

Mise en ligne : 4 décembre 2018.
Dernière modification : 15 mars 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT (U.A.T.) (1949-1963) filiale des [Chargeurs réunis](#)

Louis VIDAL (1885-1957), président
secrétaire général des Chargeurs réunis
ancien président de l'Aéromaritime
père du docteur Louis Vidal

Épisode précédent :
[Aéromaritime \(1935-1949\)](#).

U.A.T.
d'après C. SCHMIT
(*UTA Entreprise*, n° 87, septembre 1978)

S.A., 1949. Fondateurs : Chargeurs réunis (40 %), Air France (40 %) Jean Combard et Roger Loubry (de la Société aérienne de transports internationaux)(20 %).

La S.A.T.I. apporte à la nouvelle société ses hommes et son matériel (3 anciens bombardiers Liberator). Parmi ses navigants, citons Antoine Veillard, Jean-Pierre Villacèque, Émile Talbot.



Ci-dessus : de gauche à droite devant un Liberator, Messieurs Émile Talbot, Jean Combard, J.-J. Stefano, Roger Loubry, L. Fallou.

Combard et Loubry, bientôt rejoints par Cadéac d'Arbaud, sont nommés directeurs, directeurs qu'il n'est pas rare de voir effectuer des dizaines d'heures de vol par mois en plus de leur tâche administrative.

Véritablement la continuation de l'Aéromaritime, l'U.A.T. s'implante sur l'Afrique avec l'appui des Chargeurs réunis. Elle bénéficie également du concours du commandant Étienne Ravas, ancien responsable des études météorologiques lors de création de la ligne Dakar-Pointe-Noire en 1934.

Un jeune ingénieur du Génie maritime, Guy Séné, vient compléter l'équipe de direction en 1953.

Dès sa constitution, l'U.A.T. souffre considérablement du manque de matériel : les surplus sont épuisés et Air France veille jalousement à disposer en priorité des devises indispensables à l'acquisition d'avions américains.

Les trois Liberator de la SATI se révèlent bien vite insuffisants.

Les Chargeurs réunis rachètent alors des petites compagnies aériennes au bord de la faillite, telle Peruvian Airlines qui lui permet de récupérer trois DC 4 et de réserver ses Liberator au fret.

Le 23 janvier 1950, l'U.A.T. inaugure une liaison régulière Paris- Brazzaville. Sa flotte grossit progressivement jusqu'à comprendre six DC 4 et trois DC 3 ainsi que deux Noratlas de construction française réservés aux lignes intérieures africaines.

Parfois, l'U.A.T. accomplit aussi des transports exceptionnel : lors du blocus de Berlin, elle fut la première à assurer un pont aérien avec la ville. En sept semaines, et 635 heures de vol, elle transporte 7.500 tonnes de fret.

Inquiète du développement des compagnies privées, Air France obtient du gouvernement qu'une ligne nationale soit toujours créée parallèlement à une ligne privée.



La flotte UAT sur l'aéroport du Bourget :
Douglas DC 4 et super DC 6, Noratlas 2502 et Héron Havilland.



Le « Comet » sur l'aéroport de Casablanca-Nouaceur

À la recherche d'un long courrier rapide et de grande capacité, l'UAT opte pour un avion construit par la firme anglaise de Havilland and Aircraft Co, le D.H. 106 Comet, équipé de 4 moteurs à réaction GHOST. Avec l'accord du gouvernement français, trois exemplaires de ce qui constitue le premier quadrimoteur commercial sont commandés en 1951 et livrés fin 1952-début 1953. L'U.A.T. est, avec la B.O.A.C., la première compagnie au monde à utiliser cet appareil, obtenant un taux d'utilisation record. Désormais, Casablanca est à 3 heures de Paris, Dakar à 6, Abidjan à 9, Brazzaville à 12 et Johannesburg, desservi à partir d'octobre 1953, à 14 heures. L'exploitation du Comet contraint l'U.A.T. à passer du stade artisanal au stade industriel et la fait connaître dans le monde entier. Douglas, Boeing interrogeront fréquemment ses techniciens. Malheureusement, des avaries de cellule affectent des exemplaires exploités à l'étranger, entraînant son interdiction au printemps 1954. Cette mesure retardera l'exploitation commerciale des appareils à réaction de plusieurs années. Elle a aussi de graves conséquences financières pour l'U.A.T. qui doit se retourner rapidement vers d'autres appareils.

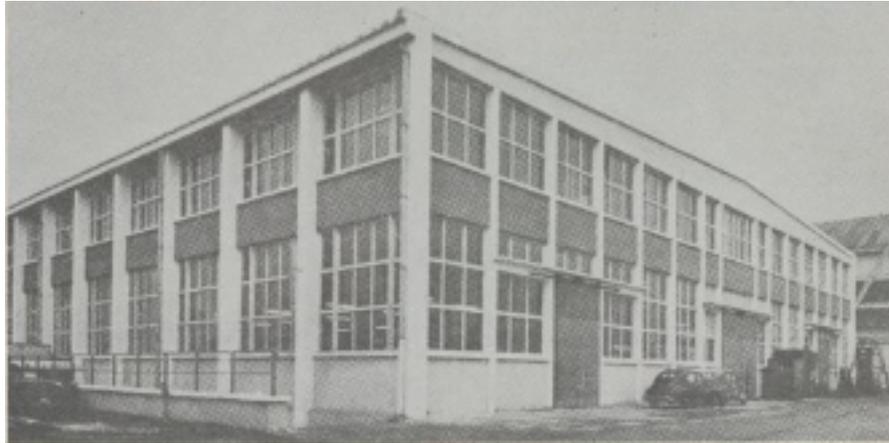
Ses DC 4 n'étant plus rentables sur les lignes long courrier, elle acquiert trois DC 6 et parvient à maintenir son rythme de développement au cours de cette dure année 1954.

Le rachat d'Aigle Azur au printemps 1955 lui permet de récupérer trois autres DC 6.

Les rapports avec Air France

Le développement de la TAI et de l'UAT impose bientôt de redéfinir un *modus vivendi* avec Air France. À l'origine, les Chargeurs réunis, puis l'U.A.T. avaient représenté Air France dans leurs escales africaines sur la base d'un accord signé le 28 avril 1949 par Francis Fabre et Max Hymans. En janvier 1952, cet accord avait été complété par un accord de pool. Or, peu après, Air France avait décidé de procéder à l'ouverture d'agences autonomes et dénoncé les contrats de représentation commerciale et d'assistance technique avec l'U.A.T. En fait, à partir de sa décision d'acquiescer des Comet, l'U.A.T. était devenue un concurrent redoutable pour Air France qui avait réagi en décidant de couper son assistance technique. Les Chargeurs réunis avaient alors acquis les parts d'Air France dans l'U.A.T. qui avait ainsi gagné son indépendance.

L'U.A.T. implante alors un ensemble industriel au Bourget en vue d'une prospection systématique de la clientèle aéronautique. Dès 1952, elle a participé à la création de la REVIMA, à Caudebec-en-Caux (Seine-Maritime), spécialisée dans l'entretien et la réparation des réacteurs.



L'UAT au Bourget en 1956.

Une première tentative de réglementation aboutit le 6 octobre 1955 aux accords de Peira Cava (Alpes-Maritimes), signés sous l'égide de Paul Devinat, secrétaire d'État aux Transports et à l'Aviation civile, et René Lemaire, secrétaire général à l'Aviation civile.

L'U.A.T. abandonne l'escale de Madagascar et l'Indochine, mais sa position en Afrique est officiellement reconnue et renforcée. De plus, elle se voit confier toutes les liaisons entre la France et les pays d'Afrique situés au sud du parallèle de Brazzaville : Rhodésie, Afrique du Sud, Mozambique et Territoires de l'Ouest africain. Ceci lui permet de doubler sa fréquence sur l'Afrique du Sud, d'inaugurer le 8 janvier 1956 un service sur la Rhodésie (Paris-Douala-Livingstone) et d'ouvrir une agence à Londres.



Super DC6B UAT



M. Simonet, sur l'aéroport de Brazzaville

Louis Antoine POMMERY,
PDG (1957-1962)

Né le 9 août 1893 à Saint-Quentin (Aisne).

Licencié en droit.

Chef des études économiques, puis sous-directeur de la Banque nationale française du commerce extérieur (1922-1928), conseiller du commerce extérieur.

Secrétaire général de la commission de l'assurance crédit du ministère du commerce (1929-1930).

Chef des études, puis fondé de pouvoir Lazard frères (1930-1940).

Attaché à la direction (1941), directeur (1946), directeur général adjoint (1956) des Chargeurs réunis.

Directeur général de la Cie Sud-Atlantique (1945).

Auteur de plusieurs ouvrages économiques et financiers : *Changes et monnaies*, *Aperçu d'histoire économique contemporaine*, etc. Articles divers.

Prof. à HEC, prof. hon. Sc. po.

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 janvier 1932 (min. Finances) : journaliste financier.

Officier du 21 déc. 1950 (min. Marine marchande) : directeur général de la Cie de navigation Sud-Atlantique.

Commandeur 1^{er} oct. 1959 (min. PTT) : pdg d'UAT.

Décédé le 27 août 1962.

L'année 1960 est marquée par l'avènement des jets (DC 8, B 707) qui révolutionnent les conditions du transport aérien grâce à leurs caractéristiques :

- vitesse de croisière : 900 km/h au lieu de 480 ;
- capacité : 130 passagers + 5 tonnes de fret au lieu de 60 et 1,5 t. ;
- rayon d'action : 8 000 km contre 5 000.

Cependant la mise en ligne de ces nouveaux appareils entraîne des dépenses considérables, dépassant généralement les prévisions : coût d'acquisition, pièces de

rechange, entretien, équipements indispensables, frais d'escales, formation du personnel navigant et des services au sol. Il en résulte pour la première année de leur utilisation, des charges excessives, compromettant l'équilibre financier de nombreuses compagnies. Certaines d'entre elles ont alors le souci, et la sagesse, de rechercher des accords pour exploiter conjointement leurs jets avec le maximum de rentabilité. Des accords sont ainsi conclus entre l'U.A.T. et la T.A.I. pour l'Afrique et la T.A.I. et Air France pour le Pacifique.

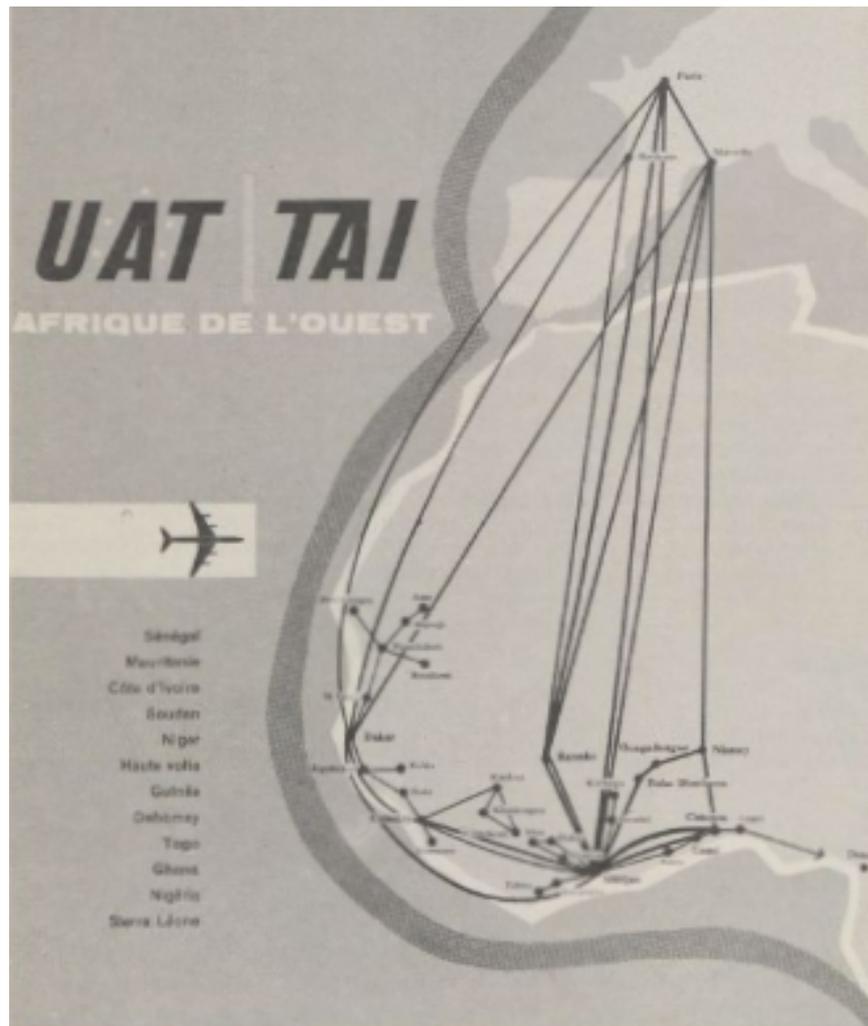


Ci-dessous : l'équipage du premier DC 8 UAT.

L'U.A.T. à cette époque, c'est 110.000 km de lignes régulières, auxquelles il faut ajouter une ligne cargo qui dessert l'Afrique centrale, reliant chaque semaine Paris à Fort-Lamy et Douala, et un réseau africain très dense (40 escales secondaires au Sénégal, en Côte-d'Ivoire, au Tchad, au Cameroun, au Gabon, au Congo).

En 1960, première année de mise en exploitation des DC 8 par les deux compagnies, leur accroissement est toujours aussi spectaculaire : de près de 20 millions de tonnes kilomètres en 1952, elles atteignent les chiffres record de 50 millions pour la T.A.I. et 73 millions pour l'U.A.T.

La coopération entre l'U.A.T. et la T.A.I. prend effet le 1^{er} avril 1960 et concerne la Côte d'Ivoire, le Dahomey, la Haute-Volta, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal, le Soudan, le Togo et la Guinée. Si les avions des deux compagnies continuent de voler sous leur propre pavillon, la désignation des vols est désormais UT/TI ou TI/UT. L'U.A.T. devient l'agent général de la T.A.I. dans ces pays et assure sa représentation.



Ceci n'est que le prélude de longs pourparlers qui s'engagent en vue d'une fusion dont le principe est approuvé par les deux conseils d'administration le 14 septembre 1961.

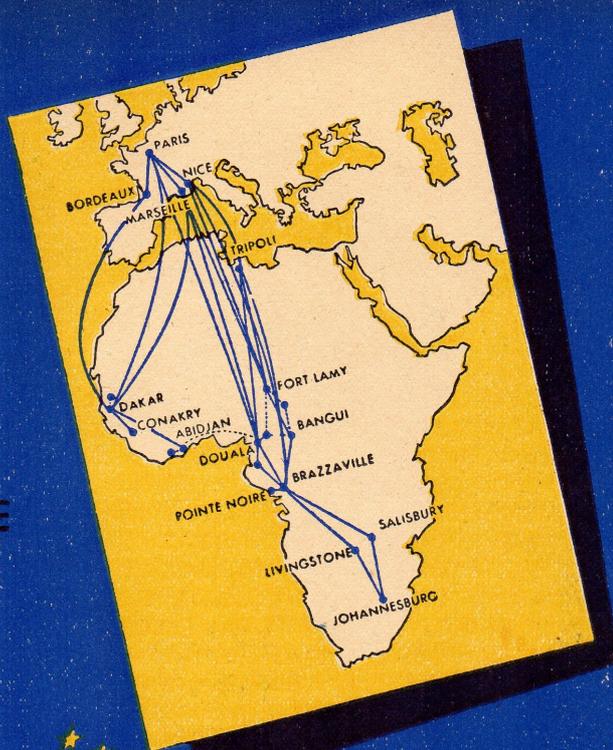
Un protocole est signé le 2 août 1962 par M. Louis Pommey, président de l'U.A.T., et par le général Fayet, président de la T.A.I.

La fusion entre l'U.A.T. et la T.A.I. est effective le 1^{er} octobre 1963 et donne naissance à l'Union des transports aériens qui dispose d'une flotte forte de 22 appareils.

Air Afrique

Au moment où l'U.A.T. et la T.A.I. se rapprochent, les États de l'Ouest et du Centre Afrique accèdent à l'Indépendance. À Yaoundé, en 1961, ils décident de confier l'exploitation de leurs droits aériens à Air Afrique. L'U.A.T., représentée par Roger Loubry, signe, le 28 mars 1961, avec les onze chefs d'État africains, le protocole annexe au Traité de Yaoundé aux termes duquel, par l'intermédiaire de la Société pour le développement du transport aérien en Afrique (S.O.D.E.T.R.A.F.), elle prenait une participation minoritaire au capital et lui apportait sa coopération.

**AU
SERVICE
DE
L'AFRIQUE**



UAT

AÉROMARITIME

**FRANCE
LYBIE
A.O.F. * A.E.F.
CAMEROUN
RHODESIE
AFRIQUE DU SUD**

3 et 5, Bd MALESHERBES, PARIS-8^e

Coll. Jacques Bobée

AU SERVICE DE L'AFRIQUE
UAT AÉROMARITIME
FRANCE
LYBIE
A.O.F. * A.E.F.
CAMEROUN
RHODÉSIE
AFRIQUE DU SUD
3 et 5, bd Malesherbes, Paris 8^e

LE MATÉRIEL SUR LES LIGNES
(*Les Ailes*, 12 août 1950)

- L'Aéromaritime, filiale des Chargeurs Réunis, achètera quatre D.C.-4 et vingt-deux moteurs de rechange aux Peruvian International Airways. Financement par l'intermédiaire de l'Economic Cooperation Administration.

LE BRÉGUET « DEUX-PONTS » DES COMPAGNIES PRIVÉES
(*Les Ailes*, 13 janvier 1951)

Dans notre numéro du 30 décembre, en première page, nous avons dit que la Société des Ateliers d'Aviation Louis-Breguet était en pourparlers avec une compagnie privée en vue de l'acquisition par celle-ci des trois premiers Breguet-« Deux-Ponts » de série. Nous avons cité la compagnie T.A.I.

Or, ces pourparlers ne sont pas menés avec les T.A.I., mais avec la compagnie U.A.T. (Union aéromaritime de transport).

AILLEURS
(*Les Ailes*, 19 mai 1951)

DE HAVILLAND nous confirme que l'Union aéromaritime de Transport (U.A.T.), filiale de la Compagnie des Chargeurs Réunis et qui, comme telle, a remplacé l'Aéromaritime d'avant-guerre, lui a bien commandé deux avions « Cornet », équipés de réacteurs « Ghost ».

On prévoit, dit de Havilland, que ces deux « Comet » pourront être livrés au cours de l'automne 1952.

Publicité
(France-Afrique, Abidjan, 17 avril 1952)



JEP & CABRE

Pour bien commencer vos vacances
VOYAGEZ U. A. T.
en fauteuil Pullman
au tarif Coach.

Le Service Coach U. A. T. offre aux passagers un plus grand nombre de places tout en maintenant à bord l'accueil, le service et le confort auxquels ils sont habitués. Il les fait bénéficier, en outre, d'une réduction de tarif de 20 %.

Voyagez U. A. T. ! Vous ne perdrez pas une minute de vos vacances ! Dès aujourd'hui, renseignez-vous.

U. A. T.

Pour tous renseignements :
SERVICES AÉRIENS - CHARGEURS
RÉUNIS - FRAISSINET - CYPRIEN FABRE
Rue du Général de Gaulle - ABIDJAN

DANS LA LEGION D'HONNEUR
LA PROMOTION DE L'AVIATION CIVILE
(Les Ailes, 6 septembre 1952)

Chevalier
L. A. Fallou, de l'Union aéromaritime de transport

ACCIDENT À FORT-LAMY (*Les Ailes*, 22 novembre 1952)

Un grave accident est survenu le 10 novembre, en Afrique, à un D.C. 4 de l'Union Aéromaritime de Transport (U.A.T.). Nous ignorons les circonstances de cet accident et ses causes présumées.

On sait seulement que cet avion avait quitté Brazzaville pour se rendre à Beyrouth et que l'accident se produisit à quelque 120 kilomètres du point de départ, au Sud de Massakory.

L'équipage se composait de cinq personnes — dont les noms n'ont pas été donnés — ; il n'y avait à bord qu'un seul passager. Celui-ci a été tué ainsi que quatre des membres de l'équipage. Le radio, blessé mais qui ne semblait pas en danger, a été ramené à Fort-Lamy.

SUR LES LIGNES (*Les Ailes*, 29 novembre 1952)

- DANS LE RAPPORT de M. Jacques Bourdillon, vice-président de la chambre de commerce de Marseille, est souligné l'intérêt de plus en plus marqué que prennent les compagnies de transport maritime à la gestion des compagnies de transport aérien.

On sait que l'Union aéromaritime de Transport (U.A.T.) est la filiale aéronautique des Chargeurs Réunis. La Compagnie générale transatlantique détient la majorité des actions de la Compagnie Air-Transport*. La Compagnie Paquet est intéressée à la Compagnie Air Maroc*, et la Compagnie de navigation Fraissinet à la Compagnie Air-Algérie*.

- AUTRE FAIT sur lequel on a peut-être pas suffisamment insisté : c'est que si Air France* a été, pendant de longues années, l'unique représentant de l'Aviation marchande française au sein de l'I.A.T.A., trois autres compagnies françaises ont été admises, depuis plusieurs mois déjà, à l'organisme international : les T.A.I.*, l'U.A.T. et Air Algérie*.

L'AVIATION MARCHANDE

LE « COMET » SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS (*Les Ailes*, 10 janvier 1953)

Une liaison Paris-Alger en 2 h. 06 minutes

L'Union aéromaritime de transport poursuivant, avec le premier « Comet » [à réaction] qu'elle a reçu, ses vols d'adaptation, a réalisé, dimanche dernier, une liaison Paris-Alger dans le temps remarquable de 2 h. 06 min. Le pilote Loubry, co-directeur de l'U.A.T., était aux commandes de l'appareil.

Il serait intéressant de connaître l'orientation et la vitesse du vent sur le parcours afin de situer le temps réalisé, en comparaison du temps record précédent qui, sauf erreur, appartenait au « Bretagne » de la présidence de la République avec 2 h. 49. La même semaine de novembre dernier, un autre « Bretagne », l'un de ceux de la compagnie Air Algérie, avait franchi la distance Paris-Alger en 2 h. 54. Mais il est évident que ces deux appareils, pour accomplir le trajet en un temps si court, avaient bénéficié d'un fort vent

arrière. Il avait d'ailleurs fallu au « Bretagne » présidentiel 3 h. 45 pour effectuer le parcours en sens inverse Alger-Paris, ce qui montre bien l'influence du vent sur le parcours aller.

On sait que l'U.A.T. doit recevoir le second de ses « Comet » dans le courant de ce mois et le troisième le mois suivant.

.....

AU TITRE DE L'AVIATION CIVILE
UNE PROMOTION DE LA LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 31 janvier 1953)

Avec titres exceptionnels également sont nommés les pilotes ...Jean Villacèque, de l'U.A.T. — qui accomplit avec le co-directeur Loubry les premiers voyages d'études du « Comet » de la compagnie —; le mécanicien navigant Émile Talbot, de l'U.A.T., lui aussi.

UN DOULOUREUX « COUP DUR »
LA CHUTE, À BORDEAUX, D'UN D.C.-4
(*Les Ailes*, 14 février 1953)

LA compagnie Union aéromaritime de transport vient d'être durement et cruellement frappée : un de ses D.C.-4 venant d'Abidjan a fait une chute grave, le samedi 7 février, au moment où il allait se poser sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Cinq membres de l'équipage et deux passagers ont trouvé la mort dans cet accident. Ce sont : le chef-pilote, commandant de bord, Boulan ; le co-pilote Fabre ; les mécaniciens Grangier et Le Dantec ; le radio Costa ; les passagers M. Even et M^{me} Jane Vialle, celle-ci ancien sénateur de l'Oubangui-Chari, décédée de ses blessures le surlendemain de la chute.

Comment celle-ci s'est-elle produite ? Au moment où, en pleine brume, à 10 h. 10 du matin, le D.C.-4 s'apprêtait à se poser sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, il se trouvait exactement dans l'axe de la piste bétonnée quand il heurta le sommet de plusieurs pins d'une quinzaine de mètres de haut à environ 4 km. de cette piste. Ces pins, qui avaient un diamètre de 20 à 25 cm. à quelque dix mètres de leur base, ont littéralement crevé les ailes et le fuselage. C'est le malheureux équipage qui « encaissa » le coup. Ouvrant dans le bois une trouée de deux cents mètres, le quadrimoteur, perdant une aile, s'abîma au sol, après avoir fauché de nombreux arbres, et prit feu.

Le fuselage éclata et la plupart des passagers furent projetés à l'extérieur. C'est, d'ailleurs, à cette circonstance qu'ils durent de n'avoir pas péri ; deux d'entre eux, absolument sains et saufs, se portèrent au secours des autres et réussirent à les sortir de l'incendie. Les pompiers de l'aéroport, presque aussitôt sur les lieux, combattirent le feu.

Une enquête est actuellement en cours, menée d'une part par les Services officiels, de l'autre par les techniciens de la compagnie, avec, à leur tête, le chef-pilote Villacèque. Est-ce à la défaillance des altimètres qu'il faut imputer le cruel événement ? À 4 km. de la piste, l'appareil aurait dû se trouver à plus de 200 mètres de haut. Saura-t-on pourquoi il arriva si bas ?

Un désastre encore plus grand aurait, cependant, été à déplorer si l'avion avait heurté la ligne de force qu'il a franchie à deux ou trois mètres avant de heurter les pins, ou celle se trouvant un peu plus loin, qui, elle aussi, coupe l'axe de la ligne d'approche.

Une fois de plus, nous devons saluer un équipage de ligne tombé dans l'accomplissement de son travail, équipage de valeur, dont certains de ses membres devaient, dit-on, composer l'un des équipages des « Comet » de l'U.A.T.

Pierre MARIE.



Coll. Jacques Bobée

Union aéromaritime de transport

1^{re} liaison aérienne Abidjan-Paris par avion à réaction (15 avril 1953)

Elle eut lieu en réalité le 16 avril 1953.
 Commandants de bord : Loubry et Veillard.
 Copilotes : Besset et Rollin.
 Radio : Stephano
 Mécaniciens : Talbot et Delteil.
 Hôtesse : M^{lle} Chartreux.
 Stewards : Ruaud et Le Mansec
 Courrier : 69 kg. 200.

EN « COMET »-U.A.T. À BRAZZAVILLE
 (Les Ailes, 23 mai 1953)

Une erreur d'interprétation nous a fait écrire, la semaine dernière (n° 1.424, p. 12), que l'Union aéronautique [sic] de transport (U. A. T.) ouvrirait sa ligne Paris-Brazzaville le 9 juin. En fait, c'est le 11 mai que cette ligne a été ouverte. Le « Comet » a couvert le trajet aller en 11 h. 39 min. et le retour en 11 h. 12 min.

La distance parcourue atteint 15.000 km. ; le trajet s'effectue, en effet, provisoirement par l'itinéraire Casablanca et Abidjan, dans l'attente de l'ouverture de l'aérodrome de Kano (Nigéria britannique), qui permettra de réduire le temps de vol à moins de 11 heures.

Rappelons que l'inauguration de la ligne de Brazzaville en quadriréacteur « Comet » fait suite à celles de Casablanca, Dakar, Abidjan, que l'U. A. T. a successivement réalisées depuis janvier 1953.

Les statistiques fournies par cette Compagnie, pour le début de son exploitation par avion à réaction, donnent notamment le chiffre de 2.500 passagers transportés. en moins de trois mois sur l'Union française.

Le réseau de l'U. A. T. en quadriréacteur « Comet » couvre ainsi, maintenant, 60.000 km. de lignes régulières par semaine. Ce réseau, nous l'avons dit, sera encore étendu dans un proche avenir par l'ouverture d'un service « Comet » hebdomadaire Paris-Saïgon et retour.

LES « HÉRON » DE L'U.A.T.
(*Les Ailes*, 10 octobre 1953)

L'Union aéromaritime de transport avait commandé à de Havilland quatre exemplaires du « Héron » destinés, on ne l'a pas oublié, à amener aux grands aérodromes africains desservis par ses « Cornet », les passagers en provenance de centres secondaires.

Les débuts de ce service d'apport a sans doute donné de bons résultats (l'U.A.T., comme toutes les compagnies privées, n'est pas prodigues de détails) car, aux deux autres « Héron » qu'elle a ajoutés à sa commande primitive, elle en a joint, paraît-il, trois de plus. Soit, en tout, neuf « Héron ».

Il est désolant de penser que personne n'a demandé aux constructeurs français de réaliser un quadrimoteur de ce genre, ni les compagnies, ni le S.G.A.C.C.

AU BOURGET, LE LUNDI A 20 H. 40
À JOHANNESBURG, LE MARDI A 16 H.
(*Les Ailes*, 17 octobre 1953)

L'U.A.T. (Union aéromaritime de transport), inaugurera le 26 octobre, avec ses « Comet », la ligne Paris-Johannesburg.

L'événement est important, non seulement en raison des quelque 11.000 km. qui séparent les deux villes, mais du fait que c'est la première liaison internationale régulière qu'assurera une compagnie privée française. Jusqu'ici, l'activité de nos compagnies privées se limitait au réseau de l'Union Française. Le « Comet » de l'U.A.T. quittera Le Bourget à 20 h. 40 le lundi ; il fera escale le mardi à 0 h. 50 à Tripoli, sera à Kano à 4 h. 20, à Brazzaville à 8 h. 15, à Livingstone à 13 h. 10, et se posera au terminus, à Johannesburg, à 16 h.

Cette liaison ultra-rapide — 15 heures de vol — entre la France et l'Union Sud-Africaine est évidemment la conséquence de l'Aviation à réaction qui permet une vitesse de l'ordre de 800 km.-h., réalisée à 12.000 m. d'altitude. Il en coûtera, à ceux qui l'utiliseront, 174.500 fr. pour l'aller et 314.100 fr. pour l'aller et le retour ; le transport d'un kilo de fret est tarifé 1.057 fr.

Pour commencer, la fréquence adoptée sera d'un voyage, dans chaque sens, tous les quinze jours ; par la suite le service sera hebdomadaire.

UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORTS
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 avril 1954)

Une dépêche « Reuter » de Salisbury annonce que la compagnie française « Union Aéromaritime de Transports » prendra en charge, à partir du 1^{er} janvier, le service hebdomadaire entre la France et la Fédération Rhodésienne, assuré jusqu'à présent par Air France.

Le service sera assuré par des DC6.B. Lors du trajet en direction du Nord, il n'y aura qu'une seule escale à Douala, au Cameroun. Lors du trajet sud, l'appareil fera, en plus, escale à Tripoli.

LES COMPAGNIES AÉRIENNES
« UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT » ET « AIGLE AZUR »
FUSIONNENT
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 avril 1955)

BORDEAUX, 28 avril (de notre correspondant particulier)

À partir du 1^{er} mai, la gestion et l'exploitation des lignes aériennes de la Compagnie AIGLE AZUR sont confiées à l'UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT.

En tant qu'agents fédéraux pour le Sud-Ouest de l'UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT, la COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS RÉUNIS à Bordeaux se tient à la disposition des usagers pour les retenues de places ou demandes d'informations.

NOTULES TECHNIQUES

À LA S.N.C.A.N.
(*Les Ailes*, 26 novembre 1955)

M. COMBARD, directeur de l'Union aéromaritime de Transport et président du Syndicat des transporteurs aériens privés, a déclaré, au cours d'une conférence de presse, que l'utilisation du Nord-2.501 « Noratlas » donne entière satisfaction sur le réseau africain de l'U.A.T. et que le trafic de cette compagnie justifie l'emploi d'une douzaine d'appareils de ce type.

Discussion autour d'une politique de matériels
LES COMPAGNIES PRIVÉES PEUVENT-ELLES
ACHETER LES AVIONS QU'ELLES DÉSIRENT?
(*Les Ailes*, 7 avril 1956)

AU cours d'une des dernières séances publiques du Conseil supérieur de l'Aviation marchande, la discussion porta sur les demandes présentées par la T.A.I. et par l'U.A.T., demandes d'achat de matériel pour compléter leurs flottes, demandes infiniment modestes en comparaison de celles qui avaient été présentes par Air France précédemment.

Au lieu de dix Boeing — « Intercontinental », de douze « Caravelle » et de quatre Lockheed « Super-G », il s'agissait, cette fois et seulement, d'un Douglas D.C.-7.C pour la T.A.I. et d'un Douglas D.-C.-6.B pour l'U.A.T.

.....
L'étude de la demande de l'U.A.T. nous fit connaître la politique de matériels de cette compagnie.. Comme il a été dit plus haut, l'U.A.T., disposant aujourd'hui d'une flotte homogène de D.-C.-6, continuera avec ces avions jusqu'au moment où elle utiliserait des quadriréacteurs. En adoptant cette façon de faire, elle paraît courir un risque. Ne va-t-elle pas se trouver, en effet, en présence de concurrents qui offriront à

leur clientèle des avions nouveaux de transition, tels que le D.C.-7.C. où même le Bristol-« Britannia » ?

Elle ne redoute pas ce risque sur son réseau de l'Afrique du Sud. Ces avions, s'il y sont employés, le seront sur des itinéraires moins directs et différents en tout cas de ceux qu'elle dessert.

En ce qui concerne les quadriréacteurs, elle se prépare à présenter des demandes d'achat d'ici quelques mois. Après l'analyse de ses raisons, telle qu'elle la donna, le Rapporteur fit ressortir que l'U.T.A. estime que l'emploi des quadriréacteurs va se généraliser très rapidement. Ces matériels seront valables pour une **décennie**. Ils offrent des perspectives de développement qui, d'après l'expérience obtenue avec les « Comet », devraient conduire à un abaissement rapide des prix de revient. « On peut penser, dit l'U.A.T. que dès 1961, des quadriréacteurs seront mis en service, à la fois sur Léopoldville et sur l'Afrique du Sud. L'U.A.T. ne peut donc envisager, pour la modernisation de sa flotte, d'autre solution que celle adoptée dans ce secteur, par ses concurrents étrangers et vraisemblablement aussi par la compagnie nationale Air France. »

.....

Jean ROMEYER

SUR LES LIGNES AÉRIENNES DU MONDE

L'U. A.T. INAUGURE PARIS-LIVINGSTONE

(*Les Ailes*, 7 avril 1956)

Depuis le 17 mars, l'Union aéromaritime de transport relie la Rhodésie à la France en faisant escale à Nice et à Brazzaville. Cette liaison Paris-Livingstone, dénommée « Star-of-Paris », représente un parcours de près de 9.000 km. effectués par des Super-D.C.-6 de l'U. A. T., en moins de vingt heures de vol. En particulier, les deux villes de Nice et de Brazzaville, distantes de 5.800 km, sont reliées en 12 h. 45 de vol.

Pour l'inauguration de ce service, un certain nombre de personnalités de Rhodésie avaient été invitées par l'U. A. T., à faire le voyage de Paris à bord d'un de ses avions. En leur honneur, un cocktail a été donné le 19 mars, au Restaurant Ledoyen. Des représentants du conseil municipal y assistaient.

Parmi les personnalités venues de Rhodésie, se trouvaient le consul général de France, M. J. Siguret, l'attaché commercial de France, M. P. Colmant, le colonel Barber, directeur de l'Aviation civile, le capitaine Gray, chef du service d'exploitation des Central African Airways.

LES ACTIVITÉS DE L'U.A.T.

(*Les Ailes*, 27 avril 1957)

L'Union aéromaritime de transport vient de conclure un accord avec la nouvelle compagnie grecque Olympic Airways ayant pour objet de confier à l'U.A.T. la représentation générale pour la France et l'Union française de cette entreprise.

Olympic Airways a commencé son exploitation le 5 avril dernier sur la ligne régulière bi-hebdomadaire : Athènes-Rome-Paris-Londres et vice-versa.

Olympic Airways assurera jusqu'au 1^{er} juin cette liaison au moyen de D.C.-4 équipés de fauteuils touristes, d'Athènes à Londres le mardi et le vendredi et de Londres à Athènes le samedi et le mercredi.

À partir du 1^{er} juin, ce service sera assuré quatre fois par semaine au moyen de Douglas Super-D.C.-6 équipés de seize places en 1^{re} classe et de quarante-quatre places en classe « touriste ».

Indépendamment de ces lignes, la compagnie Olympic Airways dessert un réseau intérieur en Grèce et notamment Alexandroupolis, Ghania, Agrinion, Corfou, Héraklion, Jannina, Kalamai, Ravala, Larissa, Mytilène, Salonique.

Toutes ces liaisons offrent des correspondances avec le réseau international d'Olympic Airways, en particulier au Proche-Orient avec Alexandrie, Beyrouth, Istambul, Nicosie, Rhodes, Tel-Aviv.

Sur la ligne Athènes-Londres, les avions de la compagnie grec que se posent, à l'escale de Paris, sur l'aéroport du Bourget.

LES COMPAGNIES FRANÇAISES DE TRANSPORTS AÉRIENS

GRÂCE À DES EFFORTS D'ÉQUIPEMENT CONSIDÉRABLES
L'UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT
est devenue la première de nos compagnies privées
(*Les Ailes*, 11 mai 1957)

L'Union aéromaritime de transport a diffusé une sorte de « point » de son développement au cours des quatre dernières années.

Faisant remonter ce dernier développement à la mise en service des « Comet », elle constate que, malgré l'immobilisation de ces appareils à la suite d'accidents survenus à d'autres compagnies qui les employaient, celui-ci s'est effectué à un rythme annuel d'expansion qui n'a jamais été inférieur à 30 % et qui l'a conduite d'une production de l'ordre de 24 millions 755 mille tonnes-km. en 1953 à une production de l'ordre de 46 millions de t.-km. en 1956.

Les étapes principales du développement ont été marquées en 1955 par la constitution d'une flotte de D.C.-6 et par la prise en charge du matériel long-courrier et du personnel de la compagnie Aigle-Azur ; en 1956, par la mise en vigueur des accords de coordination qui ont remodelé son réseau.

« Dans ces conditions, l'U.A.T. représente, sur le plan privé, l'ensemble le plus important de moyens de transport aérien au service de l'Afrique. »

Son parc se compose de sept D.C.-6.B., un D.C.-4, quatre « Noratlas » huit « Héron ».

Elle a effectué, en 1956, 38.696 heures de vol et transporté 70 millions de tonnes-km.

Ses D.C.-6 ont effectué à eux seuls 74 % du total des heures de vol ; la compagnie en recevra deux autres en 1958.

Les appareils autres que les D.C.-6 actuellement en service sont tous employés sur les réseaux locaux de l'U.A.T.

Un personnel navigant de 260 personnes formé et entraîné par l'U.A.T. participe à l'exploitation du réseau qui, à la fin de 1956, se décomposait ainsi :

— un réseau long-courrier desservant, à partir de la métropole ; l'A.O.F., l'A.E.F.-Cameroun, la Rhodésie, l'Afrique du Sud ;

— Un réseau local A.O.F.,

— un réseau local A.E.F.-Cameroun,

— des lignes cargo réservées au transport de marchandises et des services spéciaux, assurés en affrètement.

Le réseau long-courrier, représentant 180.000 km. parcourus par semaine, intéresse seize escales. Il est constitué par :

— deux lignes Paris-Abidjan : l'une par Marseille et Dakar, l'autre par Dakar seulement ;

— trois lignes Paris-Conakry : l'une par Bordeaux et Dakar, la seconde par Dakar seulement, la troisième par Marseille ;

— une ligne Paris-Dakar par Marseille ;

— trois lignes Paris-Brazzaville; l'une par Marseille, Fort-Lamy et Bangui ; la seconde par Tripoli, Fort-Lamy et Bangui ; la troisième, un peu plus à l'Ouest, par Douala et Libreville ;

— Deux lignes Paris-Douala, l'une directe, l'autre par Marseille.

— deux lignes Paris-Johannesbourg.

Sur les réseaux locaux qui remplacent les routes de surface, un effort a été fait pour mettre sur pied des services cargo quasi-réguliers. Sur certaines lignes à grande densité de trafic comme Douala-Yaoundé ou Dakar-Ziguinchor, il a été créé des services fréquents dits « aérobuses » qui permettent au voyageur d'aller et revenir d'une ville à l'autre dans la journée.

L'U.A.T. a mis au point une excellente organisation commerciale qu'elle a développée récemment par de nouvelles installations pour l'accueil des passagers au Bourget et à Dakar.. En 1956, une agence très moderne a été ouverte à Londres. La compagnie assure en outre, dans bien des villes, la représentation de compagnies étrangères. L'efficacité de ses moyens commerciaux lui a valu d'obtenir tout dernièrement le diplôme Qualité-France qui, exclusivement attribué jusqu'ici à des produits, a été ainsi décerné pour la première fois à une compagnie aérienne.

En ce qui concerne l'organisation administrative, l'U.A.T. employait au 1^{er} janvier 1957, 1.500 personnes dont 145 réparties dans les escales d'outre-mer.

Au point de vue industriel, l'U.A.T. occupe 50 % des surfaces couvertes louées par l'Aéroport de Paris, au Bourget.

Dans ses installations techniques, qui s'étendent sur 32.000 mq, sept cent vingt-cinq spécialistes travaillent non seulement pour elle mais pour une clientèle extérieure, parmi laquelle la S.A.G.E.T.A., l'Armée de l'Air, l'Aéronavale, etc. C'est ainsi que près de 1 million 600 mille heures de main-d'œuvre ont été produites.

« Première compagnie privée française, dit le rapport, l'U.A.T. est aussi une importante entreprise industrielle ».

L'Aéroport de Paris va construire pour l'U.A.T. un nouveau hangar qui lui permettra d'abriter les avions de tous types et de les réviser. Il recevra, par la suite, les D.C.-8 commandés par la compagnie.

En 1956, l'U.A.T. a terminé à Douala l'une des installations techniques les plus modernes de l'Afrique avec immeuble entièrement conditionné où les pièces sont à l'abri de l'humidité du climat dont il a été parlé récemment ici-même, par un de nos collaborateurs qui l'avait visité.

Enfin citons quelques chiffres du trafic de 1956 :

Heures de vol	38.696.
Distance parcourue	12.973.679
Passagers	124.720
Fret kg	8.687.769
Poste kg	530.018
Passagers-km	324.990.054
Fret (t.-km.)	16.351.394
Poste (t.-km.)	1.539.394

Le coefficient général d'utilisation a été de 67 %. La part du trafic long-courrier dans le trafic d'ensemble a progressé d'environ 17 % malgré l'arrêt des services sur Madagascar et l'Indochine.

En ce qui concerne les réseaux locaux, l'U.A.T. note que ses « Héron » ont été employés avec un coefficient d'utilisation de 65 % en 1956 contre 50 % en 1955.

La progression du trafic de l'U.A.T. dans les territoires desservis par elle en Afrique, en 1956, reste intéressante, même si elle n'est pas spectaculaire, puisque les résultats qui avaient été obtenus les années précédentes ont été largement consolidés.

Charles DEBRAY.

La Médaille de l'Aéronautique
(*Les Ailes*, 22 juin 1957)

Émile Talbot, chef mécanicien navigant. Compagnie Union aéromaritime des transports ;

Charles Voisin, moniteur de pilotage, commandant de bord, Compagnie Union aéromaritime des transports

Légion d'honneur
(*Les Ailes*, 14 septembre 1957)

Officier

M. Jean Loubry, le pilote de ligne connu, directeur de l'Union aéromaritime de Transport (U.A.T.)...

M. Louis POMMERY,
directeur général de l'U.A.T.
(*Les Ailes*, 12 octobre 1957)

Lors de sa dernière réunion, le conseil d'administration de l'Union aéromaritime de transport (U.A.T.) a appelé à la présidence de la Direction Générale de cette compagnie, M. Louis Pommery, en remplacement de M. Louis Vidal, récemment décédé.

Officier de la Légion d'honneur, M. Louis Pommery est, par ailleurs, directeur général adjoint de la Compagnie des Chargeurs Réunis, directeur général de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, président-directeur général de la Société financière de l'armement.

Union aéromaritime de transport (U.A.T.)
(*L'Information financière, économique et politique*, 4 mars 1958)

Les résultats de 1957 représentent par rapport à 1956 une progression de 5 % des passagers/km., de 13,5 % du fret tonnes km. et de 29,5 % de la poste tonnes/km., et cela avec une diminution de 4 % des heures de vol réalisées et de 1,3 % des kilomètres parcourus. Le coefficient général d'utilisation passe de 66 % à 67,7 %.

Bien que les territoires desservis par l'U.A.T. en Afrique bénéficient généralement d'un coefficient d'augmentation de trafic aérien inférieur à la moyenne mondiale, l'année 1957 a marqué pour l'U.A.T. une nouvelle et importante progression par rapport aux résultats pourtant spectaculaires des années précédentes et en a assuré la

consolidation. Il est à peu près certain que 1958 laissera apparaître un progrès plus important, notamment en ce qui concerne le coefficient d'utilisation des appareils (courant 1958 doit intervenir la mise en service des matériels nouveaux : deux Super D.C. 6 et deux Noratlas).

PORT-GENTIL ET POINTE-NOIRE
NOUVELLES ESCALES DE L'U.A.T.
(*Les Ailes*, 6 septembre 1958)

L'Union Aéromaritime de Transport (U.A.T.) va desservir, comme prévu, Port-Gentil et Pointe-Noire. C'est le 9 septembre, en effet, que sera ouverte, en effet, sa ligne Paris-Douala-Port-Gentil et Pointe-Noire.

LE PÉRIPE AFRICAINE DU D.C.-6 DE L'U.A.T.
UNE SALLE DE REDACTION VOLANTE AU TRAVAIL À 6.000 MÈTRES D'ALTITUDE
(*Les Ailes*, 4 octobre 1958)



La foule entoure le D.C.-6 de l'Union aéromaritime de transport sur le terrain d'Abidjan

Si l'on a beaucoup parlé — avec raison d'ailleurs — de l'avion d'Air France qui, le mois dernier, transporta en Afrique et jusqu'à Tananarive le général de Gaulle, on n'a pas suffisamment souligné, à notre gré, le voyage, sur le même itinéraire, de l'avion de l'Union aéromaritime de transport qui véhicula les quelque soixante journalistes tout au long du périple du Président du Conseil.

C'est un Super-D.C.-6 de l'U.A.T. qui, en effet, assura le transport de nos confrères de la Presse d'information, sur un parcours de 22.000 km, soit plus de la moitié de la circonférence terrestre à l'équateur, en 56 de vol. L'avion partit du Bourget et y revint après avoir fait escale à Nice, Fort-Lamy, Entebbé, Tananarive, Elisabethville, Brazzaville, Abidjan, Conakry, Dakar et Alger.

L'appareil emmenait un équipage placé sous la direction de M. J.-P. Villacèque, directeur du personnel navigant de l'U.A.T. Au total, quinze navigants ont participé au voyage, les deux commandants de bord Charles Eboué (10.500 h. de vol) et Marcelin Labas (12.600 h. de vol) s'étant relayés aux commandes que prit également J.-P. Villacèque (12.700 h. de vol).

À noter que la présence du commandant de bord Charles Eboué était particulièrement évocatrice dans ce long périple africain : c'est, en effet, le fils du regretté Félix Eboué qui fut gouverneur général de l'Afrique Occidentale Française. À Brazzaville, c'est Charles Eboué qui fut l'un des premiers à accueillir le général de Gaulle et qui le conduisit jusqu'au monument de son père où le Président du Conseil déposa une gerbe.

Les autres membres de l'équipage qui prirent part au voyage étaient le Commandant de bord Louis Piget (9.000 h. de vol), le co-pilote Robert Montravel (3.500 h. de vol), les radios Gérard Marais (3.800 h. de vol) et Roger Contassot (5.800 h. de vol), les mécaniciens Robert Baudot (9.200 h. de vol), et René Renaud (11.000 h. de vol), les hôtes de l'air Huguette Archinard (6.000 h. de vol) et Jacqueline Menez (1.600 h. de vol), les qui avait rejoint le bord en courant juste avant le démarrage de l'appareil.

À peine l'avion décollé, sa vaste cabine se transformait en une véritable salle de rédaction : certains des passagers-journalistes tapaient déjà le texte de leur reportage à la machine à écrire portative, d'autres élaboraient les commentaires dont ils allaient accompagner leur compte rendu. Les reporters de la Presse parlée mettaient la dernière main au montage de leurs bandes d'enregistrement. Les photographes classaient leurs films et, même, fixaient sur la pellicule l'image inhabituelle d'une cabine d'avion élevée au rang d'une salle de rédaction — volante — digne d'un grand quotidien.

Les journalistes furent, en définitive, enchantés de cette longue randonnée de 22.000 km. qui, en raison du travail qu'ils durent, sans répit, accomplir aux escales, leur occasionna cependant une réelle fatigue physique et une tension nerveuse épuisante ; mais ils apprécièrent particulièrement la stabilité en vol de l'avion et la façon dont les équipes de l'U.A.T. avaient facilité leur tâche. Pour les en remercier, ils organisèrent en leur honneur, à Alger, dernière escale du périple africain, une réception au cours de laquelle l'un d'eux, se faisant l'interprète de ses confrères, représentants de la Presse française et étrangère, pria M. Villacèque d'exprimer aux équipages de l'U.A.T. leurs remerciements et leur gratitude pour le voyage que, grâce à eux, ils avaient pu accomplir dans des conditions aussi remarquables.

UNE ANNÉE DE TRAFIC ENTRE PARIS ET TRIPOLI (*Les Ailes*, 20 décembre 1958)

L'Union aéromaritime de transport (U.A.T.) avait inauguré, le 16 décembre 1957, son service Paris-Nice-Tripoli, service bi-hebdomadaire en pondre aux besoins suscités par le développement économique de la Libye et du Sahara. Assuré par des appareils aménagés avec seize places de 1^{re} classe et quarante places en classe et « touriste », ce service a répondu à toute attente. Les résultats obtenus ont été les suivants :

Trafic brut. Heures de vol : 1.000

Passagers : 8 000.

Fret : 120 tonnes,

Poste : 3 tonnes.

Trafic kilométrique. Passagers-km : 10 millions. Fret : 190.000 t.-km. Poste : 5.700 t.-km.

LA VIE DES LIGNES
PROJETS, RÉALISATIONS, RESULTATS
FRANCE
UN HANGAR POUR LES D C.-8 DE L'U.A.T.

(*Les Ailes*, 7 mars 1959)

L'ENTRÉE en service des avions à réaction Boeing-707 et Douglas D.C.-8 pose non seulement des problèmes de circulation et d'aéroports — avec des pistes suffisantes pour les recevoir — mais aussi des problèmes d'abri. C'est ainsi que la compagnie U.A.T. (Union aéromaritime de transport), afin d'abriter les D.C.-8 qu'elle recevra en 1960 et d'assurer leur entretien, a dû demander à l'Aéroport de Paris de construire au Bourget un hangar de vastes dimensions qu'elle affectera à ces appareils. On sait, par ailleurs, que Le Bourget est la base principale de l'U.A.T. et le point de départ de ses avions vers l'Afrique.

Commencée le 21 avril 1958, la construction de ce hangar se poursuit activement pour être terminée avant la fin de cette année.

Long de 160 mètres, profond de 54 mètres, haut de 18 mètres, sa superficie permettra de recevoir trois D.C.-8 rangés de front.

Les travaux de terrassement ont nécessité l'enlèvement de 21.813 m³ de terre représentant 3.120 camions transportant chacun 7 mètres cubes.

A ce jour, 1.683 mètres cubes, soit 42.100 tonnes de béton utilisé ont été coulés et 600 tonnes de fer à béton utilisées. La superstructure métallique du hangar a nécessité l'emploi de 700 tonnes de fer ; 4.000 à 5.000 soudures longues de 8 cm. à 15 mètres ont été nécessaires.

Quatre consoles d'une longueur de 34 mètres soutiennent le toit de ce hangar. Deux pèsent 23 tonnes, les deux autres 18 tonnes et demie. Reposant sur une poterne, chacune de ces consoles est retenue par un tirant scellé dans un bloc de béton.

Une fois terminé, ce hangar, dont la construction est basée sur le principe de porte-à-faux utilisé pour la construction du Pavillon de France à l'Exposition de Bruxelles, permettra au personnel de l'U.A.T., chargé de l'entretien des D.C.-8, de travailler dans les meilleures conditions.

Le système de chauffage comprendra des tubes rayonnants sous charpente, plus un rideau d'air chaud à l'aplomb des portes.

La protection contre l'incendie sera assurée par deux rideaux d'eau séparant le hangar en trois parties, ce rideau étant alimenté par un réservoir de 300 m³.

LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 1^{er} août 1959)

• M. JEAN COMBARD, directeur de l'Union aéromaritime de transport, vient d'être nommé au grade d'officier de la Légion d'honneur.

LÉGION D'HONNEUR
(*Les Ailes*, 5 septembre 1959)

• M. POMMERY. Président de l'Union aéromaritime de transport (U.A.T.), a été promu au grade de commandeur de la Légion d'honneur.

LE FRET À L'U.A.T.
(*Les Ailes*, 2 décembre 1960)

L'UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT est une des grandes compagnies de transport de fret.

En 1949, elle transportait 17 tonnes seulement. En 1958, elle transportait plus de 11.000 tonnes et effectuait, pour ce seul trafic, 18.321.497 tonnes-kilomètres. Les résultats de 1958 représentaient une progression d'environ 12 % pour la compagnie qui, déjà se situait, au vingtième rang parmi les 87 membres de l'I.A.T.A.

En 1959, le trafic de fret a atteint 18.560.056 tonnes-kilomètres. L'ensemble du réseau de l'U.A.T. couvrait alors 85.000 kilomètres et desservait dix-sept pays d'Afrique, avec dix-neuf escales long-courriers et quarante-neuf escales en trafic local. Les avions employés en long-courriers étaient et sont encore des Douglas, des DC.-6 et des DC.-4 auxquels se sont joints en septembre dernier les DC.-8. Ces avions de transport de passagers transportent le fret dans leurs soutes. Les trafics locaux étant assurés surtout par des DC.-4 et des « Noratlas ».

Dans le cadre de son développement dynamique vers l'Afrique Noire, l'U.A.T. a créé en automne 1959, un service-cargo hebdomadaire Paris-Fort-Lamy. Depuis le 11 octobre 1960, la compagnie effectue le même service également pour le compte d'Air France.

Ce service se fait au moyen d'un cargo DC6C, avec départ de Paris tous les jeudis. Deux portes de grandes dimensions (la porte avant a 1 m. 70 de haut sur 2 m. 30, la porte arrière a 2 m. de haut sur 3 m. 15) permettent le chargement de colis volumineux allant jusqu'aux dimensions suivantes : 2 m. 16 x 1 m. 70 x 1 m. 40. Le poids maximum pour un colis est de 2 tonnes 500. Fort-Lamy, capitale du Tchad, avec ses deux millions et demi d'habitants, le plus grand et le plus peuplé de tous les États qui formaient l'ancienne Afrique Equatoriale Française, a un aéroport situé à plusieurs milliers de kilomètres de tout port maritime ; mal relié par des voies de surface qui sont souvent impraticables, et donc désigné pour le trafic aérien. Le tonnage de fret manipulé à Fort-Lamy s'est élevé à 13.022 tonnes en 1958.

Les long-courriers importent à Fort-Lamy : vivres frais, légumes, fruits, produits alimentaires divers, habillement, cycles, pièces mécaniques, produits pharmaceutiques, chimiques, journaux, papeterie. Ils exportent des peaux de crocodiles, chèvres.

Les réseaux locaux importent à Fort-Lamy : vivres frais, fruits, légumes. Egalement ils importent, en provenance du port maritime de Douala, diverses marchandises originaires d'Europe telles que : vivres frais, tabac, houblon, pièces mécaniques, véhicules automobiles, cycles, accessoires, machines, matériels de construction.

Ils exportent de Fort-Lamy : viandes, gommes arabiques, poissons, etc. Et, à destination du port de Douala, pour réacheminement hors d'Afrique : cuirs et peaux.

Pour la viande, on a enregistré au départ de Fort-Lamy, par avion, en 1958, 3.800 tonnes, total sur lequel l'Union aéromaritime a transporté plus de 60 % du tonnage traité par les compagnies membres de l'A.T.A.F.

L'U.A.T. est donc fondée à considérer que dans le trafic de l'aéroport de Fort-Lamy, sa part est prépondérante.

Au Conseil médical de l'Aéronautique civile
(*Les Ailes*, 26 janvier 1962)

Sont nommés membres consultatifs permanents du Conseil médical de l'Aéronautique civile.

M. le docteur Francis Borrey, médecin chef de la compagnie Union aéromaritime de transport.

M. le docteur Eugène Lafontaine, médecin chef de la Compagnie nationale Air France.

M. le docteur André Cortel, médecin chef de la Compagnie de Transports aériens intercontinentaux.

Nominations
(*Les Ailes*, 12 octobre 1962)

Président de la T.A.I., le général Georges Fayet vient d'être également désigné par le conseil d'administration de cette société comme président de l'U.A.T. en remplacement de M. Louis Pommery dont nous avons récemment annoncé le décès. M. Jean Combaud assure effectivement depuis plusieurs mois la direction des deux entreprises. La nomination du général Fayet constitue une étape nouvelle vers la fusion des deux compagnies.

Suite :

[Union des transports aériens \(U.T.A.\)](#) :