
Prix du kilomètre parcouru au Sud d'EL GOLÉA	3 fr. 40	3 fr. 90
Immobilisation : 200 francs par jour (quelque soit le nombre de kilomètres parcourus).		

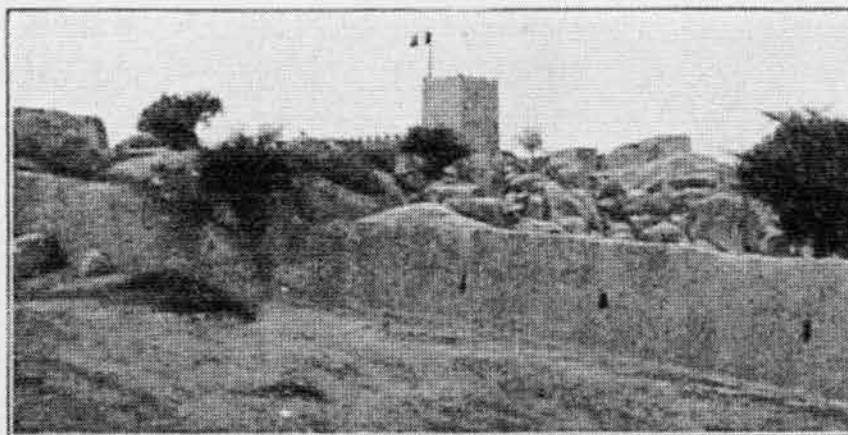
ALGER - TAMANRASSET - ALGER (voyage de 6 jours)

Avion 3 places.	4.900 fr., aller et retour, par personne.		
Avion 2 places.	6.600 fr.,	—	—

ALGER - KANO - ALGER (voyage de 10 jours)

Avion 3 places.	8.100 fr., aller et retour, par personne.		
Avion 2 places.	11.900 fr.,	—	—

NOTA. — En cas d'interruption de vol, les voyageurs sont transportés par automobile. Ils ont droit dans ce cas, à la restitution de la différence du prix de transport pour tout kilomètre non parcouru en avion.



Fort de Zinder



▲ *Les véhicules de la SATT*

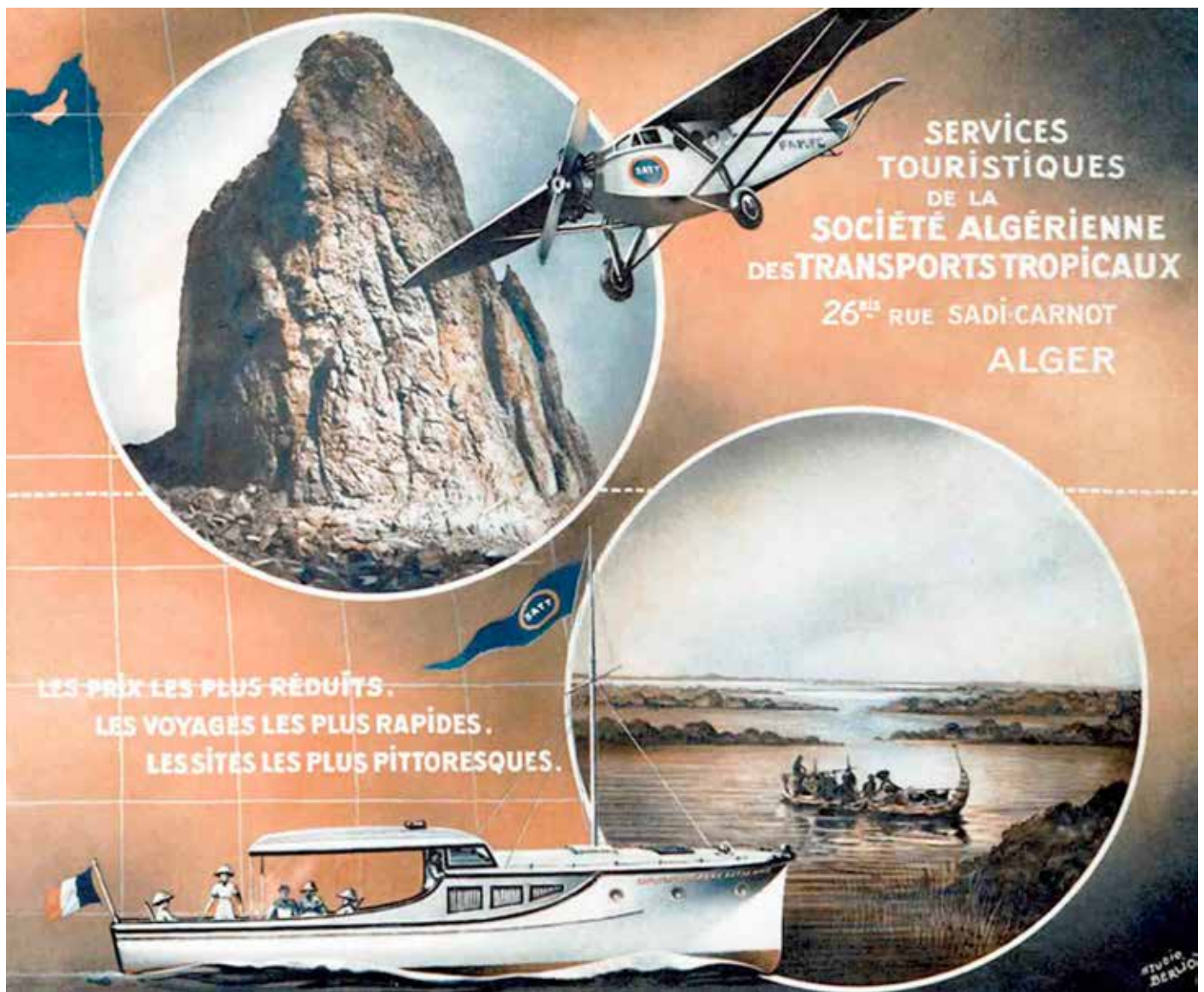
▼ *La SATT à Arak*





▲ ▼ *Les véhicules de la SATT*





▲ La SATT possède même un bateau sur le lac Tchad

▼ Rencontre avec un équipe de balisage de l'armée de l'Air





Hôtel de la SATT à El-Goléa



Tout pour les touristes sahariens

FRONT EST SAHARIEN

—
ÉTAT-MAJOR
—

Ouargla, le 30 janvier 1943

Cher Monsieur,

Je me permets de vous faire parvenir ci-joint les ordres généraux N° 1 et N° 2 qui annoncent aux Troupes de l'Est Saharien la prise de GHAT et l'occupation de GHADAMES.

Si ces ordres ne mentionnent pas l'effort fait par le personnel de la S. A. T. T., Je tiens cependant à vous remercier officiellement de l'appui et même de la participation aux opérations de vos agents et de vos conducteurs.

Dans les circonstances difficiles où nos troupes se sont trouvées, le personnel de la S. A. T. T. n'a pas hésité à sortir des programmes, en marchant de jour et de nuit, en s'aventurant dans des zones où la sécurité n'existait pas, soit pour porter des troupes, soit pour leur faire parvenir à temps les approvisionnements et les munitions.

Votre personnel a agi ainsi parce qu'il était sûr d'être approuvé par vous, en courant ces risques, lorsque le succès des opérations en dépendait.

Je tiens à vous en remercier et à vous dire la gratitude du commandement et des troupes.

Veuillez agréer, aussi, Cher Monsieur, mes remerciements personnels et croire à mes sentiments très amicalement attachés.

Le Général DELAY
Commandant le Front Est Saharien



Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

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

Déjà parus en publications numériques :

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

- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Mars 2020
 ISBN 979-10-97541-18-7
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite