

## AIR FRANCE Lignes vers l'Afrique noire

Août-septembre 1933 : fusion de Farman, Air-Union, Air-Orient et C.I.D.N.A. dans Air France.

### L'aviation LE TRONÇON CASABLANCA-DAKAR (*Les Annales coloniales*, 2 mai 1936)

Par lettre en date du 25 avril 1936, la compagnie Air France a soumis à l'approbation du ministre de l'air les horaires et tarifs du nouveau service de passagers de la ligne Paris-Dakar. L'ouverture aux passagers du tronçon Casablanca-Dakar est donc imminente. Elle marquera une nouvelle étape vers la réalisation du transport des passagers sur la ligne France-Amérique du Sud.

---

### UN REPORTAGE DES « AILES » SUR UNE LIGNE d'AIR FRANCE II À Dakar, avec les hommes de l'Atlantique-Sud (*Les Ailes*, 30 juillet 1936)



L'hydravion Blériot « Santos-Dumont » à moteurs Hispano-Suiza. qui a totalisé trente traversées de l'Atlantique-Sud.

Le merveilleux effort de la compagnie Air-France et de ses collaborateurs, a fait de Dakar, tête de ligne du parcours transatlantique, un centre remarquablement aménagé

Notre collaborateur André Frachet a rendu compte, dans le précédent numéro des « Ailes » de son rapide voyage Paris-Dakar-Paris, en quatre jours d'absence, par le service régulier d'Air-France. Il nous rapporte aujourd'hui quelques impressions très aéronautiques de son contact avec la base de l'Atlantique-Sud et les hommes qui en assument le fonctionnement. Air-France a créé à Dakar une très belle œuvre.

LA centième traversée aérienne de l'Atlantique Sud, par les appareils postaux de la Compagnie Air-France, a été une heureuse occasion pour souligner, comme il convient, le « cran » formidable, l'allant magnifique des équipages de la ligne.

Nous avons assisté, l'autre semaine, en rade de Dakar, quelques heures après l'atterrissage de l'avion qui nous avait amenés de France, au départ, dès le petit jour, du courrier pour le Nouveau Monde. C'est un spectacle d'une émouvante simplicité.

C'est quelque chose comme, au Bourget, l'envol d'un avion de raid pour une grande performance, mais cela, dans l'intimité, sans public, ni service d'ordre, ni ambulance et voiture de pompiers.

L'hydravion *Ville-de-Rio-de-Janeiro*, un « Laté-301 », amarré à un ponton en forme de U, subit la dernière visite, dans les moindres détails, de M. Labeille. L'eau de mer, qui s'est infiltrée dans les nageoires, est soigneusement pompée ; d'autre part, les réservoirs d'essence absorbent quelque 13.000 litres de combustible, provision largement calculée car, généralement, il en reste encore, à l'arrivée, 2.500 dans les soutes. Pendant ce temps, sous la surveillance de M. Chabbert, des manœuvres sénégalais — dont les casques coloniaux sont barbouillés à l'émaillite ou à la peinture d'aluminium — chargent le précieux courrier. Il en part, ou en arrive, régulièrement, de 200 à 240 kg.

L'équipage s'est installé à son poste, sans hâte inutile, en tenue « très sport », car, pour tenir de 16 à 18 heures dans la petite coque, il faut être à son aise. Tous ses membres, uniformément, sont coiffés du léger bérêt basque, chaussés d'espadrilles, vêtus d'un pantalon de toile et d'une chemise Lacoste.

Un gai « au revoir ». et une vedette remorque l'appareil vers la pleine mer ; la vedette est surmontée d'une antenne qui captera le premier message « T. V. 15. » que le radio de l'hydravion émettra peu après l'envol, avant de s'engager définitivement sur l'océan.

Nous suivons, à bord d'un autre canot automobile, tous ces préparatifs. Avant que les quatre Hispano soient tous en marche, la vedette, par une rapide manœuvre, a largué son amarre et s'est esquivée, laissant l'appareil face au vent qui, ce jour-là, venait du grand large. Un hydroplanage assez court et, en 60 secondes, Bouchon décolle magistralement la machine ; très vite, elle disparaît à nos yeux.

Quelques minutes d'attente et un message favorable est capté ; on prévient alors l'avis rapide, qui au port, est toujours prêt à prendre la mer. Cette fois encore, on n'aura pas besoin de son concours.

#### L'arrivée de Natal

L'arrivée du courrier inverse, le 14 juillet, n'a pas été, pour nous, moins instructive.

Cette fois, la manœuvre fut extrêmement rapide. Sous le plafond bas et la pluie, la *Ville-de-Santiago-du-Chili* s'est presque immédiatement posée, dans une traînée d'écume blanche, au delà de la zone abritée de l'avant-port, alors que nous venions d'avoir à peine le temps de contempler l'appareil dans un virage hardi, pour prendre le vent. Malgré un clapotis assez fort, l'appareil fut rapidement remorqué au ponton.

Tandis que les sacs postaux sont débarqués et comptés, deux très petites minutes nous sont accordées pour entrevoir le prodigieux Guillaumet et ses compagnons.

— La traversée a été excellente, déclare, tout souriant, le grand pilote. Nous avons dû franchir, pourtant, les 200 derniers kilomètres en P.S.V. [pilote sans visibilité], ce qui nous a retardés. Par ici, réellement, les gros nuages noirs deviennent méchants. Ah ! si, quelque chose à signaler : nous avons croisé à l'instant, à 5 ou 6 miles en mer, un négro sur son canot. Fichtre, je ne voudrais pas me trouver à sa place !

Cette réflexion n'est-elle pas particulièrement savoureuse dans la bouche d'un homme qui vient de franchir 3.500 kilomètres d'océan ?

Les décollages et amerrissages s'effectuent, généralement, à Dakar, dans d'assez bonnes conditions. Toutefois, l'utilisation de la rade du port, avec un mouvement assez considérable de bateaux, reste délicate ; le risque de heurter un corps mort flottant a

également incité à rechercher un plan d'eau plus favorable. Aussi, dès à présent, travaille-t-on à l'aménagement d'une nouvelle hydrobase, dans la baie de Hann, admirablement dégagée en face de la plage charmante adoptée par les Dakarais. Un vaste hangar, des ateliers, un slip et une grue seront édifiés en ce lieu, également proche de la ville.

#### La base de Dakar

On appréciera à sa juste valeur le bel effort accompli là-bas, par les directeurs et le personnel technique de la base, depuis plusieurs mois, pour tenir en état un matériel volant, hélas ! trop réduit, quand on saura que l'appareil qui arrive le mardi soir doit être fin prêt, révisé, pour repartir quatre jours après, le dimanche matin.

Le chef du Service Atlantique, M. Adam, ingénieur, pilote et navigateur de valeur, a monté de toutes pièces, à Dakar, une organisation tout à fait remarquable.

En février dernier, les installations de la compagnie se limitaient encore à un grand et unique hangar. Les travaux de révision étaient alors effectués. en plein air, sous le soleil brûlant, le long du quai.

Depuis, grâce à M. Adam, parfaitement secondé par M. Labeille, son adjoint technique, de nouveaux bâtiments ont poussé, comme des champignons, pour recevoir un matériel déjà important. Ils constituent, à présent, une véritable avionnerie, avec des ateliers, spécialisés et bien montés : mécanique, menuiserie, entoilage, radio, etc. Une salle, avec marbre, est réservée aux hélices ; des fours sont en marche pour le traitement de l'acier et des métaux légers.

On imagine aisément le travail considérable que représente la création, au loin, de cette petite usine, avec, comme principale main-d'œuvre, des indigènes. L'hydravion *Croix-du-Sud* vient d'y être totalement révisé. Outre le matériel aérien, trois avisos, des vedettes, des youyous et les autos de la base y sont entretenus.

Pour faciliter la dépose des groupes motopropulseurs, que, par prudence, on a le soin de fréquemment dégroupier, un ponton spécial a été équipé avec une chèvre et le matériel de levage approprié.

Entre deux révisions, M. Adam s'envole pour une inspection à Natal ; il prend alors la place du navigateur, ce qui lui est déjà arrivé une demi-douzaine de fois.

#### La technique de l'Océan

On vient de fêter la centième traversée de l'Atlantique. Il ne faudrait pas croire que le « pot-au-noir » est soudain devenu sans danger et que le voyage, par sa répétition sans histoire, ou presque, a cessé d'être un exploit. L'opinion d'un recordman des traversées, le navigateur Cornet, doux et silencieux géant, qui ne sort que rarement d'une profonde rêverie pour émettre de sages pensées, est, à ce sujet, édifiante. Effectivement, il y a, dans l'année, un ou deux mois particulièrement favorables, mais les autres ne le sont pas toujours. On peut dire que 30 pour 100 des traversées sont réellement bonnes, 20 pour 100 assez bonnes et 50 pour 100 franchement mauvaises. Les perfectionnements apportés au matériel modifieront, en l'améliorant, ce pourcentage.

Quant aux appareils, demandez un peu à Guerrero ses préférences. Sa réponse sera nette. Tant que l'avion n'offrira pas un gain très considérable de vitesse sur l'hydravion, la présence d'une bonne coque sera encore appréciée ; une récente aventure, en Méditerranée, à la suite de l'arrêt de tous les moteurs, lui a confirmé le bien-fondé de cette opinion.

Notons au passage, puisque nous évoquons la Méditerranée, que tous les pilotes d'hydravions, affectés à ce secteur, viennent, tour à tour, effectuer quelques traversées au-dessus de l'Atlantique Sud comme second pilote.

Des « discutages de coup » qui ont marqué notre séjour à Dakar, il ressort aussi que, grâce à Hatier, les hélices à pas variable ont singulièrement amélioré la qualité des

appareils. Dernièrement, dans la traversée d'une zone de pluies torrentielles, les magnétos d'un des moteurs furent noyées. Le propulseur fut mis en « drapeau » et le mécanicien procéda en vol à la réparation nécessaire ; le voyage put se poursuivre ensuite avec tous les moteurs.

Les décollages aussi sont incontestablement facilités par ces hélices ; le *Santos-Dumont*, dont la révision est presque terminée, à Marignane, en est maintenant pourvu ; son étrave a été, d'autre part, modifiée ; elle est plus haute et tranchante.

Les formes des coques seraient à améliorer, dit-on, avec des fonds très amortis, pour assouplir les amerrissages ; une augmentation de la portance serait, aussi, à ce moment, la bienvenue.

#### Air France à Dakar

L'organisation du trafic, à l'hôtel d'Air France, est également remarquable.

C'est, en grande partie, le domaine du directeur des lignes d'Afrique, M. Chabbert. Celui-ci, chef-pilote bénévole de l'Aéro-Club de Dakar, à ses moments de loisir, manifeste pour l'aviation un enthousiasme que nous souhaiterions rencontrer, au même degré, chez tous ceux qui, à un titre quelconque, s'occupent de la locomotion aérienne.

L'étude des divers problèmes de l'exploitation a été rarement poussée aussi loin. M. Chabbert, très vite, vous fait partager ses convictions sur l'opportunité de créer, avec un matériel économique, des lignes intérieures qui draineront du courrier et des aéro-paquets au profit de l'artère impériale. Les voyageurs pour Paris et Marseille ne manqueront pas ; déjà, il faut retenir ses places à l'avance. Il y a aussi, là-bas, une clientèle pour des voyages à la demande.

L'aménagement de l'hôtel d'Air France comporte, outre un grand hall, au rez-de-chaussée, plusieurs bureaux destinés à la direction, à la météo et aux cartes sur lesquelles est pointée, au fur et à mesure de la réception des messages, la position des appareils en vol.

Un « home » est réservé aux équipages, au 1<sup>er</sup> étage de l'hôtel ; il est composé de deux grandes pièces, agréablement meublées, avec, en plus, des livres, des journaux, un poste radio, un bar, une glacière et des ventilateurs. Pas de moustiquaires : même en pleine saison chaude, il n'y a plus un seul moustique à Dakar ! Dans ce home, le personnel navigant peut se distraire et se reposer tranquillement, comme chez lui.

#### Ouakam

Pour terminer, il nous faut évoquer, enfin, l'œuvre considérable que constitue la création du bel aérodrome de Dakar-Ouakam. Grâce au puissant appui du gouverneur général Brévié, une partie de la brousse, semée de fondrières, a été transformée très rapidement en un terrain magnifique. C'est la dernière vision que nous avons emportée de cet attachant pays, alors que les rayons rougeoyants du soleil couchant embrasaient la piste et que les ailes du grand monoplane nous ramenaient vers Paris.

André FRACHET.

---

#### L'aviation

(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1937)

#### LE MATÉRIEL COLONIAL D'AIR FRANCE

Vingt appareils du type *Clément-Isaure*, trimoteurs Hispano-Suiza à refroidissement par air sont actuellement en construction pour Air France. Ils seront affectés aux lignes d'Afrique et d'Indochine.

---



DE DAKAR À LONDRES AVEC AIR FRANCE  
Notes de voyage d'un passager britannique entièrement satisfait  
(*Les Ailes*, 17 février 1938)

La semaine dernière, M. W. H. G. Blake nous a conté son voyage d'Accora à Dakar à bord du Sikorsky de l'[Aéromaritime](#). Aujourd'hui, voici la fin de cette randonnée qui s'effectua d'abord sur un Dewoitine D-233, pour se continuer sur un Bloch-228. Il importe de remarquer qu'il s'agit là de notes brèves, prises par un voyageur étranger sans souci de plaire à quiconque et publiées par notre confrère « The Aeroplane ». Les compliments que M. Blake adresse à Air France n'en ont donc que plus de valeur.

Nous passons un jour entier à Dakar et louons une auto pour la promenade traditionnelle à la baie et au Cap Vert. Ces promenades sont très peu coûteuses ; mais, tout de même, nous aurions préféré continuer notre route. On nous dit qu'Air France va affecter n machine spéciale au courrier de l'Amérique du Sud dès l'année prochaine.

Nous faisons une visite à la base d'hydravions de Dakar qui abrite d'énormes Latécoère transatlantiques dans ses hangars.

Le lendemain, on vient nous prendre à 4 h. 30 et c'est sur un Dewoitine 333 qui a chargé notre nourriture et quelques glaces que nous partons à 5 h. 20 pour notre voyage de 2.700 km. jusqu'à Casablanca.

DE DAKAR À CASABLANCA

La lune, brille dans un ciel sombre, il fait complètement nuit et nous éteignons les lampes de la cabine pour dormir jusqu'au jour.

Nous sommes les mêmes, cinq anciens passagers du Sikorsky : un Belge, deux Français, deux Anglais. Le voyage se continue au-dessus d'une côte généralement sans intérêt, tout en désert et en dunes avec peu ou point de végétations et quelques rares traces d'habitations.

Après 2 h. 45 de vol, nous arrivons à Port-Étienne sur la frontière du Rio-de-Oro. Cette colonie espagnole, inutile et peu connue (bien connue des Français, hélas ! (ndlr) Des légumes frais sont déchargés pour ravitailler les malheureux habitants. Il semble qu'autrefois, il y ait eu ici une base militaire. L'aérodrome de sable est humide à cause de la proximité de la mer. À sa limite, on peut voir quelques sinistres restes d'un avion brûlé, à demi enterré dans le sable *[sic]*.

Quelques le fonctionnaires français et leurs femmes, accompagnés de chiens s'approchent de notre appareil auquel ils donnent le courrier de Noël.

Cet endroit est un des plus déprimants que j'ai jamais vu. Le seul avantage qu'il offre c'est une excellente côte pour la pêche.

Il y a, sur l'aérodrome, une gazelle apprivoisée très jolie et une hyène qui l'est beaucoup moins et qui est attachée à une chaîne. Elle tient néanmoins les chiens à bonne distance.

Nous partons. L'air est très humide. Soudain, le paysage change. Ce sont maintenant des dunes de sable en forme de fer à cheval dotées de chaque côté d'arbustes épineux.

L'avion est monté à 2.000 mètres et continue en direction de Villa Cisneros. La plupart le sièges du Dewoitine ont été enlevés à Dakar, de sorte que nous avons beaucoup de place pour nous promener ou pour nous asseoir sur les sacs de courrier qui ont été placés à l'endroit d'où la vue est la meilleure tandis que nos sièges sont à l'endroit où on ne voit rien du tout.

Nous avons mis 1 h. 10 pour aller de Port-Étienne à Villa Cisneros qui est situé sur une petite presqu'île de sable. Nous atterrissons sur un magnifique aérodrome plat et dégagé de toute pierre. L'avion peut rouler au moins sur 1.600 mètres, dans toutes les directions.

Dès l'atterrissage, l'appareil est gardé par des Maures en burnous, armés de vieux fusils. Il y a environ 70 tentes maures et quelques chameaux près du fort qui n'est pas habité. Seul un petit bateau à voile est ancré sur la rive. En y ajoutant un peu du nôtre, nous obtenons un bon lunch dans un petit bâtiment contigu au hangar militaire. Un Maure à barbe en tunique blanche nous sert convenablement.

Nous avons quelques ennuis avec le démarreur du moteur central, ce qui cause une grande agitation dans l'équipage ; mais enfin, c'est réparé et nous partons avec un retard de 30 minutes. Pendant l'arrêt forcé, le commandant espagnol nous invite gentiment à visiter la place, mais les mécaniciens nous annoncent que le démarreur sera réparé dans cinq minutes, de sorte que nous refusons. C'est navrant, car nous aurions eu largement le temps.

J'aperçois deux dames, une Française et une Espagnole, avec des enfants qui semblent très bien se porter.

Derrière un des bâtiments, il y a une potence complète avec une corde.

À part l'officier et le docteur, je vois seulement deux soldats espagnols.

Pendant trois heures à peu près, nous survolons le désert. Du sable partout, coupé par des lits de torrents à sec marqués ça et là d'une végétation maigre.

Nous sommes à 1.800 mètres, car les quelques Maures qui habitent le désert tirent à l'occasion sur les avions qui leur passent sur la tête. En cours de route, j'envoie un message sans fil, à ma femme, à Londres ; il me coûte environ huit shillings, il n'arrivera pourtant jamais à destination.

Nous apercevons maintenant la neige de l'Atlas. On atterrit à Agadir. Au cours de l'arrêt de vingt minutes, nous mangeons des sandwiches.

Toute la contrée est couverte de fermes carrées entourées de murs comme des forts. Plus tard, elles prendront un aspect plus européen.

L'atterrissage à Casablanca a lieu juste avant qu'on ait besoin d'allumer les phares, après une superbe vue sur la ville.

À Casablanca, on nous conduit à l'excellent hôtel Majestic où nous avons un bain et un dîner. Nous passons la nuit à explorer le quartier Maure.

#### DE CASABLANCA À ALICANTE

Personne ne semble s'attendre à des ennuis du côté de l'Espagne, mais on nous demande cependant d'enfermer nos appareils photographiques dans nos bagages et un directeur de l'aéroport vérifie si cela a été fait.

Il fait sombre quand nous quittons Casablanca sur un autre Dewoitine-333. Pendant quelques secondes, nous roulons dans la clarté d'un phare, puis, nous décollons.

Il y a seulement quelques petits feux pour marquer la piste. On nous a donné au bureau d'Air France, une excellente carte à grande échelle pour suivre la route jusqu'à Toulouse ; cela rend le voyage beaucoup plus intéressant. Nous avons bien acheté une petite carte à Dakar, mais il est difficile de la lire avec certitude.

L'aube nous trouve à nouveau au-dessus d'une région fertile de fermes, avec l'Atlas à notre droite, aux têtes couvertes de neige qui se dégagent nettement.

Une brève escale à Fez pour l'essence et le courrier, aux portes de la ville maure, sur l'aérodrome mal tenu avec seuls quelques vieux avions militaires. Personne n'a l'air de travailler ; seuls, quelques soldats grelottent dans le matin froid.

Il fait notablement plus froid et nous utilisons les couvertures et chaussons d'Air France que l'on nous a donnés à Dakar.

Le pays est toujours désert ; mais, ça et là serpentent quelques rivières. Nous passons au-dessus d'un lac salé, au cours d'une longue descente de 1.800 mètres, pour atterrir à Oran, où nous montrons nos tickets « bon pour déjeuner ». Nous nous ravitaillons et en route à travers la Méditerranée, pour Alicante. L'aérodrome d'Oran est grand et vaste, mais très raboteux en certains endroits. Une escadrille de monoplans de chasse est arrêtée du côté militaire de l'aéroport.

## LA TRAVERSÉE DE L'ESPAGNE

Nous arrivons à Alicante et nous nous posons sur un terrain pierreux et sec. Deux jeunes gens armés de fusils gardent notre appareil. L'un d'eux ne doit pas avoir plus de douze ans, mais il fait son possible pour sembler terrible.

Nous atteignons Barcelone sans incident, après avoir volé la plupart du temps sur la mer, à une bonne hauteur. Nous ne voyons rien que quelques bateaux.

À Barcelone, comme sur presque tous les aérodromes, on nous demande de montrer nos passeports. L'aérodrome a deux bonnes pistes en ciment qui ne sont pas très larges. Une douzaine au moins de différents types d'appareils civils sont dispersés sur le terrain. La plupart sont démodés et de type inconnu de moi, mais je note, parmi eux, un Lockheed-Orion et un Douglas portant la marque du Gouvernement espagnol.

Tout à fait au centre de l'aérodrome, un grand trimoteur Fokker git en débris le long de la piste. Un petit hangar contient un Monospar poussiéreux et quelques avions légers français.

Nous changeons d'appareil et passons dans un trimoteur Fokker, vieux mais convenable. Nous partons pour Marseille avec deux autres passagers.

Arrivés à destination, nous prenons place dans une grande auto-salon très confortable. Notre course vers la ville n'eût rien d'agréable. Tout le parcours, 30 kilomètres, fut fait au milieu de camions lourds et les vitesses tout à fait ridicules et exagérées de notre chauffeur rendirent ce parcours absolument inconfortable.

Un représentant belge de la Shell qui venait de Léopoldville et qui avait fait tout le voyage depuis Pointe-Noire, me dit que ce serait vraiment de la malchance d'avoir parcouru 8.000 kilomètres en avion, pour être enfin massacré par un conducteur de taxi français,

## DE MARSEILLE À LONDRES, DANS LES NUAGES ET LA BRUME

Après une nuit dans l'hôtel qui est en même temps celui des Impérial Airways, nous sommes transportés à l'aéroport et embarqués dans un bimoteur Bloch-228, d'aspect très rapide, muni de dégivreurs sur tous les bords d'attaque, y compris ceux de la direction.

Pour attendre un renseignement météorologique de Paris, nous prenons un retard de 10 minutes. Tandis qu'on les pèse, j'observe différents chargements de courrier, quelques-uns pour Hanoï. Je note un réservoir de poissons vivants et quelques canaris pour Casablanca.

Le Bloch décolle en onze secondes. Quelques minutes plus tard, nous sommes au-dessus des nuages à 1.400 mètres. Un steward obligeant nous montre le Mont-Blanc très haut au-dessus des cimes voisines. On nous donne aussi des journaux et des périodiques anglais. Des rafraîchissements sont à notre disposition. Le chauffage est parfait, les sièges très confortables. Il y a plutôt moins de bruit et de vibrations que dans un compartiment de première classe. Comme d'habitude, on nous donne une excellente carte d'Air France; mais, malheureusement, elle ne nous est d'aucune utilité, car, la plupart du temps, nous sommes au-dessus des nuages, et nous voyons l'ombre de notre machine courir à côté de nous dans un très petit arc-en-ciel circulaire.

J'ai vu plusieurs fois ce phénomène, mais jamais dans un cercle aussi étroit.

À travers les nuages, nous arrivons à Lyon, une heure après avoir quitté Marignane. Nous nous posons sur l'aérodrome humide et brumeux. Là, nous recevons des nouvelles météorologiques. Tout le Nord de la France et le Sud de l'Angleterre sont dans la brume. Nous prenons un bon lunch et, tandis que nous maudissons tous notre malchance, nous décidons de gagner Paris par le train. Mais un pilote arrive et nous annonce que nous avons la permission de partir pour Le Bourget. Nous engloutissons alors la fin du repas et nous voilà en l'air à nouveau. Nous avons une heure de retard.

J'observe que le tracteur, qui a déjà fait le ravitaillement, revient à notre avion et nous donne encore de l'essence, probablement pour nous permettre de revenir à Lyon, le cas échéant, ou d'atterrir sur une autre aérodrome, si on ne peut pas se poser à Paris.

Nous décollons et nous passons d'un coup à travers les nuages pour trouver au-dessus un temps et une atmosphères à peu près agréables. À trente kilomètres du Bourget, nous recommençons à descendre et nous voilà à nouveau à travers d'épais nuages, jusqu'à environ 300 mètres. Nous volons un certain temps à la même altitude, puis nous descendons à cent mètres environ et nous pouvons apercevoir de temps en temps un petit morceau de paysage. La brume devient de plus en plus épaisse. J'avoue que je ne trouve plus cette partie du voyage très agréable ; spécialement quand, quelques minutes plus tard, le pilote met ses moteurs au ralenti pour atterrir et descend le train d'atterrissage. Impossible de rien voir du sol à moins de trente mètres de hauteur ; mais, soudain, un soulagement ! Nous venons de passer les feux qui limitent Le Bourget. Nous savons que, dans un instant, nous serons enfin posés.

Cet excellent exemple de navigation par radio me frappe ; car, à part un très large virage à main droite un peu avant d'apercevoir le sol pour la dernière fois, il n'y a eu aucune erreur dans la prise de terrain. Je ne sais pas quel système de radio est utilisé ici, mais j'ai l'impression que cela fonctionne très bien ; car, aujourd'hui, il y a vraiment un brouillard très épais.

Au Bourget, on nous donne un vieux Wibault que l'on a mis en service spécialement pour les deux passagers qui vont à Londres, notre retard nous ayant fait manquer la correspondance. Ce Wibault, lui aussi, est muni de dégivresseurs.

Le reste de mon voyage n'offre rien d'intéressant. Deux heures plus tard, nous nous posons à Croydon, avec l'aide des feux d'atterrissage. Nous n'avons qu'une heure et demie de retard, ce qui est fort peu de chose, si l'on considère les conditions atmosphériques sur les derniers mille kilomètres.

Nous avons parcouru environ 8.000 kilomètres en cinq jours, dans les conditions les plus intéressantes et les plus confortables. Il nous en a coûté 67 livres sterling en tout, y compris la nourriture en route, l'hôtel et tous les frais.

Quel contraste avec le bateau-poste qui met treize jours !

Je n'ai aucun intérêt dans l'Aéromaritime ni dans Air France, je ne suis qu'un passager qui se déclare entièrement satisfait.

W. H. C. BLAKE.

---

#### AIR

Les heureuses innovations d'Air France :  
Paris-Dakar bi-hebdomadaire  
et liaison Bordeaux-Toulouse  
(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1938)

Depuis hier 27, Air France assure un deuxième service hebdomadaire sur la ligne Paris-Dakar. C'est le grand succès de cette liaison auprès du public qui provoqua cette décision et amena la compagnie à doubler ce service hebdomadaire depuis le 5 août 1936 et à l'assurer au départ de Paris.

Désormais, chaque semaine, deux services relieront directement Paris à Dakar par Toulouse. Le dimanche et le jeudi pour l'aller, le dimanche et le mercredi pour le retour.

Une correspondance pour la poste et les passagers entre Toulouse et Bordeaux, grands centres des relations commerciales avec l'Afrique française, est également instaurée, trois fois par semaine, dont deux en relation avec le courrier de Dakar.

L'avion assurant la correspondance avec la liaison transatlantique hebdomadaire vers l'Amérique du Sud quittera Paris le dimanche à l'aube et le même soir, vers 24 heures, sera à Dakar.

Ce même service continuera à assurer la correspondance avec la ligne de l'Aéromaritime Dakar–Pointe-Noire qui dessert la Guinée, le Liberia, la Côte d'Ivoire, la « Gold Coast » britannique, le Dahomey, le Cameroun, le Gabon et le Congo français.

Le second service nouvellement créé sera plus particulièrement destiné au trafic avec Dakar.

---

#### AIR

L'avion Casablanca-Toulouse prend feu dans les Pyrénées

(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1938)

Le Dewoitine 138 trimoteur, avion moderne qui assure le service régulier entre Casablanca et Toulouse, a percuté dans les Pyrénées à 2.400 mètres d'altitude au pic Sainte-Croix.

Égaré dans la brume, il s'en est fallu de dix mètres pour que l'épouvantable accident soit évité. Au delà, il aurait retrouvé la plaine et, repris par la radio de Toulouse, aurait pu retrouver son chemin.

Au martyrologe d'Air France, trois nouveaux noms s'inscrivent : ceux de Guy-Henri Froment, pilote ; André Leymarios, radio-télégraphiste ; Étienne Duthurou, mécanicien.

Sur les cinq passagers qui se trouvaient à bord, un venait de Casablanca. M. Burghelle. Les quatre autres, de Dakar : MM. Mahéas, chef du service d'aviation des Chargeurs Réunis, retour d'une mission d'inspection sur la ligne de l'Aéromaritime\* ; Lanel, haut fonctionnaire de la Banque Mirabeau, retour d'un voyage d'études en A.O.F. ; White, venant de Gold-Coast ; et Camoz.

---

(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1938)

Le colonel Tranchant, le colonel de Laroubine, M. Guedeney, directeur général de l'E. E. O. A.\*, M. et M<sup>me</sup> Pierre, des Brasseries de l'Ouest-Africain\*, et M. Cornu, qui quitte ses fonctions d'agent commercial d'Air France à Dakar, se sont embarqués à Dakar sur le *Foucauld* pour rentrer en France.

---

#### AIR

---

M. Rousseau, second de l'avis « Air France IV », se tue à Dakar

(*Les Annales coloniales*, 25 juillet 1938)

Un dramatique suicide s'est produit la semaine dernière à Dakar.

M. Rousseau, second de l'avis *Air France IV*, s'est pendu dans sa chambre.

Depuis plus de dix ans, il appartenait à la Compagnie Air France, servant successivement sur les dépanneurs de la Méditerranée à Port-Bou, puis, depuis 1930, à Dakar, sur les avisos, en qualité de lieutenant, puis de capitaine en second.

Le défunt donnait toute satisfaction dans son service et rien ne permettait de pressentir cet acte désespéré.

Très souffrant et déprimé depuis quelques jours, il n'avait pu prendre son service et, dans la nuit, il mettait fin à ses jours.

---

#### AIR

---

Création d'une piste d'envol au terrain de Saint-Louis  
(*Les Annales coloniales*, 25 juillet 1938)

La Compagnie Air France ayant prévu l'escale de ses appareils à Saint-Louis, le terrain de cette ville est en cours d'aménagement. Le financement est assuré par l'administration locale, la commune et la chambre de commerce de Saint-Louis. Les travaux comportent la construction d'une piste de 800 mètres de longueur sur 60 mètres de largeur, dont le revêtement sera exécuté en béton bitumeux. Elle sera terminée avant la période des pluies.

---

#### AOF

(*Les Ailes*, 22 décembre 1938)

LE PERSONNEL D'AIR FRANCE résidant à Dakar a protesté auprès du ministre de l'Air et du ministre des Colonies contre la cession de la ligne Dakar-Bamako à la Régie Air Afrique.

Cette cession prive de l'exploitation d'un service l'équipe qui l'a créé.

---

#### AOF

(*Les Ailes*, 12 janvier 1939)

L'EXPLOITATION de la ligne Dakar-Bamako, qui avait dû être cédée par Air France à la Régie Air Afrique en novembre dernier — ce qui n'avait pas été sans soulever quelques protestations dont nous avons rendu compte — a été rétrocédée à Air France, le 1<sup>er</sup> janvier.

---

#### NOS DEUILS

L'accident de Marrakech

(*Les Ailes*, 11 mai 1939)

L'AVIATION commerciale française, pourtant si sûre. si régulière, a été douloureusement frappée, la semaine dernière, par un accident qui survint au Maroc et qui fit neuf victimes.

Le 2 mai, un trimoteur Dewoitine D-338 s'était envolé, comme chaque semaine, de Dakar avec le courrier venu d'Amérique du Sud par l'avion « Ville-de-Dakar »; il avait également pris le courrier amené de l'Afrique Equatoriale par le service de l'Aéromaritime et, enfin, six passagers : M. Carré, M. et M<sup>me</sup> Gasnier <sup>1</sup> et leur enfant, M<sup>me</sup> Manneron et son enfant.

---

<sup>1</sup> Yves Gasnier : ingénieur de l'Union des entreprises coloniales construisant le port d'Abidjan.

Le décollage avait eu lieu à 6 h. du matin et l'arrivée à Villa-Cisneros fut normale. L'appareil était reparti de cette escale à 10 h. À 15 h. 25, le radio de bord, Perrot, passait encore : « Tout va bien à bord. Volons à 5.400 mètres en P.S.V. [pilote sans visibilité], dans des nuages à caractère orageux. »

C'est peu après qu'on captait un message moins rassurant et beaucoup plus laconique : « Nous givrons. » Après quoi, ce fut le silence : on ne devait plus rien connaître de la tragédie qui se joua alors.

L'avion n'envoya plus de messages et n'arriva pas à Casablanca où il était attendu. Dans la soirée, deux avions partirent à sa recherche. Plus tard, le Bureau des Affaires Indigènes d'Argana signala qu'un indigène avait vu un avion s'écraser dans la montagne et prendre feu à 160 km. environ de Marrakech, entre cette ville et Mogador.

Effectivement, l'expédition de secours, organisée aussitôt et qui n'arriva sur les lieux que tard dans la nuit, découvrit les restes de l'appareil qui s'était écrasé sur la montagne et avait pris feu.

Tous les occupants avaient été tués.

Notre aviation marchande perd ainsi un équipage d'élite avec le pilote Yves Ripault (4.920 heures de vol), le radio Eugène Perrot (2.840 heures de vol) et le mécanicien Courson, compagnon de Mermoz au temps où l'un et l'autre étaient, en Syrie, puis à l'Aéropostale. Courson comptait 3.680 heures de vol dont vingt-quatre traversées de l'Atlantique-Sud. Quant à Ripault, bien connu sur les lignes, il avait été jadis réceptionnaire chez Potez, puis pilote à Air Afrique.

Le dernier radiogramme recueilli laisse supposer que l'accident a son origine dans le givrage mais ce n'est pas une certitude. On a dit aussi qu'un aileron et un moteur avaient été retrouvés assez loin du point de chute. En fait, aucune information officielle n'est venue confirmer ou infirmer les diverses opinions émises. à ce sujet.

L'appareil était un des rares avions qui ne sont pas encore équipés du dispositif anti-givre en usage sur les matériels français ; mais, encore une fois, on ne peut assurer avec certitude que là réside la cause de la chute. La quasi-totalité de nos avions sont, en tout cas, dotés du dispositif anti-givre et l'équipement des autres se poursuit.

---

L'AVION PARTI D'ALGER POUR DAKAR  
S'EST ÉCRASÉ AU SOL ET A PRIS FEU  
(*L'Écho d'Alger*, 27 septembre 1942)

.....  
L'appareil, le courrier Marseille-Dakar, via Alger-Casablanca, gros porteur Dewoitine 342, avait quitté Alger avec ses 25 occupants, à l'heure prévue, par temps assez couvert, mais nullement bouché. Son vol paraît normal pendant les premiers instants puisque ses radiogrammes n'annoncent rien de particulier. Il faut donc ici laisser la parole à l'un des témoins de la catastrophe, le maire d'Ameur-el-Aïn, de ce petit village auprès duquel l'avion va tomber, M. Charles Réalini.

Le récit du maire d'Ameur-el-Aïn

« J'observais, nous dit-il, à la jumelle, des chasseurs battant la campagne quand j'entendis le ronronnement régulier de l'avion. Je le cherchai à travers mes verres. Je le vis soudain déboucher d'un nuage presque au-dessus du village. Aussitôt, une explosion se fit entendre, une aile, la gauche, se détacha, avec un moteur. Une traînée de fumée sortit de l'appareil. Durant quelques secondes, cinq peut-être, l'avion désarmé poursuivit sa marche en direction de la montagne laissant choir des pièces dans son



sillage, puis, brusquement tomba comme une feuille morte. Et immédiatement le grand oiseau brisé se mit à flamber.

Il était 9 h. 55. Un groupe de villageois partit sans perdre un instant vers le lieu du drame. Mais il avait déjà été devancé par des indigènes de gourbis voisins et par des chasseurs qui avaient vu l'appareil s'écraser presque à leurs pieds. Malheureusement, tout secours était inutile : autour des décombres ne gisaient que des cadavres. C'est au lieu dit la « Carrière » d'Ameur-el-Aïn, à trois kilomètres environ de ce dernier bourg, à 72 kilomètres d'Alger, passé El-Affroun, que s'est produite une des plus grandes catastrophes de l'aviation française.

Quittant la route nationale Alger-Oran il faut, pour atteindre ce point, emprunter un chemin de montagne qui s'élève de la riche Mitidja vers les premiers contreforts de l'Atlas. Rapidement le paysage devient âpre et très vite, aussi, apparaissent comme égrenés sur les premières pentes les premiers débris de l'appareil : longerons, une aile entière, un moteur et son hélice tordue, une roue du train d'atterrissage, et de menues pièces. Ainsi pendant 1.500 mètres, et le sentier grimpant toujours conduit au lieu où s'est terminée la tragique équipée : cadre sévère, croupes arides de terre jaune, ravins mouvementés et profonds portant ça et là de rares taches de verdure. La carlingue, centre des vestiges témoins du drame, achève de se consumer. Non loin une aile est sauve de l'incendie. Dans un rayon de 50 mètres, les appareils de bord ou de radio parmi des fers tortus, des cadavres affreusement brisés, quelquefois à demi-carbonisés et dont les mains souvent intactes sont crispées comme en gestes d'horreur. Sur un tertre, un dolman et un képi de général à double rangée de feuilles de chêne ; les effets du général Noguès, qui avaient fait penser aux premiers arrivants que le résident général se trouvait parmi les victimes. Dispersés, de la correspondance, des bijoux, des billets de banque, des médicaments, qui portaient pour le Dahomey, de lamentables épaves, tel ce soulier d'enfant.

Les bagages projetés les premiers ont été en général assez préservés de l'incendie. Mais les corps des malheureux passagers sont pour la plupart méconnaissables. Aussi l'identification est-elle difficile.

.....

#### Liste des victimes <sup>2</sup>

Voici la liste des victimes de l'accident d'Ameur-el-Aïn :

Équipage : Chenu, pilote ; Jellade, radio ; Renier, mécanicien ; Haeflinger, barman.

Passagers : Arnoult et Casanova, pilotes de la ligne rejoignant Dakar ; M<sup>me</sup> Bompard, M<sup>me</sup> Cavallera et son fils, M<sup>me</sup> Gaudin, M<sup>me</sup> Ballard, M<sup>me</sup> Gaston et sa fille, M<sup>me</sup> Serignac et son enfant, sexe non déterminé, M<sup>me</sup> Pau et son enfant, sexe non déterminé, M<sup>me</sup> Serfati, M. Cremailla, M<sup>me</sup> Barreau, femme du général commandant supérieur des troupes en A.-O.F., et son fils ; M. Fessy, M. Haffen, M. Georges, M. Beauvils.

Sur les lieux de la catastrophe, seuls ont pu être identifiés les corps des pilotes Chenu, Arnoult et Casanova.

---

#### L'ACCIDENT DE L'AVION ALGER-DAKAR (*L'Écho d'Alger*, 30 septembre 1942)

#### Consternation à Dakar

Dakar. — La nouvelle de la catastrophe aérienne de Blida, rapidement connue à Dakar, y a provoqué une émotion considérable. En effet, non seulement tout ce qui

---

<sup>2</sup> Elle figure aussi dans un communiqué O.F.I. reproduit par *L'Écho annamite* du 28 septembre 1942.

touche à la liaison aérienne avec la France, symbole tangible de l'Unité avec la patrie, revêt toujours à Dakar une résonance particulière, mais aussi toutes les victimes de l'effroyable accident étaient connues à Dakar où y avaient de proches attaches : M<sup>me</sup> Barreau, femme du général d'armée, commandant en chef, qui jouissait à Dakar d'une unanime et déférente sympathie, leur fils âgé de 16 ans, élève au Lycée de Dakar, très aimé de tous ses camarades.

Puis, en grande majorité, parmi les autres victimes des femmes et des enfants de membres du personnel d'Air France, récemment affectés à Dakar. La Compagnie, dont tous les collaborateurs dakarois sont unis par des liens d'amitié, avaient profité de cet avion plus spacieux que les autres appareils qui faisaient ordinairement la ligne, pour procéder au regroupement des familles du personnel dakarois. La consternation est immense dans tout Dakar.

#### Les aviateurs disparus

Vichy. — Gaston Chenu, le pilote du Dewoitine qui a trouvé la mort dans la catastrophe d'Ameur-el-Aïn, était né en 1903. Ayant 8.690 heures de vol, il totalisait 1.600.000 kilomètres. Après avoir participé aux opérations militaires du Maroc en 1925 1926, 1927, il entra à l'Aéropostale. Il était chevalier de la Légion d'honneur, chevalier du mérite militaire espagnol et titulaire de la grande médaille d'argent de l'Aéro-Club de France en 1932.

Le radio Jellade, né en 1905, totalisait 7.464 heures de sol et 1 million 290 kilomètres et avait à son actif 34 traversées de l'Atlantique-Sud.

Le mécanicien Renier, né le 20 avril 1900, comptait 1.885 heures de vol et 415.000 kilomètres.

Le pilote Robert Arnoult était né le 9 septembre 1910. Il laisse deux enfants de 7 et 4 ans. Il avait 1.736 heures de vol à son actif et totalisait 361.875 kilomètres.

Pierre Casanova, né le 25 mars 1905, totalisait 8.556 heures de vol et 1.632.000 kilomètres et 12 traversées de l'Atlantique-Sud. Il était chevalier de la Légion d'honneur et titulaire de nombreuses décorations.

---

### UN VOYAGE D'ÉTUDES D'AIR FRANCE

---

Un BLOCH-161 est allé en A. E.F.

---

DAKAR-CASABLANCA EN 6 h. 55 — CASABLANCA-DAKAR EN 6 h. 10 .

(*Les Ailes*, 27 avril 1946, p. 1-3)

LES dirigeants d'Air France viennent d'effectuer, avec le Bloch-161, un voyage d'études en Afrique Equatoriale, réussi en tous points. Au cours des 62 heures de vol, le matériel, avion et moteur, s'est remarquablement comporté, ce qui est tout à l'honneur de l'industrie aéronautique française.

Ce nouvel avion de transport, le « Languedoc » n° 2, donc le deuxième de la série, est équipé de quatre moteurs Gnome et Rhône 14-N 44-45, de 1.100 CV. de puissance maximum, entraînant des hélices tripales Ratier électriques, à moteur de commande fixe, et de 3 m. 30 de diamètre. Réceptionné le 18 décembre, le Bloch-161 d'Air France avait été soumis à 100 heures de vols d'endurance pour faire apparaître les incidents mineurs. fort gênants lorsqu'ils surgissent en exploitation normale. Il y eut effectivement quelques mises au point des commandes de vol et des capots moteurs. L'avion fut trois fois l'objet de visites techniques approfondies. Ce travail, qui fut effectué à Toulouse-Montaudran par les ingénieurs de la compagnie, se trouva terminé le 15 mars. Après

dix jours de révision, l'avion était prêt pour le départ qui eut lieu le vendredi 12 avril, du Bourget.

Seize personnes se trouvaient à bord dont trois pilotes : Dufour qui assura toute la mise au point de la machine, Dupont et Gambade ; ils étaient assistés du radio Agnus et de deux mécaniciens-navigants Lesport et Sebarots. Les constructeurs avaient délégué deux mécaniciens : Pillet pour la S.N.C.A.S.E. et Drouand pour Gnome et Rhône.

Les passagers comportaient le commandant Blouin et le capitaine Barthe, du Service Technique, et le capitaine Gentrix, du Secrétariat général d'Aviation civile. M. Desbruères, directeur général d'Air France, se trouvait également à bord, accompagné de MM. Séguin, directeur du matériel ; Becq, ingénieur-en-chef du matériel, Tydel et Loyet, ingénieurs chargés de la mise au point de la machine.

Le vendredi 12, à 6 h. 30, le Bloch-161 décolla donc du Bourget et, après une courte escale à Toulouse, il repartit pour Casablanca où il arriva à 14 h. 30. Ravitaillement et, à 17 heures, le vol était repris. L'arrivée à Dakar fut effectuée de nuit à 0 h.15.

Les voyageurs restèrent deux jours dans la capitale de l'A.O.F. où ils présentèrent le nouvel avion au Gouverneur et au général Mathis, directeur de l'Aviation civile dans cette région.

Le lundi 15, départ de Dakar à 5 h. 20 et, après escale à Abidjan et Accra, arrivée à Lomé, dans le Togo à 17 heures.

Le mardi 16. on atteint Lagos, dans le Nigeria et Libreville, dans le Gabon ; arrivée à 16 h. 50.

Le mercredi 17, ce fut l'étape Libreville-Brazzaville et la présentation au Gouverneur général.

La piste de Brazzaville ne permettant pas le décollage d'avions d'un poids supérieur à 15 tonnes, le Bloch-161 s'envola à vide de la capitale de l'Afrique Equatoriale Française, le jeudi 18, traversa le Congo et se posa à Léopoldville, capitale voisine du Congo Belge où les pleins furent faits. Départ à 15 h. 30 ; arrêt à Libreville à 18 h. 45.

Le vendredi 19, décollage de Libreville au petit jour, à 6 heures, heure locale ; arrêt à Abidjan et arrivée à Dakar le soir à 18 h. 30.

Le 21 avril enfin, dernière journée du voyage, départ pleine charge, de nuit à 2 heures du matin ; arrivée à Casablanca à 9 h. 04 ; arrêt pour le ravitaillement. Dufour remit les gaz à 10 h. 58 et, après être passé à Lisbonne pour éviter l'Espagne, le vol se termina au Bourget à 18 heures.

Les temps exacts de cette journée, compte tenu des heures locales, furent : 6 h. 65 pour franchir les 2.400 km., entre Dakar et Casablanca et 6 h. 10 pour les 2.250 km. de Casablanca-Paris, soit 4.660 km. en 13 h. 06 à la moyenne de 366 km.-h.

Nous rappelons que le Bloch-161 « Languedoc » a une envergure de 29 m. 38, une longueur de 24 m- 25 et 111 mq 32 de surface. Sa charge totale autorisée est de 22 tonnes 500, ce qui donne 200 kg. au mètre et 6,1 kg. au CV.

Le devis de poids compte pour 15 tonnes, l'avion équipé avec ses aménagements commerciaux, la radio, l'équipage de 4 hommes, les fonds des réservoirs d'essence l'Il une demi-heure de vol de réserve. La consommation étant de 2 kg. d'essence et d'huile par km. parcouru contre un vent debout de 60 km.-h., la charge marchande atteint 4.500 kg. sur des étapes de 1.500 km.

La capacité de l'avion est de 7.220 litres contenus dans huit réservoirs d'ailes. Suivant le service, la cabine est aménagée pour 24 ou 33 passagers ; il existe une soute de 10 mc. divisée en quatre compartiments. Vitesse maximum, 440 km. h. ; vitesse de croisière, 3,60 km.-h. ; altitude moyenne de vol, 3.500 m. à 4.000 m. Décollage en surcharge, à 24 tonnes, en, 27 secondes.

Parmi les nouveaux équipements de cet avion, il convient de citer le train d'atterrissage S.M.G. à relevage par treuil électrique et câble dont le fonctionnement donne toute satisfaction avec un amortissement parfait.

Le voyage en Afrique a permis de vérifier la bonne tenue des moteurs en ambiance chaude. On effectua une heure de vol avec un moteur arrêté, deux heures à 860 CV. et le reste de la randonnée à 60 % de la puissance. Des montées pleine charge furent réalisées à la surpuissance de 1.100 CV. avec 900 mm. de pression de mercure à l'admission. Par une température ambiante de + 35°. C. l'huile ne dépassa jamais 110° C. Grâce aux capotages très réussis et aux volets mobiles de sortie d'air, la température des culasses fut de moins de 230° C. Les moteurs Gnome et Rhône 14-N eurent un fonctionnement sans histoire ; ils étaient parfaitement secs, ce qui prouve la qualité de l'étanchéité. Nous souhaitons que cette qualité dure 500 ou 600 heures, ce qui permettrait au matériel français d'atteindre la classe internationale.

Dès maintenant, on peut dire que le Bloch-161, chargé à 24 tonnes, est parfaitement qualifié pour assurer dans des conditions normales le trafic sur l'Atlantique-Sud.

Cette visite des dirigeants d'Air France a fait une certaine impression parmi les Africains ; nos nationaux ont enfin vu un matériel français moderne. L'intérêt suscité chez nos amis belges n'a pas été moins vif. Au Gabon en particulier, il existe un esprit aéronautique très développé ; les plantations, les entreprises minières et les exploitations forestières demandent des avions de travail. Mais il faut bien constater que, malgré les efforts locaux très méritoires, l'équipement de notre Afrique est notoirement insuffisant ; l'infrastructure est déficiente ; Libreville ne possède pas de radio ; la piste de Brazzaville doit être refaite pour recevoir les avions modernes : un peu partout, il manque des spécialistes et du matériel.

Ce travail ne doit pas nous rebuter car s'il y a beaucoup à faire, il y a aussi beaucoup à gagner.

M. V.

---

PARIS-LÉOPOLDVILLE  
(*Les Ailes*, 20 juillet 1946)

Air France a organisé un service aérien régulier Paris-Léopoldville avec escale à Alger\*, Kano et Lagos. Cette ligne ouverte à tous les voyageurs assure des correspondances vers Douala, Abidjan et Fort-Lamy.

---

Le capitaine Vennier rentre d'un voyage aérien de 27.000 km.  
(*Les Ailes*, 27 juillet 1946)

Un bimoteur N.C.-701 est rentré à Toussus-le-Noble le 17 juillet à 15 heures après avoir effectué un voyage de 27.000 km. qui le conduisit jusqu'en Afrique du Sud. L'équipage, composé du pilote Calais, des mécaniciens Lendroit et Dassoville et du sous-lieutenant radio Benoin, était commandé par le capitaine Vennier, du cabinet du ministre de l'Armement, chef de bord. L'avion emmenait également M. Rapoport, de l'Office français d'exportation de matériel aéronautique et l'ingénieur Dieu, de la direction technique et industrielle. Parti le 11 juin de Paris, le N.C.-701 se posa successivement à Oran, Dakar, Konakry, Cotonou, [Abidjan](#), Douala, Libreville, Pointe-Noire, Brazzaville, Léopoldville, Elisabethville, Johannesburg, Stanleyville, Bangui, Fort-Lamy, Zinder, Goa, Aoulef, Alger et Toussus-le-Noble. À son arrivée, la mission française fut accueillie par le Ministre de l'Armement et M<sup>me</sup> Tillon, ainsi que par M. Weill, directeur général de la Société Nationale des Moteurs.

---

Dakar  
AÉRODROME DU YOFF  
(*Paris-Dakar*, 28 octobre 1947)

Parmi les passagers arrivés de France, dimanche matin, par le Constellation d'Air France, ont débarqué à Dakar, M<sup>me</sup> Lecomte, administrateur de société ; M. Deville, directeur de compagnie d'assurance ; M. Brice, directeur de l'Entreprise du port\* ; M. Cetau, chargé de mission par le Ministère de la France d'Outre-Mer.

---

NOUVELLES AÉRIENNES  
LA LIGNE PARIS-LOMÉ D'AIR FRANCE  
(*L'Antenne*, 24 mai 1950)

Air France a ouvert, le 3 mai, la ligne directe Paris-Lomé par Alger et, Niamey.

Par la ligne Paris-Lomé se trouve réalisée la desserte du groupe Togo-Dahomey et de la zone du Niger, qui se trouvaient jusqu'alors situés sur des axes de correspondance. Elle apporte, de plus, une considérable amélioration aux relations aériennes entre la Côte d'Ivoire et la France, en attendant que les travaux d'aménagement de l'aérodrome d'Abidjan permettent l'ouverture de la ligne reliant directement cette ville à Paris, ligne qui doit, selon les prévisions, entrer en exploitation vers la fin de l'année 1950.

---



Coll. Jacques Bobée  
Un D.C.-4 d'Air France à Paris-Orly.

## DOUGLAS D.C.-4 long courrier

Développé avant la Seconde Guerre mondiale

15 exemplaires chez Air France

44 personnes, non pressurisé.

4 turbo propulseurs PWR-2000 de 1.450 ch

Vitesse : 280 km/h ; Rayon d'action : 3.300 km

Longueur : 29,04 m ; envergure : 36,15 m

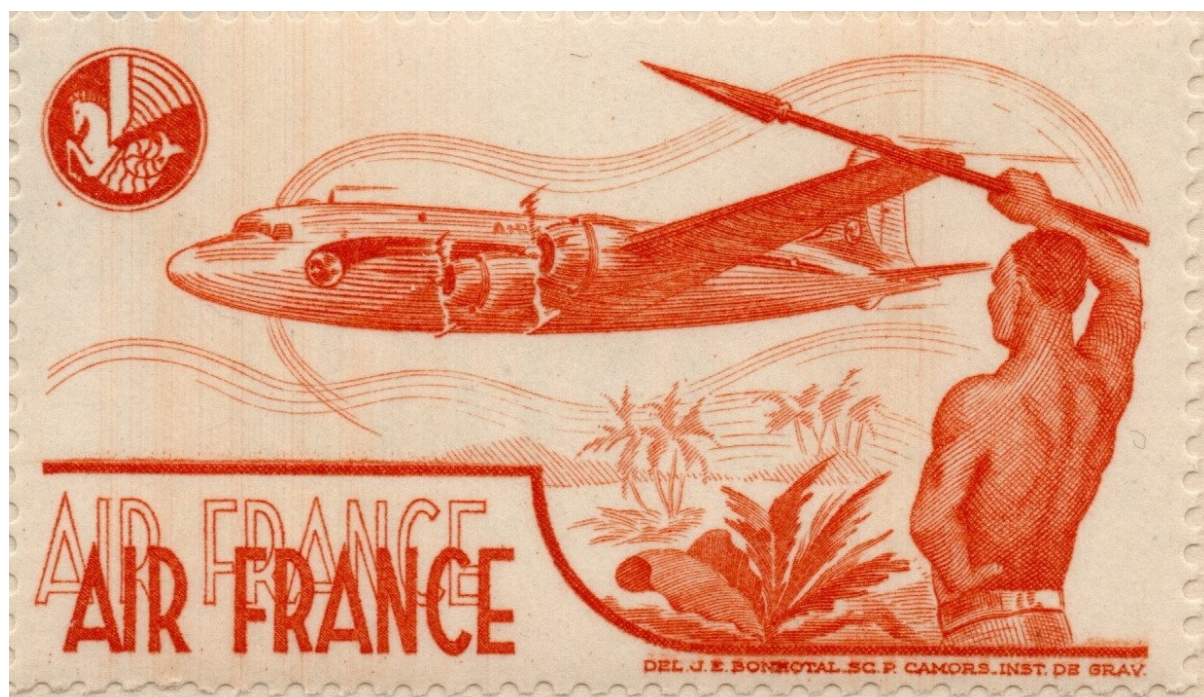
---





Carnet de quatre vignettes à n'utiliser qu'au verso des enveloppes

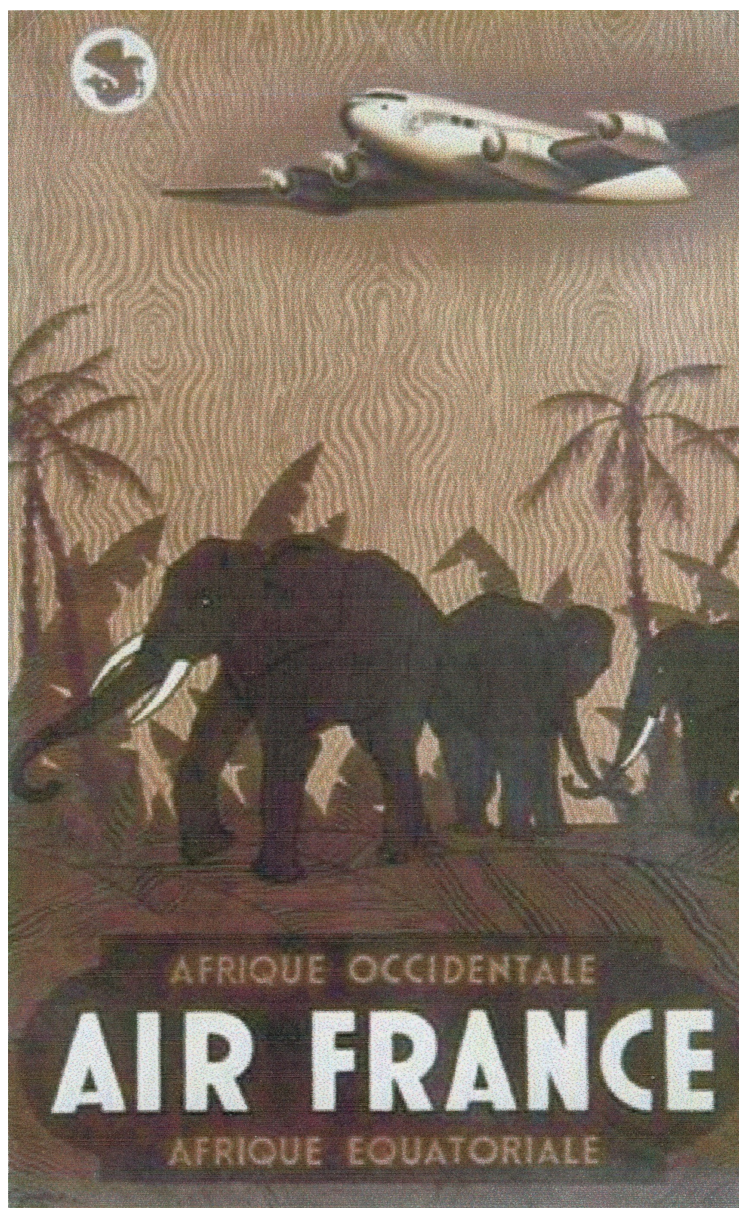
Votre intérêt  
 Votre confort  
 Votre plaisir  
 sont le souci d'AIR FRANCE  
 RÉSEAU AÉRIEN MONDIAL



Coll. Jacques Bobée

Vignette Afrique : DEL. J.E. BONHOTAL SC P CAMORS INST. DE GRAY.





Coll. Jacques Bobée  
Affiche réduite  
AIR FRANCE  
AFRIQUE OCCIDENTALE  
AFRIQUE ÉQUATORIALE



## L'AVIATION MARCHANDE

### LE TRANSPORT AÉRIEN DANS LA FRANCE D'OUTRE-MER STRATÉGIE AÉRIENNE... COMMERCIALE EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE par le général WEISER (*Les Ailes*, 29 juillet 1950, p. 10)

Deux évènements viennent de modifier l'aspect du transport aérien en A.O.F. : l'ouverture, par Air France, de la ligne Paris-Lomé et la création de la nouvelle compagnie Air-A.O.F., signalée, la semaine dernière, par « Les Ailes ». À ce propos, le général Weiser, directeur de l'Aéronautique civile en A.O.F., a établi, pour le Gouvernement général, la substantielle étude que voici.

AU moment où l'on essaie de coordonner les bonnes volontés dans les territoires d'Outre-Mer, afin d'obtenir un rendement aussi économique que possible dans l'exploitation des réseaux intérieurs qui vont très prochainement avoir en A.O.F., comme en A.E.F., une autonomie complète ; au moment où l'on étudie, pour la future société d'A.O.F., la meilleure forme d'exploitation et de gestion, à dessein de la rendre aussi peu déficitaire que possible, il semble qu'il y aura lieu de tenir compte, très prochainement, d'un facteur nouveau qui modifiera encore, et de façon sérieuse, le problème de l'exploitation.

Le 4 mai, au cours d'une cérémonie remarquablement organisée, était inaugurée la ligne D.C.-4 d'Air France : Paris-Niamey-Lomé.

#### DE PARIS À LOMÉ EN 19 HEURES...

Paris-Alger-Niamey-Lomé, en D.C.-4, est un trajet qui s'effectue en 19 heures. L'avion s'écarte fort peu du méridien de Greenwich le long de son parcours, qui se trouve être, par ailleurs, particulièrement bien balisé radioélectriquement.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte d'Afrique pour se rendre compte que cette ligne est appelée à drainer tout le trafic passagers, pour la Métropole et vice-versa, de tout le secteur : Bouaké-Abidjan-Lomé-Cotonou, au Sud, sans parler des éventuels passagers de la Gold Coast et du Nigeria qui, pressés, voudront profiter d'une date opportune de départ pour l'Europe. À ces sources du Sud, s'ajouteront les affluents venant de Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Gao, Birni N'Koni, pour ne citer que les centres qui peuvent être desservis pour l'instant.

On voit l'avantage double qui en résulte ; tout d'abord, les utilisateurs disposent de liaisons beaucoup plus rapides avec cette partie centrale de l'Afrique Française, et ils réalisent, par ailleurs, dans le prix du transport, une économie substantielle.

En outre, cette ligne décongestionnera la lignée Paris-Dakar et, ce qui est plus important, le tronçon intérieur Dakar-Abidjan.

Nous arrivons ainsi au problème que vont poser les possibilités d'utilisation d'Abidjan par les D.C.-4.

Dans environ six mois, l'[aérodrome de Port-Bouët](#) pourra être ouvert aux quadrimoteurs. La compagnie nationale Air France a déjà sommairement envisagé le problème posé par cette possibilité prochaine d'utilisation.

L'ouverture du [port maritime d'Abidjan](#), en modifiant toute la vie et la prospérité de la Côte d'Ivoire (pour ne parler que de ces répercussions) va porter à un degré considérable de développement, l'économie et l'industrie de ce territoire.

Le courant d'affaires qui en résultera imposera de plus fréquents, et surtout de plus rapides déplacements vers la Métropole et une ligne directe Paris-Alger-Niamey-Abidjan sera alors de nature à rendre les plus grands services.

Si, par la suite, on envisage (ce qui sera parfaitement logique) de réunir, toujours par avions long courriers, Abidjan à Lomé sur un parcours Paris-Alger-Niamey-Abidjan - Lomé-Niamey-Alger-Paris, et d'effectuer des liaisons Paris-Bamako aux périodes de pointe, on arrivera, dans le domaine du transport aérien, au fractionnement de l'Afrique Occidentale Française en deux parties bien distinctes.

#### UN PROBLÈME SE POSE

Jusqu'à présent, nous n'avons étudié que les répercussions particulièrement avantageuses pour les utilisateurs et aussi, sans doute, pour Air France.

Il importe de rechercher maintenant quelles seront, pour la compagnie locale, les conséquences économiques et techniques qui en découlent.

On a vu précédemment qu'une grande partie du trafic passagers Dakar-Abidjan ou Abidjan-Dakar, allait disparaître au profit de la ligne Paris-Lomé. L'accentuation de ce courant deviendra encore plus sensible lorsqu'Abidjan pourra être desservi par des long-courriers et, à ce moment, le Libéria lui-même sera touché par ces possibilités nouvelles.

Niamey, qui n'a pas comme Abidjan, Lomé et Cotonou, le moyen d'utiliser les transports maritimes, donnera, en totalité, ses passagers à l'avion Lomé-Paris.

On pourrait se baser sur les statistiques de remplissage pour chercher à apprécier dès maintenant ce qui devrait rester au transport de la société d'A.O.F., mais les renseignements ainsi obtenus seraient erronés parce que, d'une part, l'avion régulier appelle le passager et que, d'autre part, les données actuelles ne conduiraient qu'à des hypothèses. Il faudrait sans cesse se poser la question : « Le passager venant de France et qui prend actuellement l'avion de Dakar pour Abidjan, a-t-il besoin de passer par Dakar et lui est-il nécessaire de s'y arrêter au retour? »

De toute manière, il est bien certain que les possibilités nouvelles, qui, je le répète, apporteront à la fois plus grande rapidité de transport et économie, modifieront complètement le côté commercial et les prévisions de rentabilité des lignes intérieures considérées sous leur aspect présent.

En effet, les D.C.-3 qui desservent la côte et l'intérieur de l'A.O.F., en perdant une quantité importante de leurs passagers, accentueront le déficit actuel de l'exploitation. Il conviendra donc de savoir si la société nouvelle pourra continuer à couvrir les lourdes charges de ses services actuels ou si elle envisagera de se transformer en vue de rechercher la rentabilité, qui doit être le but intensément poursuivi par l'exploitant libre.

Ce sera, sans aucun doute, l'objectif de son conseil d'administration et il ne m'appartient pas de présumer de son action.

Qu'il me soit seulement permis de présenter une solution qui apparaîtra sans doute à beaucoup comme révolutionnaire. On objectera, à juste titre, des questions d'insuffisance d'aménagements sur certains aérodromes: hangars, locaux, etc.

Ce sont des objections bien connues mais, tout en admettant qu'il y ait de sérieuses améliorations à apporter, je rétorquerai que d'autres compagnies, beaucoup moins importantes et beaucoup moins riches, fonctionnent actuellement de la sorte.

#### NÉCESSITÉ D'UN BIMOTEUR POUR 8/10 PASSAGERS

Au découpage de l'Afrique en deux zones d'exploitation par les nouveaux long-courriers, correspondraient des centres nouveaux pour la nouvelle société.

Au lieu de la grande base unique de Dakar, serait organisée une articulation en quatre centres légers : Dakar-Bamako-Niamey-Abidjan.

Précisons, en passant, que l'atelier régional devrait toujours être unique et situé à Dakar.

Au manque de passagers sur les différents tronçons en A.O.F., il faudrait trouver un remède par la recherche d'un bimoteur sensiblement moins coûteux à l'heure de vol que le D.C.-3. Je sais que là se trouve, pour le moment, le principal problème, mais il est connu car il a été déjà posé par de nombreux exploitants. Si l'on considère, en effet, dans l'hypothèse de l'existence des long-courriers Paris-Lomé et Paris-Abidjan, que la moyenne des passagers de la société locale sur les différents tronçons sera égale ou inférieure à dix, on ne pourra pas admettre de continuer l'exploitation avec un avion dont l'heure de vol revient actuellement à environ 50.000 francs, ce qui établirait le prix de revient du kilomètre-passager au montant exorbitant de 16 fr. 50.

Il faudrait donc trouver un appareil bimoteur de 8 à 10 places-passagers et d'un rayon d'action de 1.200 kilomètres environ ; il serait utilisé sur les tronçons au coefficient de remplissage faible qui constitueront la grande majorité des parcours, et l'on pourrait admettre que seules les liaisons Dakar-Bamako-Dakar et Dakar-Ziguinchor-Dakar, dans la période de gros trafic, continueraient à être assurées par D.C.-3.

Des sociétés indépendantes pourraient faire l'apport des passagers en provenance de centres non desservis par la société principale.

En utilisant un avion de très faible tonnage et possédant de grandes possibilités de décollage et d'atterrissage sur petits terrains, ces sociétés distribueraient courrier et passagers, en partant des principaux centres, et seraient en mesure de satisfaire les besoins des cercles pour les liaisons administratives et les évacuations sanitaires.

#### DES DIFFICULTÉS, MAIS... PAS INSURMONTABLES...

Sans minimiser les difficultés à vaincre pour arriver à ces résultats, je suis convaincu que la nouvelle société, en inscrivant à son programme l'étude détaillée du problème ainsi sommairement posé et en se dégageant d'habitudes trop coûteuses, devra apporter, à l'Economie générale de l'A.O.F., une exploitation du transport aérien, très satisfaisante et économique.

L'importante amélioration apportée par les long-courriers reliant en ligne droite Lomé, puis Abidjan à Paris, en modifiant les principes, jusqu'à présent immuables, qui régissaient les transports aériens intérieurs, pose des problèmes nouveaux et sérieux que cette étude succincte a voulu présenter à tous ceux qui, de près ou de loin, ont la charge ou s'intéressent au développement de l'A.O.F.

R. WEISER,

ingénieur général de la Navigation aérienne,  
directeur de l'Aéronautique Civile en A.O.F.

---

#### L'AVIATION MARCHANDE DE LA MÉTROPOLE AUX TERRITOIRES D'OUTRE-MER

---

AIR FRANCE INTENSIFIE SES LIAISONS  
VERS L'AFRIQUE OCCIDENTALE...  
(*Les Ailes*, 2 septembre 1950)

Et l'organisation des correspondances avec les services desservant les grands centres de l'A.O.F. est elle-même considérablement améliorée

LE mois de septembre marque, chaque année, le début d'une période d'intense activité pour les routes aériennes à destination de l'Afrique Occidentale Française. Le retour des employés ou fonctionnaires venus passer leur congé annuel en Métropole, et tous ceux qui avaient quitté la colonie pendant la mauvaise saison, accroît d'une

manière considérable la courbe de la circulation aérienne dont, pendant les mois d'été, la pointe se trouve, pu contraire, réservée aux voyages dans le sens A.O.F.-Métropole.

Pour répondre à ce développement saisonnier du trafic, qu'il faut prévoir en 1950 plus ample encore que les années précédentes, Air France a repris l'exploitation d'un certain nombre de lignes provisoirement suspendues, augmenté les fréquences de ses liaisons, modifié ses horaires pour améliorer les correspondances directes sur son propre réseau ou avec les services d'autres compagnies aériennes. Elle a fait porter son effort aussi bien sur les liaisons longs-courriers que sur les services intérieurs locaux qui constituent l'indispensable complément des grandes lignes en provenance de la Métropole. Ces améliorations interviendront le mois prochain sur différents itinéraires.

Six liaisons, qui avaient été interrompues pendant l'été, seront prochainement rétablies : Bordeaux-Dakar (le 16 septembre) ; Dakar-Saint-Louis (le 16 septembre); Dakar-Bamako (le 19 septembre) ; Dakar-Abidjan (le 9 septembre) ; Dakar-Ziguinchor (le 16 septembre) et Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou (le 10 septembre).

Le nombre des services effectués sera augmenté sur les lignes Paris-Dakar (quatre départs hebdomadaires dans chaque sens) et Paris-Lomé (un départ hebdomadaire dans chaque sens).

Enfin, de nombreuses modifications d'horaires permettront d'utiliser les correspondances directes suivantes:

— À l'arrivée à Dakar, vers Conakry, Freetown, Robertsfield, Bobo-Dioulasso, Saint-Louis, Ziguinchor, Bissao, Ouaga, Gao, Kankan.

— À l'arrivée à Lomé, vers Cotonou, Lagos, Accra, Abidjan, Douala.

— A l'arrivée à Niamey, vers Zano, Zinder, Fort-Lamy.

#### UNE NOUVELLE LIGNE EN AFRIQUE ÉQUATORIALE

Comme pour l'A.O.F., la rentrée des vacances va provoquer, entre la Métropole et l'Afrique équatoriale française, et sur les liaisons intérieures, une importante augmentation du trafic aérien.

Dès le 25 août, un premier aménagement du réseau local est intervenu avec l'ouverture de la ligne hebdomadaire Fort-Lamy-Ngaoundéré-Douala, en 4 h. 55 de vol. L'escale de Ngaoundéré n'était, jusqu'à présent, pas desservie par les appareils d'Air France.

D'autres modifications d'horaires, d'autres augmentation de fréquence seront ,en outre, mises en vigueur sur le réseau d'A.E.F. dans les prochains jours.

---

#### L'AVIATION MARCHANDE

---

##### LE TRANSPORT AÉRIEN DANS LA FRANCE D'OUTRE-MER UNE CONCEPTION DU RÉSEAU AÉRIEN EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE par le général WEISER, directeur de l'Aéronautique civile en A.O.F. (*Les Ailes*, 21 octobre 1950)

Il y a quelques semaines, le général Weiser, directeur de l'Aéronautique civile en A.O.F., nous avait communiqué une substantielle étude sur la stratégie aérienne commerciale en Afrique Occidentale.

Cette seconde étude est consacrée à certains projets d'amélioration du réseau aérien et particulièrement, à la création, à Bamako, d'une base centrale destinée à des servir d'une façon plus rationnelle et plus rentable les lignes aériennes sillonnant l'Afrique Noire. L'organisation ou la réorganisation de ces nouveaux secteurs devrait amener, dit

le général Weiser, un progrès sensible dans le développement des différentes branches économique, industrielle et touristique de l'A.O.F.

DANS l'étude consacrée aux transports aériens en A.O.F. que « Les Ailes » du 29 juillet ont publiée, nous avons été amenés à considérer le classement de ces transports, qui intéressent au premier chef, l'Afrique Occidentale, en quatre secteurs : secteur international, secteur d'intérêt Union française, secteur d'intérêt fédéral, secteur privé.

Le secteur international, rappelé ici pour mémoire, dessert l'Europe, l'Afrique Occidentale et l'Amérique du Sud d'une part, les Etats-Unis, l'Afrique Occidentale et l'Afrique du Sud d'autre part.

Le secteur d'intérêt Union française, lui, se répartit ou se répartira en Afrique de la façon suivante : France-Afrique du Nord-Dakar, France-Afrique du Nord-Niamey-Lomé, France-Afrique du Nord-Bamako (en spécial), France-Afrique du Nord-Abidjan.

D'autres itinéraires pourront compléter ou modifier sous forme de « circulaire » les trois derniers par cours susvisés.

#### SECTEUR D'INTÉRÊT FÉDÉRAL

Le secteur d'intérêt fédéral en partant de Dakar, dessert actuellement toute l'A.O.F. Dans la précédente étude, il a déjà été précisé que le principe actuel d'articulation n'apparaissait pas logique et était un obstacle au bon rendement.

Il convient donc d'exposer brièvement le fonctionnement actuel, ses origines et les erreurs qui sont actuellement à la base d'un semblable système.

En gros, le réseau local, en juillet 1950, touchait les principaux points d'Afrique Occidentale et se combinait avec le secteur d'A.E.F.

Les points d'escale actuels sont, sur la côte, en partant de Dakar : Ziguinchor, Conakry, Freetown, Robertsfield, Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire ; de là, la ligne va à Brazzaville. De Brazzaville, une ligne va à Dakar par l'intérieur, en passant par Bangui, Fort-Archambault, Fort-Lamy, Zinder, Kano, Niamey, Gao, Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Bamako, Kayes, pour finalement toucher Dakar. Certains points de l'intérieur, comme Kankan, sont reliés par des services particuliers.

Quant au secteur privé, il est considéré comme devant compléter et servir d'apport au secteur d'intérêt fédéral.

#### QUELQUES INCONVÉNIENTS

Le choix de Dakar, comme base principale, comme P.C. et origine de tout le réseau intérieur d'exploitation, présente des inconvénients nombreux et importants, dont nous retiendrons les principaux : possibilité de ne desservir très rapidement que le tiers de la Fédération ; obligation de créer pour les deux tiers des services sous forme de « circulaire » qui alourdissent considérablement les charges financières de la Compagnie et ne présentent pas l'avantage de liaisons pratiques inter-centres ; complication extrême dans le service des « réservations » ; dépenses maxima en cas de dépannage d'appareils immobilisés ou accidentés dans les secteurs central et oriental. Exemple, la **destruction d'un D.C.-3 à Cotonou en 1950** ; les lignes qui embrassent en fait toute l'A.O.F. et pour certaines également l'A.E.F., desservent sur ces très longs parcours des centres où elles ne recueillent qu'un nombre infime de passagers. On peut citer dans cette catégorie les tronçons de : Niamey, Zinder, Bamako, Gao, Conakry, Abidjan, Lomé, Cotonou.

Lors de l'ouverture d'Abidjan et de Bamako aux D.C.-4, les aggravations de cette situation se produiront pour : Conakry-Abidjan, Abidjan-Lomé et même Dakar-Bamako.

En outre, la nécessité d'avoir un matériel de même type sur tout le parcours, augmente le déficit d'exploitation du fait de la surabondance des disponibilités sur les longs tronçons.



## ORIGINE DU SYSTÈME

Les immobilisations de nuit, des appareils et du personnel, sur les lignes intérieures actuelles, les logements des passagers à l'hôtel, leur nourriture, sont la source de frais très élevés.

On peut se demander pourquoi l'exploitation avait été lancée de cette manière. On en trouve les causes logiques dans ce fait qu'[Air France est venue en A.O.F. à la suite de la compagnie « Aéromaritime »](#) [en créant l'U.A.T., filiale commune avec les Chargeurs réunis].

Celle-ci avait commencé son trafic en partant de Dakar et « faisait » la côte, ce qui l'a amenée à créer un centre technique dans la capitale.

En prenant sa place, la compagnie nationale Air France n'a rien changé, ce qui s'expliquait parfaitement à l'époque.

D'année en année, à partir du transport de ses ateliers de Bel-Air à Yoff, ses besoins sur l'aéroport n'ont cessé de croître.

Le passage de plus en plus fréquent des longs-courriers, l'augmentation de ses rotations intérieures, tout appelait Air France, qui avait dans ses obligations, la liaison avec l'A.E.F. et la distribution régulière de toutes les escales de ce long réseau, à grouper ses moyens et son commandement à celui des deux points extrêmes, qui était le mieux organisé.

La Direction locale d'Air France avait alors à assurer la correspondance pour tous les passagers qui arrivaient en A.O.F. par l'unique long-courrier aboutissant à Dakar.

Le centre de correspondance que Dakar constituait entre la France, l'A.E.F. et l'A.O.F. est maintenant sur le point de disparaître presque complètement.

Du fait que ce qui militait en faveur du maintien de cette situation a disparu, il convient de présenter la solution, révolutionnaire certes, mais qui semble être la seule compatible avec le meilleur rendement.

L'étude de la carte, l'expérience du trafic depuis 1945, sont les meilleurs conseillers et nous amènent, tout naturellement, à choisir en dehors de Dakar, un centre du mouvement des opérations.

## LA NOUVELLE BASE

La base centrale, située approximativement à égale distance des points extrêmes et susceptibles de desservir Dakar-Abidjan, Niamey, Gao, devient Bamako.

Trois secteurs convergeraient vers cette base, ou y trouveraient leur origine, de façon à assurer les services de manière indépendante avec correspondance et régulation à la base centrale.

Le secteur serait Bamako, Kayes, Ziguinchor, Conakry, Kankan, Bamako.

On trouverait, incluse dans ce secteur, une ligne souhaitable, du moins épisodiquement : Bamako-Kankan-Labé-Tambacounda-Dakar ; ces lignes pourraient être effectuées, soit sous forme de « circulaire », soit sous forme d'aller et retour.

Bamako-Kankan-Bouaké-Abidjan et retour constituerait le Secteur 2.

Quant au Secteur 3, il comprendrait : Bamako-Segou-Mopti-Gao-Niamey-Ouagadougou-Bobo-Dioulasso-Bamako.

Abidjan et Niamey seraient considérés comme centres auxiliaires de desserte.

Zinder serait desservi par Niamey.

Il y aurait, en outre, un secteur spécial Mauritanien sur Saint-Louis, Port-Étienne, Atar.

Les appareils à utiliser de préférence sur ces secteurs seraient, pour le 1<sup>er</sup> secteur, des D.C.-3 tant que les longs courriers n'effectueraient pas le trajet Paris-Bamako ; pour les Secteurs 2 et 3, un avion de douze places maximum, genre S.O.-95.

Les centres auxiliaires utiliseraient des appareils de dix ou douze places, à seule fin de ne pas multiplier les types d'avions en service.

Ils pourraient naturellement se contenter d'avions de plus faible capacité ou être confiés à des compagnies privées.

On voit dans cette étude, qu'il n'a pas été tenu compte du parcours Conakry-Freetown-Robertsfield-Abidjan. On peut en effet, estimer lorsqu'Abidjan sera relié par D.C.-4 à la France, qu'il n'y aura aucun intérêt commercial à effectuer une ligne régulière Conakry-Abidjan.

Il conviendra simplement de considérer et de décider si, oui ou non, l'aspect politique de la question justifie la charge élevée d'un avion régulier sur ce parcours.

#### INCONVÉNIENTS ET AVANTAGES DE CES MODIFICATIONS

Cette étude a naturellement tenu compte de deux données à réalisation immédiate ou prochaine : tout d'abord la mise en service des pistes de Bamako et Abidjan pour les D.C.-4. Bamako a été ouvert aux avions D.C.-4 le 6 août 1950. Abidjan peut l'être fin 1950.

Ensuite la possibilité d'avoir des avions de douze places du genre S.O.-95.

Ces points posés, quel est l'inconvénient majeur du système : la compagnie Air-A.O.F., sauf le directeur, doit se transporter à Bamako, mais avec beaucoup moins de personnel qu'il y en a à Dakar actuellement, installer des hangars, équiper un atelier (de moindre importance que l'actuel de Dakar), faire construire des logements pour son personnel. Le tout consiste dans un travail d'infrastructure, facile à chiffrer, et qui peut être assez rapidement réalisé à Bamako.

L'économie du système saute aux yeux : la souplesse de la compagnie augmente considérablement, la capacité des avions correspond aux besoins et le coefficient de remplissage doit pouvoir facilement atteindre 90 %.

D'autre part, les frais généraux sont diminués par la suppression des longs parcours sans intérêt économique ni social. De plus, chacun des parcours peut être effectué dans la journée et le dépannage est, en toutes circonstances, rapide et plus économique.

La centralisation à Bamako de tous les moyens importants d'escale et d'accueil pour passagers en transit, est réalisée, d'où une importante économie de personnel au sol.

Le service commercial contrôle avec facilité les « réservations ». Il y a réduction du trafic télégraphique.

Les passagers n'ont plus à être hébergés de nuit par la compagnie.

Dakar est débarrassée des passagers qui y sont en transit et dont le séjour coûte cher à la compagnie.

De même, ces passagers manifesteront leur satisfaction d'être rendus rapidement à destination.

En cas d'affluence, la compagnie n'hésitera pas, les parcours n'étant pas très longs, à établir des « services spéciaux ».

Les centres modestes seront des servies, la compagnie faisant vraiment du trafic intérieur et infiniment moins de « correspondances » par acheminement des passagers transit.

Les gens voyageront plus, la plus grande souplesse de la compagnie lui permettant de répondre plus rapidement aux besoins des utilisateurs

#### RENDEMENT ET EFFICACITÉ

L'avantage incontestable apporté par les liaisons aériennes directes entre la France et les grands centres de l'A.O.F. : Bamako-Abidjan, Niamey-Lomé, qui marque véritablement l'aboutissement de la seconde étape des grandes améliorations dans les transports aériens en A.O.F., entraîne avec lui, la nécessité d'une modification profonde dans l'organisation et le fonctionnement du réseau aérien intérieur de ce territoire.

Il ne faut pas redouter de voir le problème bien en face et ce n'est qu'en l'attaquant avec foi et sans s'accrocher au passé, autrement que pour s'assurer de la meilleure

expérience, que l'on pourra atteindre les objectifs recherchés : la satisfaction de tous les usagers d'A.O.F. et le bon rendement de la compagnie.

De son côté, la capitale du Soudan devra, dans l'hypothèse de cette révolution pacifique dans les transports aériens de l'A.O.F., se préparer à l'honneur et aux charges qui lui seraient ainsi dévolus dans la considération de Bamako, comme plaque tournante des réseaux aériens locaux.

Peut-être est-il également opportun de suggérer qu'en cas de mobilisation, l'articulation qui vient d'être présentée, serait immédiatement susceptible de coopérer plus efficacement.

Général WEISER.

---

## LE RÉSEAU D'AIR FRANCE

---

### L'AÉROGARE D'ABIDJAN (*Les Ailes*, 26 avril 1952)

Ce samedi 26 avril, Air France inaugure à Abidjan\* une aérogare moderne qui remplace les installations provisoires utilisées jusqu'alors. Cette manifestation a lieu au moment même où le premier « Constellation » mis en ligne sur ce parcours atterrit sur le terrain de Port-Bouët.

Situé à vingt kilomètres de la ville, la nouvelle aérogare comprend, notamment, un restaurant avec terrasse et vue sur les pistes qui sera ouvert aux visiteurs ; ceux-là pourront se rendre à l'aéroport par une autoroute qui joint Abidjan au terrain.

Depuis le début de l'année, c'est la troisième grande escale d'Afrique Noire — après Conakry et Douala — dans laquelle Air France aménage ses propres installations commerciales, rendues nécessaires par le développement du trafic. Des aménagements semblables seront prochainement réalisés à l'escale de Libreville.

---

## LE BLOC-NOTES DE L'UNION FRANÇAISE (*Climats*, 11 décembre 1952)

### INAUGURATION

— M. Bailly, gouverneur de la Côte d'Ivoire, accompagné de nombreuses personnalités, a inauguré la nouvelle ligne aérienne « Abidjan-Korhogo », ouverte par « Air France ». Après un court arrêt à Bouaké, l'avion s'est posé à Korhogo. Le gouverneur a été accueilli par les commandants de cercle de Korhogo et d'Odienne.

---

## AVIS (*France-Afrique*, Abidjan, 26 avril 1953)

À PARTIR DU 30 AVRIL  
AIR-FRANCE OUVRE UNE NOUVELLE LIGNE  
ABIDJAN-NIAMEY-MARSEILLE-PARIS  
desservie par Constellation

---

SUR LE RÉSEAU D'AIR FRANCE

(Les Ailes, 30 janvier 1954)

### ESCALES D'AFRIQUE

Air France exploite en Afrique occidentale Française des services intérieurs dont celui de la boucle du Niger, de Dakar à Bamako. Ce service comporte, depuis peu, deux nouvelles escales : Richard-Toll et Kaedi. Il semble que l'ouverture de ces deux escales ait été motivée par les besoins de l'extraction minière en grand développement dans la région.

Au Cameroun, une nouvelle escale a été organisée à Garoua, dans les environs du Tchad. Grâce à elle, Garoua, à son tour, est directement reliée à Paris par les longscourriers d'Air France comme l'étaient déjà Yaoundé et Douala. Ce ne sont pas les activités minières qui ont provoqué la création de l'escale de Garoua mais les besoins des éleveurs qui acheminent de gros tonnages de viandes vers l'A.E.F. et le port de Douala en particulier,

Les possibilités du transport de fret dans ces régions sont considérables et les résultats obtenus par la compagnie [France-Hydro](#), avec le Latécoère-631 en sont le témoignage.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Voyage du président Valéry Giscard d'Estaing-Abidjan-Paris en Concorde (11 janvier 1978)