

Ami(e) Internaute,

Ce soixante-sixième diaporama est le treizième consacré à la Seconde Guerre Mondiale en Algérie. Il concerne les *Marauder* français, le CFSOA et les Transports.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux organismes et aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Les insignes des escadrilles proviennent du site *Traditions de l'armée de l'Air* - <http://www.traditions-air.fr>

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.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

Les *Marauder* Français

En juillet 1943, trois *Squadrons* de l'USAAF cèdent leurs Glenn Martin B-26 *Marauder* aux Forces aériennes françaises d'Afrique du Nord pour former six groupes de bombardement moyen qui permettent à l'armée de l'Air de prendre une place honorable aux côtés des Alliés.

Dès septembre 1943, les groupes entreprennent leur formation à Télérgma au *Bomber Training Command*. Un centre d'instruction, géré par les Français, sera créé ensuite, en janvier 1944, à Djedeida, en Tunisie.

Les *Marauder* s'illustrent dans la spécialité des bombardements de précision sur les ponts, les dépôts d'essence et de munitions, les concentrations de troupes, les batteries d'artillerie, les ouvrages de défense, les noeuds ferroviaires et routiers et les gares de triage.

Les groupes de bombardement moyen ont payé un lourd tribut au cours de leurs missions périlleuses avec un avion réputé délicat.

Après avoir combattu en Italie, en France et en Allemagne, les *Marauder* se transformeront en transporteurs pour participer au rapatriement des prisonniers et des civils.



B-26 *Marauder* (Christian Bernateau - ECPA)



31ème Escadre de bombardement moyen

La 31ème Escadre de bombardement moyen est créée le 24 mai 1944 et commandée par les colonels Chassin, puis Piollet. Elle comprend les GBM 1/19 *Gascogne*, 2/20 *Bretagne* et 1/22 *Maroc*.

GBM 1/19 *Gascogne*

Le GBM 1/19 *Gascogne*, avec ses escadrilles SAL 28 et SPA 79, fait partie de la 31ème Escadre de bombardement moyen.

Installé à Rovigo, le Groupe de reconnaissance 1/19 est équipé de Douglas DB7 depuis fin novembre 1942. Le groupe rejoint Colomb-Béchar sans avions le 6 janvier 1943. Il part en novembre 1943 pour Médiouna, au Maroc, puis devient le Groupe de bombardement moyen (GBM) 1/19 *Gascogne* le 21 février 1944 à Tèlergma où il commence sa transformation sur *Marauder*. Le 25 mars 1944, il gagne Châteaudun-du-Rummel, puis Villacidro en Sardaigne le 5 juin 1944 pour participer aux opérations sur l'Italie le 15 juin 1944, commandé par les commandants Nicot, puis Longuet.

Le GBM 1/19 a eu trois avions abattus par la DCA et a perdu dix-sept hommes

GBM 2/20 *Bretagne*

Le GBM 2/20 *Bretagne*, avec ses escadrilles *Rennes* et *Nantes*, fait partie de la 31ème Escadre de bombardement moyen.

Créé au Tchad le 1er janvier 1942, il arrive en Tunisie le 20 janvier 1943 et devait être le premier groupe opérationnel sur *Marauder* mais il subit une attente de trois mois en Syrie car il avait été pressenti pour épauler le groupe *Normandie-Niemen* en URSS.

Il est dirigé le 8 novembre 1943 sur Tèlergma où il est le deuxième groupe à être transformé sur *Marauder*. Il est transféré à Villacidro le 5 mai 1944 sous les ordres des commandants Meyrand, puis Ducray. Il est nommé GBM 2/20 *Bretagne* le 15 mai 1944 et effectue sa première mission de guerre le 24 mai 1944.

Le GBM 2/20 a eu un avion abattu par la chasse et a perdu six hommes.





GBM 1/22 Maroc

Le GBM 1/22 *Maroc*, avec ses escadrilles VB 109 et VB 125, fait partie de la 31ème Escadre de bombardement moyen.

Lors du Débarquement allié, le GR 1/22 se trouve à Rabat puis, en février 1943, à Oued-Zem (Maroc) où il fusionne avec la 2ème escadrille du GR 1/52. Après une brève campagne à Thélèpte, en Tunisie, les équipages suivent un stage de transformation sur matériel américain à Rabat.

Constitué le 1er septembre 1943, le GBM 1/22 *Maroc*, commandé par les commandants Albertus, puis de Bernardy, est le premier à s'entraîner sur *Marauder* à Télérgma. Il est en janvier 1944 à Châteaudun-du-Rummel. Il arrive à Villacidro le 15 mars 1944. Il effectue la première des opérations de guerre des *Marauder* le 29 mars 1944 sur Porto Ferrajo en Italie.

Le GBM 1/22 a eu un avion abattu par la DCA et a perdu six hommes.

34ème Escadre de bombardement moyen

La 34ème Escadre de bombardement moyen est créée le 16 juillet 1944 et commandée par le colonel Bouvard. Elle comprend les GBM 1/32 *Bourgogne*, 2/52 *Franche-Comté* et 2/63 *Sénégal*.



GBM 1/32 Bourgogne

Le GBM 1/32 *Bourgogne*, avec ses escadrilles BR 35 et BR 7, fait partie de la 34ème Escadre de bombardement moyen.

Venant de Bamako avec des Martin 167F, il est l'héritier du GB 1/32. Il est recréé comme GBM en janvier 1944. Il arrive à Villacidro le 26 août 1944 et participe aux opérations à partir du 11 août 1944 sous les ordres des commandants de Maricourt, puis Bouyer.

Le GBM 1/32 a eu deux avions abattus par la DCA et a perdu huit hommes.



GBM 2/52 *Franche-Comté*

Le GBM 2/52 *Franche-Comté*, avec ses escadrilles SAL 19 et BR 104, fait partie de la 34ème Escadre de bombardement moyen.

Le 27 juin 1943, le Groupe de reconnaissance 2/52 est basé à Noisy-les-Bains, commandé par les commandant Tuffal, puis Paul Badré (pilote du CEV) le 10 juillet. Il a des Douglas DB 7 et une demi-douzaine d'avions école (Morane 230...).

Le groupe part en novembre 1943 pour Médiouna au Maroc et devient groupe de bombardement en janvier 1944 en prenant le nom de *Franche-Comté*.

Le GBM 2/52 est en mars à Téliergma et il part le 21 juillet 1944 pour Villacidro pour participer aux opérations à partir du 6 août 1944 sous les ordres du lieutenant-colonel Paul Badré, puis des commandants Lager et Bigot.

Il rejoint ensuite la base de Blida où, pendant deux ans, il assurera avec ses *Marauder*, dans le cadre du GMMTA, les liaisons entre l'Afrique du Nord et la métropole avant de rejoindre l'Indochine en 1949.

Le GBM 2/52 a perdu un avion et dix hommes.

GBM 2/63 *Sénégal*

Le GBM 2/63 *Sénégal*, avec ses escadrilles VR 558 et F 554, fait partie de la 34ème Escadre de bombardement moyen.

Issu du GB II/63 et héritier du 37ème RA du Maroc, il est reconstitué en 1940 à Casablanca et fait mouvement sur Thiès, au Sénégal, le 8 janvier 1941 où il vole sur Martin 167F et Potez 63-11.

Il quitte le Sénégal en novembre 1943 et il est recréé le 29 février 1944 sur *Marauder*. Il arrive à Villacidro le 26 août 1944 et participe aux opérations à partir du 30 août 1944 sous les ordres des commandants Michaud, puis Steff.

Le GBM 2/63 a eu deux avions abattus par la DCA et a perdu dix hommes.





GBM 1/22 *Maroc* (Maurice Cronier)



GBM 1/22 *Maroc* (Christian Bernateau)





GBM 1/22 *Maroc* sur l'Italie (Maurice Cronier)



GBM 2/52 *Franche-Comté* sur l'Italie (Maurice Cronier)



A Djedeida (Camille Mathieu)



GBM 1/32 *Bourgogne* (Christian Bernateau)



Marauder du GBM 1/32 Bourgogne (San Diego Air and Space Museum)



GBM 2/20 *Bretagne sur l'Allemagne* (Maurice Cronier)

CFSOA

Centre de formation des section d'observation d'Artillerie



Ci-dessus : Ouverture des caisses de Piper à leur arrivée à Lourmel
Ci-dessous : L'école de mécaniciens (ECPAD)



Après le Débarquement, les Etats-Unis livrent le matériel nécessaire pour équiper le corps expéditionnaire d'Italie, puis la 1ère Armée, y compris le matériel aérien pour l'observation d'artillerie selon le modèle américain, il faut donc former le personnel de cette nouvelle activité de l'armée française.

L'armée de Terre n'ayant ni pilotes ni mécaniciens, elle doit, dans un premier temps, faire appel, à l'armée de l'Air. Quelques observateurs sont cependant issus de l'armée de Terre, un embryon de pilotes d'autogyres ou d'observateurs en ballon ayant été formés avant 1939.

Le Centre de formation des sections d'observation d'artillerie (CFSOA) est créée à Lourmel, près d'Oran, le 1er janvier 1944, après avoir fonctionné peu de temps à Noisy-les-Bains. Il s'agit une école interarmes qui forme des pilotes, des observateurs et des mécaniciens sur Piper L-4 (*Cub*). Le personnel instructeur est de l'armée de l'Air, mais les officiers-observateurs, tous artilleurs, sont formés par le capitaine artilleur David.

L'Ecole est commandée par le commandant Marin, de l'armée de l'Air, surnommé *Marin la Poussière* pour ses atterrissages en bords successifs. Elle reçoit, par série de douze, les officiers et sous-officiers de l'armée de Terre titulaires, si possible, du brevet de pilote civil, ainsi que des mécaniciens auto appelés à être transformés sur avion par l'adjudant-chef mécanicien Maladière.

Les moniteurs sont souvent d'anciens pilotes de chasse arrivés là par sanction disciplinaire ou pour motif médical.

Le CFSOA devient l'Ecole d'aviation d'Artillerie le 1er septembre 1944. Elle est transférée à Cannes-Mandelieu en décembre 1944.



Les Piper L-4 à Lourmel (ECPAD)

L'ALOA (Aviation légère d'observation d'artillerie)

Le commandement de l'ALOA est bicéphale, avec le colonel Houpert, pour l'armée de l'Air, et le colonel Paul Lejay, artilleur et pilote et futur père de l'ALAT, pour l'armée de Terre.

Durant les campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne, l'ALOA est répartie en pelotons divisionnaires de quatre sections de deux avions chacune : Une section par groupe d'artillerie et une section détachée au PC de la division.

Le personnel de la section est mixte Air/Terre : Un officier-pilote, un sous-officier pilote, un sous-officier mécanicien, un sous-officier radio, deux aide-mécaniciens et trois chauffeurs. Les officiers-observateurs, tous artilleurs, sont détachés du groupe d'artillerie dont ils règlent les tirs. Le matériel comprend deux Piper L-4, un GMC atelier, un Dodge radio et deux jeeps. Les Piper utilisent des bandes de terrain propices pour atterrir au plus près des batteries, en dehors de aérodromes officiels. Sur l'ensemble des campagnes, 80 % des tirs ont été réglés à partir des avions.

Sur les champs de bataille d'Italie, de France et d'Allemagne, l'ALOA, comprenant 50 sections de deux avions, a effectué un total de 13 975 heures de vol de guerre en 7 124 missions. Les pertes ont été de 12 tués, cinq disparus et dix-sept blessés. Douze avions ont été détruits, 31 accidentés et 57 touchés et réparés.

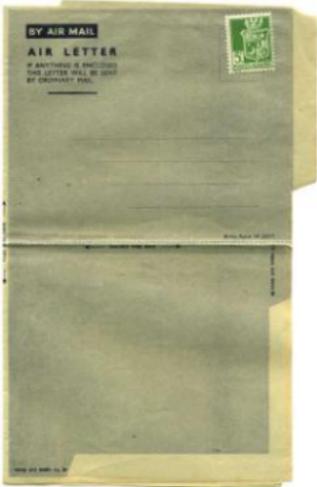




Le CFSOA à Lourmel – Ci-dessous : Le premier avion à gauche est un Aeronca L-3 (ECPAD)



Le Transport



Après le débarquement du 8 novembre 1942, tous les moyens de transport passent sous l'autorité du général commandant l'Air. Le Service civil des liaisons aériennes (SCLA) à Boufarik, est absorbé par les Lignes aériennes militaires (LAM) venant de la France Libre.

En juillet 1943, est créée la Direction des transports aériens comprenant le Réseau aérien militaire français (RAMF, nouvelle appellation d'Air France), le Service militaire des transports légers (SMTL, nouvelle appellation du SCLA), l'Aéromaritime et la Compagnie Malgache. La Direction des transports aériens est placée sous les ordres du général commandant l'Aviation, tandis que les LAM sont rattachées au 4ème Bureau de l'état-major de l'armée de l'Air. Le SMTL, avec ses *Goéland*, Bloch 220 et Potez 661, fonctionne en pool avec le MATS (Transport militaire américain).

Le 1er mars 1944, par ordonnance du Comité français de libération nationale, les LAM, l'Aéromaritime et le Réseau aérien militaire français fusionnent pour constituer les Transports aériens français sous la direction des Transports aériens soumis au commissaire à la Guerre et à l'Air (où est placé un Bureau de l'aviation civile) pour la durée des hostilités. Max Hymans est nommé directeur des Transports aériens en remplacement du général de Boysson. Trois réseaux sont mis en place : Le réseau central (RCTAM) dirigé par Lionel de Marmier, ayant son siège à Alger et exploitant quinze lignes, le réseau atlantique (RATAM) à Dakar avec quatre lignes et le réseau oriental (ROTAM) à Damas avec trois lignes.

Ce qui restait d'Air France en métropole est réquisitionné le 15 novembre 1944. Le 9 février 1945 paraît le Décret créant le Réseau des lignes aériennes française (RLAF). Le Réseau est constitué par : *l'ensemble des lignes aériennes de nationalité française qui relient des points de la métropole ou de l'Empire soit entre eux soit à l'étranger. Il est placé sous l'autorité du ministre de l'Air et rattaché à la direction des Transports aériens.* Le RLAF, présidé par Max Hymans et commandé par l'ingénieur en chef Henri Desbruères, prend, sous le contrôle de l'Etat, la succession d'Air France et du Réseau aérien militaire français.

L'ensemble des actions d'Air France, sauf celles détenues par des gouvernements étrangers, est transféré à l'Etat par l'Ordonnance du 26 juin 1945 portant nationalisation des transports aériens. Le RLAF deviendra Air France le 1er janvier 1946.

Le 21 novembre 1944 avait été créée une section de convoyage d'avions légers fonctionnant uniquement avec des pilotes féminins et commandée par le lieutenant Maryse Hilsz.

Le 1er février 1945 a été créé à Lyon le GT 4/15 avec les Beechcraft UC-45 provenant du GT 2/15 transformé sur C-47 et, le 21 mai 1945, est créé le Groupement des moyens aériens de transport militaire (GMMTA) qui ouvre une ère nouvelle dans le transport aérien militaire français. A la fin de la guerre et après l'armistice, plus de 40 000 personnes (dont femmes et enfants) ont été transportées entre la métropole et l'Algérie, principalement en B-26 *Marauder*.

Westland Lysander des FAFL à Maison-Blanche en avril 1944 (IWM)



GT 2/15 Anjou



Cessna UC- 78 *Bobcat*, certainement du GT 2/15 *Anjou*, à Constantine-Oued Hamimim en 1945 (Tom Hollis)



Le II/15, groupe d'aviation lourde de défense, avait été reconstitué à Maison-Blanche le 1er octobre 1940, sur Potez 540 et 650, sous la dénomination de Groupe de transport II/15, commandé par les commandants Louis Courtalzac, puis Robert Rochard en 1941. Il participe aux opérations de Syrie, puis s'installe à Blida en avril 1942.

Après l'occupation de Blida par les Alliés, le GT 2/15, toujours commandé par le commandant Rochard, déplace son cantonnement à Mouzaïaville avant de revenir à Blida, les avions restant à Blida. Il prend le nom d'*Anjou* le 22 janvier 1943, alors qu'il est revenu à Mouzaïaville, avec l'escadrille BR 131 *Angers* et l'escadrille BR 132 *Saumur*. Les Potez 650 sont réformés à la suite d'un accident près de Fès en 1943 pour une cause inconnue et remplacés, en septembre, par sept C 445 *Goéland*, trois *Simoun* et deux Amiot 143.

Au sein des LAM, l'activité du GT 2/15 s'exerce au profit des forces alliées : Acheminements vers le front tunisien de troupes et de matériel, transports de passagers et évacuations sanitaires. Deux Potez 540 sont détachés pendant trois mois à Fort-Flatters pour soutenir les opérations engagées par les forces sahariennes françaises en Tunisie.

Le commandant Boizet prend le commandement du groupe en octobre 1943, après un intérim du capitaine Muller.

Les avions français sont remplacés, en juin 1944, par des Cessna UC-78, des Beechcraft UC-45 et des B-25 *Mitchell*.

Le commandant Degurse prend le commandement lors du transfert à Lyon-Bron le 29 mai 1945, le groupe étant alors équipé de C-47.



© O. Baillon





Lionel de Marmier et les LAM



(Icare)

En septembre 1941, le général De Gaulle charge Lionel de Marmier, as de la chasse de la Première Guerre puis pilote d'essais et de transport, premier officier supérieur à l'avoir rejoint le 27 juin 1940, de créer le réseau aérien militaire français. Ce réseau, créé officiellement le 1er juin 1942, doit assurer, sans aide des Anglais, le transport aérien des FFL. Accompagné du mécanicien Chevade et du chef-pilote Jean Dabry, Lionel de Marmier utilise tout le matériel disparate déniché ça et là : Dewoitine D-338, Farman 222, Cant Z-1007 et le prototype anglais COA-1, le tout remis en état dans des ateliers aux faibles moyens, mais avec une volonté de réussir, sous le nom du Réseau des lignes aériennes militaires. Sans infrastructure, sans radio, avec ces moyens de fortune, le RLAM (ou LAM) ravitaille la colonne Leclerc du Tchad jusqu'à Tunis.

A Lionel de Marmier, se joignent des équipages de tous horizons dont les pilotes Cermak, Sladek, Champalou, Spech et André Noël (chef-pilote à partir du 10 juin 1944).

Damas-Brazzaville est la première liaison entreprise par Le Caire, Khartoum, Fort-Lamy et Pointe Noire. Le réseau se ramifiera au fur et à mesure que des territoires passent du côté des Alliés.

Lionel de Marmier, âgé de 47 ans, disparaîtra en Lockheed 18 en Méditerranée le 30 décembre 1944 entre Alger et la métropole, vraisemblablement victime du sabotage de son avion.

Ci-dessous : L'inauguration de la place *Lionel de Marmier* et de son buste à Cugnaux, le 11 septembre 2012, après la disparition de la Base aérienne 101 Toulouse-Francazal *Lionel de Marmier* (Les Ailes en Midi-Pyrénées)





G-AFMB Cuntliffe-Owen COA-1 (formerly the British Burnelli Company & Scottish Aircraft & Engineering Co.)

Then to Free French Air Force in Egypt in 1941 by pilot, Air McWan. Last known where built in Africa since 2004. Deceased broken up. This is first photo to have appeared in 20 years. Douglas A. Rough



Sam Weller Collection

1000aircraftphotos.com



Les Forces aériennes françaises libres ont acheté, sur autorisation du *Ministry of Aircraft Production*, le Cuntliffe-Owen COA-1, une aile volante à la ligne surprenante baptisée *Clyde Clipper*.

Cet avion est la construction sous licence, à Southampton par Cuntliffe-Owen, de l'avion de transport américain UB-14 dû à l'ingénieur Vincent Burnelli.

Cet exemplaire unique a été livré aux FAFL au Tchad par le pilote de raid Jim Mollison via Gibraltar, Malte et Le Caire le 7 juin 1941.

Il a été accidenté par le 16 juin 1944 par le lieutenant Tricot à Rayak, puis a été détruit le 8 août 1945 en Egypte.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS		OBSERVATIONS ET TOTAL Kilomètres parcourus	DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DES VOLS		OBSERVATIONS ET TOTAL Kilomètres parcourus
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME RESERVE DE L'EQUIPAGE			COMME PILOTE	COMME RESERVE DE L'EQUIPAGE		TYPE	IMMATRICULATION	
			Report.....	8.00 ^h - 11	dent	2h ² - 4 = 1.476.375				Report.....	8.00 ^h - 24	10°N	1.492.930
9 Nov. 42	Lock 18	F-ARIB	Hassani - Istres	0.15		35	11.2.42	Lock 18	Cas (Cintracourant)	1.00			
10			Istres - Biskra	2.15		1.000	13.1.42			1.00			
13. 11. 42			Biskra - Meknes	1.15		1.075	13.1.42			1.00			
			Meknes - Rabat	0.25		125	14.1.42			0.25			
			Rabat - Cas	0.25		110				1.15			
4. 11. 42			Cas - Alger	1.10		1.025	15.1.42			0.30			
20. 11. 42			Touffroux - Biskra	0.10		30	18.1.42			0.30			720
			Biskra - Youks	1.15		100	20.1.42			1.30			420
			Youks - Alger	1.15		170	2.2.42			1.05			420
			Alger - Touffroux	0.11		55	3.2.42			1.05			420
			Touffroux - Alger	2.10		55	10.2.42	F-ARTX	Cas - Agades	1.05			420
2. 12. 42	Lock 18	F-ARTO	Alger - Rabat	2.35		1810	11.2.42			1.15			355
4. 12. 42			Rabat - Cas	0.25		110				1.10			420
			A reporter.....	8.02 ^h - 39		2.41.30	1.492.045			A reporter.....	8.02 ^h - 24	10°N	1.497.270
7. 12. 42	Lock 18	F-ARTO	Cas - Rabat	2.27		110	11.2.42	Lock 18	F-ARTX	Touffroux - Meknes	2.40		910
12. 12. 42			Rabat - Cas	0.27		110	13.2.42			2.38			795
			Cas - Meknes	0.10		215				2.55			870
			Meknes - Ist	0.13		55				2.27			1.005
15. 12. 42			Ist - Rabat	0.27		125				1.05			360
18. 12. 42			Rabat - Mayenne	0.15		205	19.2.42			1.05			420
24. 12. 42			Mayenne - Evreux	0.25		140				3.10			45
			Evreux - Brest	0.20		140				1.45			220
			Brest - Rabat	1.20		130				0.15			45
25. 12. 42			Rabat - Alger	2.30		1.040	24.2.42			2.30			320
										2.15			305
4. 1. 43		F-ARTO	Alger - Cas	1.25		320	2.3.42		F-ARTO	Cas - Agades	1.15		420
			Cas - Cas	2.10		415				1.20			315
			A reporter.....	8.01 ^h - 24		2.41.30	1.492.930			A reporter.....	8.01 ^h - 24	10°N	1.504.370

Après son évasion réussie avec le Dewoitine 338 F-ARIB, le 9 novembre 1942 de Istres à Biskra, Roger Dupuy, pilote d'Air France, continue à voler activement en Lockheed 18 (Henri Dupuy)

Farman 220 d'Air France à Maison-Blanche en 1944 (ECPAD)



ALGER, le 20 MAI 1943

Monsieur le Général Commandant en Chef
1^{re} Armée américaine
Service du Personnel

à A L G E R.-

Mon Général,

J'ai l'honneur de vous adresser une plainte concernant la conduite des militaires américains qui sont logés au troisième étage de l'immeuble situé 12^{bis} rue Michelet. De temps en temps ces militaires amènent dans cet appartement des femmes avec lesquelles ils font du tapage jusqu'à une heure avancée de la nuit. D'autre part ils ne semblent pas avoir une notion même élémentaire de la simple propreté car il leur arrive fréquemment pendant la nuit d'uriner par la fenêtre. La terrasse située devant mon appartement reçoit ainsi leurs déjections.

Je vous serais très reconnaissant, mon Général de bien vouloir mettre un terme à ces pratiques vraiment insupportables pour les personnes qui logent auprès de ces militaires.

Avec mes remerciements anticipés je vous prie d'agréer, mon Général, l'expression de ma haute considération.

A. VERDURAND
Lieutenant-Colonel de l'Armée de l'Air
12^{bis}, rue Michelet
A L G E R

Cette lettre, du directeur d'Air France Abel Verdurand au général Eisenhower, a dû déclencher une certaine hilarité chez les traducteurs et le destinataire.

Le bombardier italien Cant-Z-1007bis *Alcione* capturé à Enfidaville, en Tunisie, et baptisé *Bir-Hacheim* (IWM)





Dewoitine 338 des LAM (San Diego Air and Space Museum)

Caudron 445 *Goéland* en Tunisie (ECPAD)





Accident du Lockheed 18 F-ARTE



Caudron 445 *Goéland* à La Sènia en janvier 1943 (USAF)





(Henri Dupuy)



Avec les Lockheed 18, fiables et bien adaptés aux besoins, les ouvertures de lignes se multiplient en 1943 avec :

- le 22 janvier, Damas - Tananarive via la Somalie française,
- le 4 février, Madagascar - Syrie - Liban via Djibouti,
- le 17 février, AFN - Somalie,
- le 18 février, AFN - Madagascar,
- le 11 avril, Damas - Alger,
- le 20 décembre, Réunion - Madagascar.



Ci-dessous : Lionel de Marmier descend d'un Lockheed 18 à Maison-Blanche (ECPAD)



ALGER, le 26/9/44

N° 2004/D

NOTE A TOUS LES SERVICES

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

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

signé : de MARMIER



Ci-dessus : Le 26 septembre 1944, Roger Dupuy succède à Jean Dabry (Henri Dupuy)

Ci-contre : Bloch 220 et Lockheed 18 à Maison-Blanche (ECPAD)

Dernière diapositive