

## L'ÂÉROMARITIME

création des Compagnies **Chargeurs réunis**,  
Fabre et Fraissinet



Dès 1929, les Chargeurs réunis prirent une participation dans la Société pour le développement de l'aviation commerciale en France. Peu après, ils furent amenés à s'intéresser à l'Aéropostale, en difficulté financière. Ils représentèrent l'Aéropostale outre Atlantique à partir de leur agence de Santos (Brésil) et s'assurèrent une option d'achat sur la majorité de son capital. Le ministère de l'Air fit capoter le projet en suscitant une société réservée aux compagnies aériennes exploitant déjà une ligne auxquelles les Chargeurs réunis furent invités à se joindre. Ils déclinèrent cette offre, préférant renouveler en Afrique l'exploit de l'Aéropostale en Amérique du Sud : ouvrir de nouvelles lignes.

L'Afrique Noire n'avait été qu'effleurée par les lignes de l'Aéropostale et, à sa suite, Air France, ne desservait que Dakar sur les lignes d'Amérique du Sud. De son côté, la Régie Air Afrique avait inauguré en octobre 1934 des vols Paris-Brazzaville avec Tananarive en ligne de mire.

À cette époque, il fallait cinq jours pour se rendre par mer de Dakar à Abidjan et douze pour aller jusqu'à Pointe Noire !...

L'année 1934 fut consacrée à une minutieuse reconnaissance du littoral africain en vue de l'installation des infrastructures indispensables à l'exploitation de la ligne côtière. Le commandant Étienne Ravas, alors capitaine aviateur de l'Armée de l'Air, fut mis à la disposition des Chargeurs réunis pour conduire les études météorologiques préalables. Sa parfaite connaissance de ces régions fut très précieuse.

Le 23 mars 1935, une convention fut passée entre le ministre de l'Air et des P.T.T., et les Chargeurs réunis, aux termes de laquelle ces derniers s'engageaient à réaliser une liaison hebdomadaire dans les deux sens Dakar-Brazzaville, avec escales à Conakry, Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala, Port-Gentil et Pointe-Noire. La durée du voyage aller-retour ne devait pas excéder cinq jours. Et la correspondance devait être assurée à Dakar avec la ligne d'Air France vers l'Amérique du Sud.

Aucune subvention n'était allouée mais l'État se chargeait de l'infrastructure et de la météorologie. La Compagnie était rémunérée au moyen d'une rétribution forfaitaire par kilo transporté pour le service postal.

Ainsi naquit l'Aéromaritime.

(D'après C. Schmit, « Quarante-quatre ans de transport aérien », n° 86, mars 1978)



[Coll. Jacques Bobée](#)

Hydravion dans la baie de Banco (Abidjan)

### Une nouvelle ligne aérienne coloniale (Paris-Dakar, 5 février 1935)

Brazzaville à 3 jours de Dakar par les avions rapides de la Compagnie des Chargeurs Réunis

Nous avons brièvement annoncé, dans un récent article, la création, par la Compagnie des Chargeurs Réunis, d'une ligne aérienne Dakar-Brazzaville, desservant les principaux ports de la côte ouest-africaine.

M. Nicol, directeur général de la Compagnie, arrivé depuis quelques jours à Dakar en vue de mettre au point la réalisation pratique de ce projet, a bien voulu nous accorder un entretien au cours duquel il nous a donné d'intéressantes précisions sur la nouvelle ligne.

—o—

La liaison Dakar-Brazzaville est l'exécution de la deuxième partie du programme que s'était primitivement fixé la Compagnie Aéropostale, la ligne Toulouse-Casablanca-Dakar devant se prolonger et desservir les Colonies de la Côte d'Afrique.

Ce projet, abandonné, a été repris par la Compagnie des Chargeurs Réunis, d'accord avec les ministères de l'Air et des Colonies.

Les études préalables furent très longues. En effet, de nombreuses difficultés mettaient obstacle à la réalisation d'une ligne qui devait couvrir plus de 5.000 kilomètres dans des régions équatoriales au climat très variable et dont les appareils auraient à lutter, pendant la période des pluies, contre la brume, les tornades, et subiraient en tout temps une chaleur intense.

La Compagnie des Chargeurs Réunis put résoudre ces difficultés, grâce aux installations qu'elle possède dans toutes les escales et aux nombreux navires lui appartenant qui desservent régulièrement la côte.

Les appareils de la ligne aérienne pourront utiliser les points de ravitaillement de la ligne maritime ; en liaison constante avec les navires les plus proches, ils recevront par T. S. F. les renseignements météorologiques et navigueront ainsi dans des conditions de sécurité remarquables. À Dakar et à Brazzaville, têtes de ligne, des ateliers permettront les réparations ou révisions du matériel.

La Compagnie des Chargeurs Réunis avait confié au ministère de l'Air l'étude des appareils à choisir. Le type d'avion-amphibie fut adopté comme répondant le mieux aux nécessités d'exploitation, puisqu'il permettra d'utiliser aussi bien les terrains d'atterrissage existant dans nos colonies que les plans d'eau naturels constitués par les lagunes côtières.

La construction française n'ayant pu fournir le genre d'appareil qui lui était demandé, le Ministère de l'Air conseilla à la Compagnie de passer en Amérique la commande d'amphibies « Douglas-Dolphin ».

Ces splendides appareils bimoteurs, dont la construction est entièrement métallique, ont un rayon d'action de 1.600 kilomètres avec 800 kg de fret utile et peuvent atteindre une vitesse moyenne de 200 kilomètres-heure. Ils sont aménagés pour recevoir, outre le pilote et un mécanicien-radio, trois passagers.

—O—

La Compagnie des Chargeurs Réunis a commandé quatre appareils de ce modèle et les recevra avant la fin de l'année.

Les essais commenceront aussitôt et, s'ils sont favorables, dès le début de l'année 1936 sera inauguré le premier service aérien français, créé par une Compagnie française, et reliant entre elles nos belles colonies de l'Afrique Occidentale.

Les principaux points desservis seront : Conakry, Abidjan, Cotonou, Pointe-Noire et Brazzaville. Le service sera hebdomadaire dans les deux sens, en correspondance à Dakar avec le courrier France-Amérique du Sud, et nos colonies éloignées, qui se trouvent actuellement à trois semaines de la France, pourront, en deux jours, communiquer avec la Métropole.

Conakry sera désormais à quatre heures de Dakar, Abidjan à 10 heures, et le courrier-avion de France arrivant à Dakar le lundi matin pourra être avant midi à Conakry, dans la soirée à Abidjan, le lendemain à Douala, le surlendemain à Brazzaville.

—O—

Nous sommes heureux de constater à nouveau l'esprit d'initiative et l'audace qui anime la grande Compagnie des Chargeurs Réunis, toujours en tête du progrès.

Dans le domaine maritime, elle a créé depuis trois années un service régulier de bateaux fruitiers, qui permet à nos colonies d'envoyer en France un important contingent de bananes.

Dans le domaine aérien, qu'elle aborde aujourd'hui, elle va établir une liaison ultrarapide, entre les colonies de la Côte d'Afrique et, en correspondance avec la Compagnie Air-France, entre celles-ci et la Métropole. Cette réalisation, qui a trouvé auprès des Départements intéressés un appui moral immédiat, démontre bien l'importance des besoins auxquels elle répond par l'enthousiasme qu'elle soulève déjà dans les milieux coloniaux.

P. D.

---

DES AILES !  
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1935)

Le directeur des Chargeurs Réunis, M. Nicol, est sur la Côte. Il étudie les conditions d'aménagement de la ligne Dakar-Pointe-Noire. Il brûle en partie notre projet, mais ne le détruit pas, puisqu'aussi bien, comme un fleuve reçoit des affluents, il pourrait enlever à Douala le courrier tout chaud encore de Paris.

Il y a quelques semaines, M. Hirschauer a relevé l'itinéraire Tchad-Cameroun.

Souhaitons que le ministre de l'Air porte son attention sur nos ailes africaines. Ce n'est pas la civilisation qui s'affirme, mais le développement normal, le développement obligé de l'existence nationale, car nous n'avons pas le droit, à ceux qui mènent en exil la grande bataille coloniale, de refuser les instruments du progrès.

---

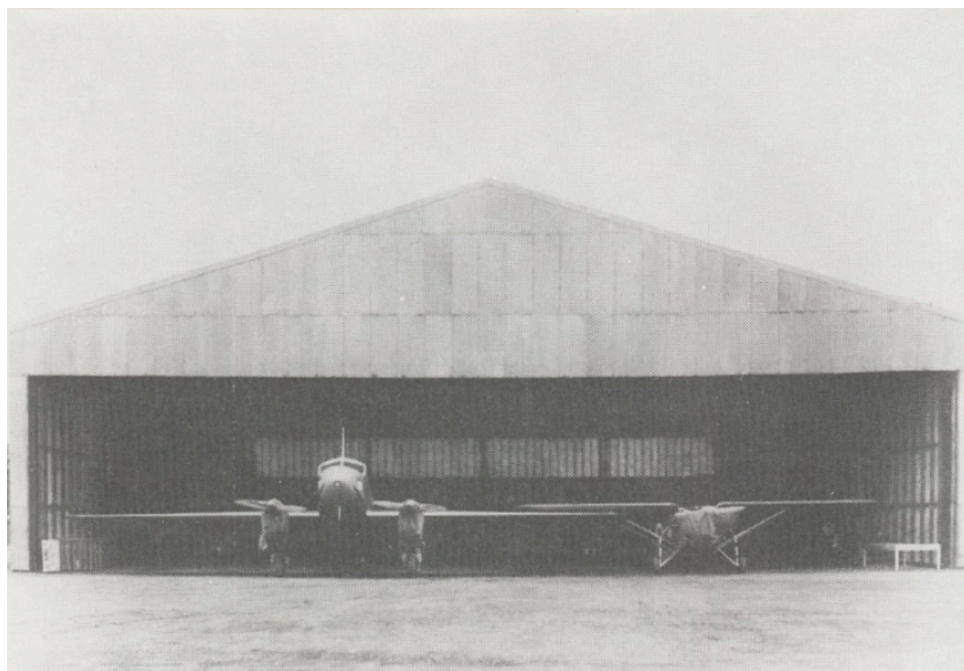
L'aviation  
LA LIGNE DAKAR-POINTE NOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 9 mai 1935)  
(*Le Journal des débats*, 10 mai 1935)

Pour les besoins de la ligne aérienne côtière Dakar-Pointe Noire-Brazzaville, qui sera exploitée au moyen d'avions amphibies, par le groupe Chargeurs Réunis et Fraissinet, on va construire à Conakry, Abidjan et Cotonou les installations nécessaires.

On sait qu'à Dakar, le terrain de Ouakham sera bientôt praticable pur tous les temps à tous les avions, même les plus lourds.

---

## COTONOU-NIAMEY



De droite à gauche : Caudron Pélican et Goéland,  
1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> appareils de l'Aéromaritime.  
(*UTA Entreprise*, n° 537, mars 1973)

---

### L'Aviation LIAISONS L'AÉROMARITIME

(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1935)

Les compagnies Chargeurs réunis, Fabre et Fraissinet ont ouvert, depuis le 6 courant, sous la dénomination Aéromaritime, un service aérien hebdomadaire entre Niamey et Cotonou.

Cette ligne aérienne, affectée au transport rapide des passagers, du fret et du courrier postal, assurera chaque semaine la correspondance :

— à Niamey, avec les avions de la compagnie Air-Afrique et de la Sabena, en provenance ou à destination de France ;

— à Cotonou, avec les paquebots des compagnies desservant les ports de la côte occidentale d'Afrique.

Très bien. Mais nous pensons que la Compagnie Transsaharienne assurait déjà ce service depuis longtemps.

Mais nous concluons que le lent assassinat est aujourd'hui consommé de la ligne courageusement montée par Gradis et non moins vaillamment exploitée par des pilotes exceptionnels comme Monteil, Duchesne et Rome.

Les Cies de navigation ont peur de perdre le fret postal ; elles cherchent à le garder en se mettant un faux nez. :

Qu'elles laissent l'aviation aux aviateurs, qu'elles méprisent et qui le lui rendent bien.

---

L'Aviation  
SUR LE SERVICE « AIR AFRIQUE »  
(*Les Annales coloniales*, 3 août 1935)

.....  
Le service de correspondance par voie aérienne entre Niamey et Cotonou est assuré depuis le 8 juillet par des avions légers appartenant à l'Aéromaritime (services aériens des Compagnies Chargeurs réunis, Fabre et Fraissinet).

Les avions de l'Aéromaritime prennent, à l'arrivée du trimoteur de la Régie Air-Afrique à Niamey, le courrier apporté par celui-ci à destination du Dahomey, du Togo, de la Côte de l'Or, de la Côte d'Ivoire, du Liberia, du Sierra Leone et de la Guinée ainsi que de la Nigeria du Sud et du Cameroun. Le courrier transporté à Niamey parvient dans la journée même à Cotonou et est acheminé de là, par voie maritime, jusqu'à destination.

En sens inverse, les appareils de l'Aéromaritime amènent au service de la Régie Air Afrique le courrier en provenance des mêmes régions et à destination de l'Europe.

.....  
\_\_\_\_\_

L'Aviation  
Les ailes africaines  
(*Les Annales coloniales*, 7 août 1935)

Le service Niamey-Cotonou, que la Compagnie générale transsaharienne avait abandonné, a été repris par les Chargeurs réunis. Il fonctionnera sous le nom de Aéromaritime, en liaison avec Air-Afrique\* et Sabena, c'est-à-dire que le passager quittant Paris un vendredi par avion et arrivant le dimanche à Niamey, en repartira le lendemain lundi pour arriver à Cotonou dans la journée. Prix du passage : 1.520 fr.

Ajouté au passage Paris-Niamey, soit 4.730 francs, le billet Paris-Cotonou sort donc à 6.250 francs.

D'autre part, le service Aéromaritime Dakar-Pointe Noire sera probablement inauguré en janvier. La durée du trajet sera de trois jours.

\_\_\_\_\_

L'Aviation  
LE NOUVEAU SERVICE SUR LA CÔTE D'AFRIQUE : « AÉROMARITIME »  
(*Les Annales coloniales*, 14 août 1935)

Les services d'aviation créés par les Compagnies Chargeurs Réunis, Fabre et Fraissinet, ont commencé à fonctionner sur la ligne Niamey-Cotonou.

Cette ligne aérienne assure la liaison avec les avions de la Compagnie Air-Afrique et de la Sabena.

Un départ ayant lieu de France tous les vendredis, les lettres et paquets postés dans les grandes villes de France le jeudi arrivent à Cotonou 4 jours après : le lundi.

Les lettres destinées aux colonies voisines sont remises aux paquebots et vapeurs de charge quittant Cotonou et parviennent ainsi à destination dans des délais sensiblement plus courts que ceux qu'exige la voie maritime : des exemples le montreront :

Les lettres postées en France le 12 septembre arriveront à Cotonou le 16 septembre.

Le *Kerguelen* passant à Cotonou le 17 septembre déposera le courrier à Lomé le 17 septembre, à Accra le 18, à Port-Bouët le 19, soit, pour cette dernière escale, 7 jours après le départ de France.

Le *Canada* touchant à Cotonou le 19 septembre remettra le courrier à Douala le 21 septembre, soit 9 jours après le départ du Paris, Marseille ou Bordeaux.

Les lettres postées en France le 10 octobre seront à Cotonou le 14 octobre.

Elles seront déposées par le *Foucauld* à Lomé le 15 octobre, à Accra le 16, à Port-Bouët le 17.

Et par *Amérique* à Douala le 10 octobre, à Libreville le 20, à Port-Genti le 21.

---

INAUGURATION DE LA LIGNE COTONOU-NIAMEY  
par C. SCHMIT  
(*UTA Entreprise*, n° 86, mars 1978)



Escale à Cotonou d'un Caudron en 1935

Inauguré le 8 juillet 1935, ce service était couvert par deux appareils Caudron « Pélican », munis de moteurs Renault « Bengali » de 140 CV, remplacés ultérieurement par des bimoteurs Caudron « Goëland ».

Les pilotes Duchesne et Janet, secondés par les radios Manuel et Geoffroy, effectuèrent, pour cette seule année 1935, 26 voyages Cotonou-Niamey et 25 Niamey-Cotonou, parcourant ainsi 49.500 km.



Le Caudron Goëland

---

#### L'AVIATION EN A. E. F.

(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> octobre 1935)

Cinq avions militaires, sous le commandement effectif du commandant Carrie, chef de l'Aéromaritime de l'A. E. F., ont effectué un raid d'entraînement de Bangui à Pointe-Noire et une tournée de reconnaissance aérienne le long de la côte entre Pointe-Noire et Libreville.

L'escadrille a suivi l'itinéraire Bangui, Coquilhatville, Brazzaville, Pointe-Noire, Port-Gentil, Libreville. Ce raid avait pour but :

1° De parfaire l'entraînement -des équipages et d'augmenter leurs connaissances coloniales ;

2° De montrer aux populations indigènes l'excellent état des. forces aériennes et les facilités de leur utilisation ;

3° De reconnaître le long de la côté un itinéraire et l'emplacement de postes d'amerrissage susceptibles d'être utilisés par les hydravions qui seront mis prochainement en service entre Dakar et Pointe-Noire par les Chargeurs Réunis.

---

#### LA VIE AÉRIENNE

Les Chargeurs Réunis auraient commandé trois Sikorsky S.-43

par PH. R.

(*Le Journal des débats*, 29 octobre 1935)

La Compagnie des Chargeurs Réunis, qui, comme on le sait, a prouvé, par la fondation de la Compagnie Aéromaritime, qu'elle s'intéressait au plus haut point aux transports aériens en Afrique, exploitera, à partir d'avril 1936, la ligne côtière Dakar-Pointe-Noire (terminus du Congo-Océan) par Ziguinchor, Konakry, Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala, Libreville et Port-Gentil. Il est même vraisemblable que cette ligne sera ensuite prolongée jusqu'à Brazzaville.



L' « Aéromaritime », qui a pour chef d'exploitation M. Tête — toute l'aviation marchande se rappelle l'activité qu'il déploya à l'Aéropostale — a décidé d'exploiter sa ligne côtière par des appareils amphibies. Elle a porté son choix sur les récents Sikorsky S-43, dérivés de l'Oriental Clipper S-42, qui possède à son actif plusieurs traversées partielles du Pacifique. Trois appareils auraient été commandés. Le premier fera ses essais aux États-Unis incessamment. Il n'y a pas un seul constructeur français qui ait actuellement un amphibie commercial dans ses modèles.

---

DAKAR-POINTE-NOIRE  
d'après C. SCHMIT  
(*UTA Entreprise*, n° 86, mars 1978)



Sikorsky S 38, 3<sup>e</sup> appareil de l'Aéromaritime  
utilisé pour la reconnaissance de la ligne Dakar-Pointe-Noire, en 1936  
(*UTA Entreprise*, n° 537, mars 1973)

Seuls quelques rares ports de la côte possédaient des aérodromes très rudimentaires qui n'étaient même pas reliés avec l'intérieur du pays. Mal entretenus, très accidentés, leurs dimensions ne correspondaient pas aux nécessités d'un trafic commercial normal. Dépourvus de piste en dur, ils étaient impraticables par mauvais temps.

Pour cette seule ligne côtière, les infrastructures suivantes furent réalisées entre 1934 et 1940 :

- 11 terrains principaux ;
- 3 terrains secondaires ;
- 1 terrain en cours d'aménagement — 9 hydrobases principales ;
- 7 hydrobases secondaires ;
- 50 plans d'eau de secours ;
- 11 stations météo principales ;
- 9 stations météo secondaires ;
- 20 stations radio ;
- 4 stations radiogoniométriques ;
- 5 stations radiogoniométriques en cours d'installation.

Cette configuration nécessitait l'utilisation d'appareils amphibies.

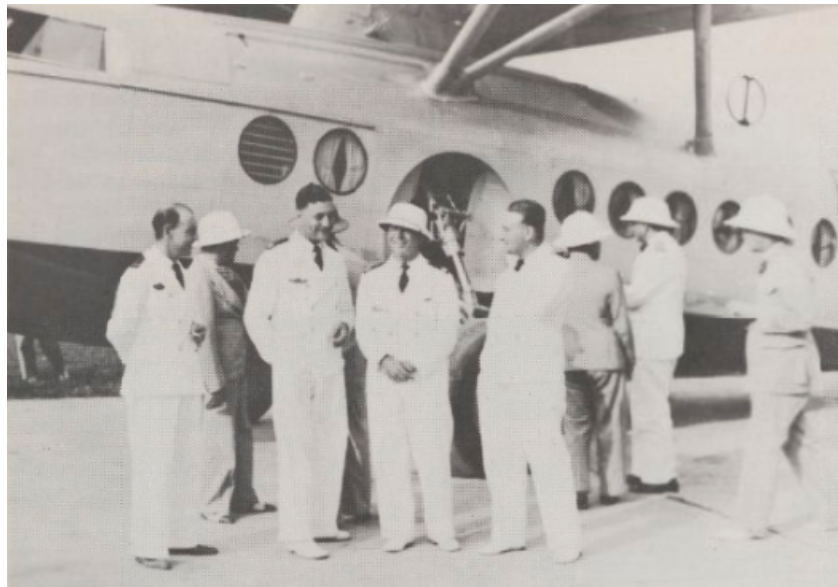
Or, il n'existait pas en France d'appareils appropriés. On essaya le Sikorsky S 38, équipé de deux moteurs Pratt & Whitney de 410 CV, qui pouvait atteindre la vitesse de 177 km/h.

La première reconnaissance Dakar-Cotonou-Pointe Noire-Cotonou fut effectuée du 14 au 29 mars 1936, par Pivot et Herviou, qu'accompagnaient les radios Geoffroy et Manuel et le mécanicien Mistrot.

Ces essais ayant été concluants, cinq Sikorsky S 43 prototypes de nouvelle génération furent aussitôt commandés.



Hydrobase d'Abidjan



Pivot, Mistrot, Souville : 1<sup>er</sup> voyage Abidjan-Pointe Noire sur S 43

La première équipe fut constituée autour de M. Tête, qui avait été chef d'escale de l'Aéropostale à Villa-Cisneros. Elle comprenait les pilotes Janet, Plivot, Olivier, qui venaient des lignes Latécoère et Aéropostale ; Herviou, Souville, Labarbarie, Lescure, Hervé, de l'Aéronavale, et Duchesne de la Compagnie générale transsaharienne.

Les radios étaient Manuel, ancien de l'*Arc-en-ciel*, Desroses, ancien de la *Croix-du-Sud*, Fournier, Lemée.

Les mécaniciens qui, pour être moins célèbres, remplirent cependant une tâche formidable, se nommaient Mistrot, Vernaz, Beudon, Lecorre...

Le chef d'exploitation, M. Tête, qui était basé à Marseille, fut remplacé par un ingénieur aéronautique, le commandant Mahéas, de l'Aéronavale.



Le Sikorsky S 43

Équipé de deux moteurs Pratt & Whitney de 750 CV, pesant près de 9 tonnes en charge, le S 43 pouvait emporter 8 passagers plus 4 hommes d'équipage à la vitesse de 272 km/h. Son rayon d'action était de 1.800 km.

Les trois premiers appareils reçus portaient les numéros 2, 3 et 4 de la première série.

Acheminés, depuis les États-Unis, par bateau, ils furent montés à Marseille Marignane par les techniciens de l'Aéromaritime, puis essayés par les ingénieurs du centre d'essais en vol de Villacoublay. Ces ingénieurs «volants» portaient les noms, devenus célèbres, de Pollart et de Ziegler (futur président de l'Aérospatiale). Ils appliquèrent, sous l'œil inquiet des gens de l'Aéromaritime, pour la première fois, les méthodes propres au contrôle des appareils.

Les ingénieurs américains Meismer, Pravikoff et O'Quinn qui avaient accompagné les avions étaient tout aussi inquiets, car l'Amérique ne connaissait pas encore ces techniques, et tous se demandaient comment les Sikorsky allaient se comporter. Les craintes étaient superflues, et les essais ne firent que démontrer leurs évidentes qualités et leurs performances.

Les moteurs Pratt & Whitney étaient révisés ordinairement au hangar de maintenance d'Abidjan et envoyés à Amsterdam pour les grandes révisions par la K.L.M.

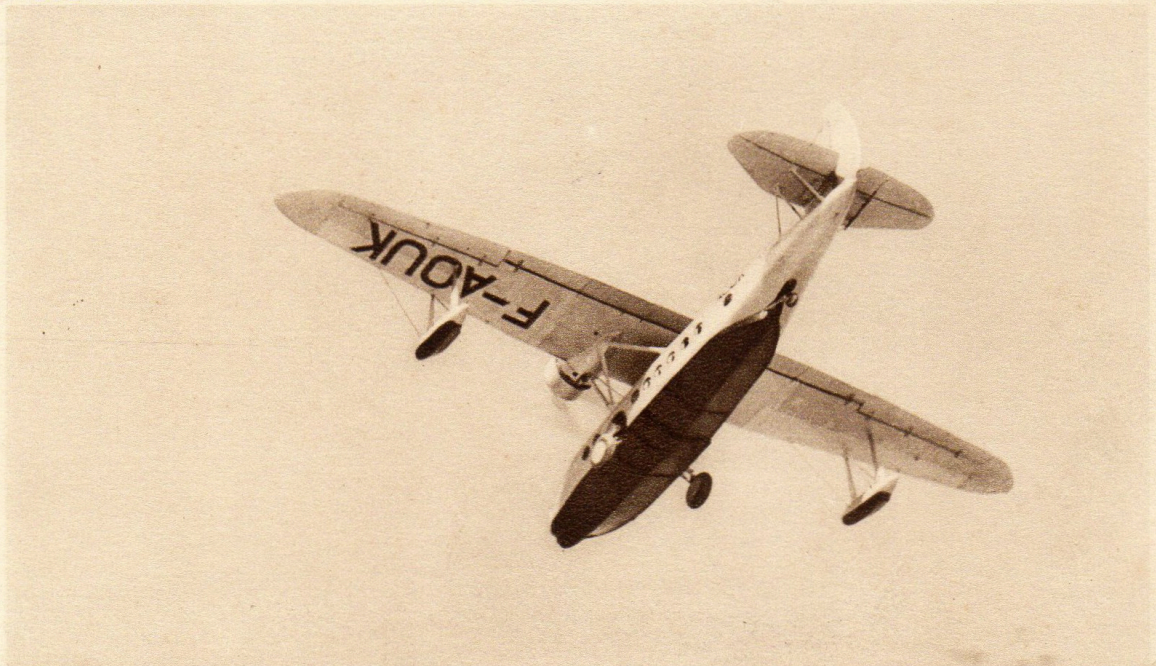
---

AEROMARITIME



Départ d'un appareil S. 43.

AEROMARITIME



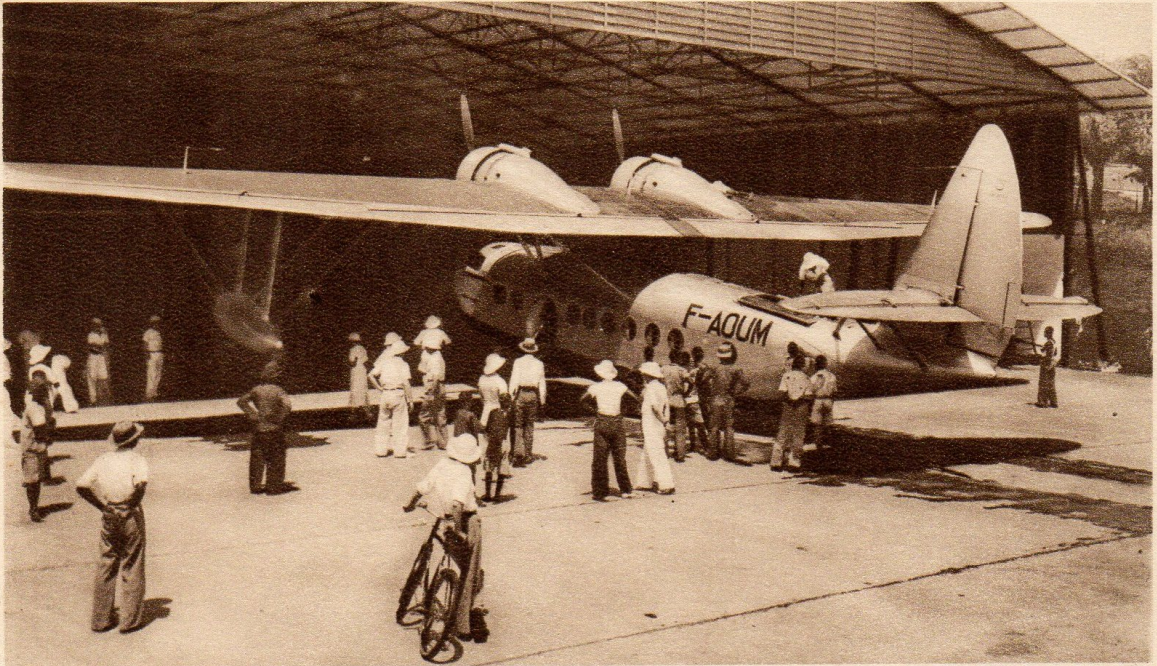
Ligne Dakar-Pointe Noire : Appareil S. 43 en vol.

AEROMARITIME



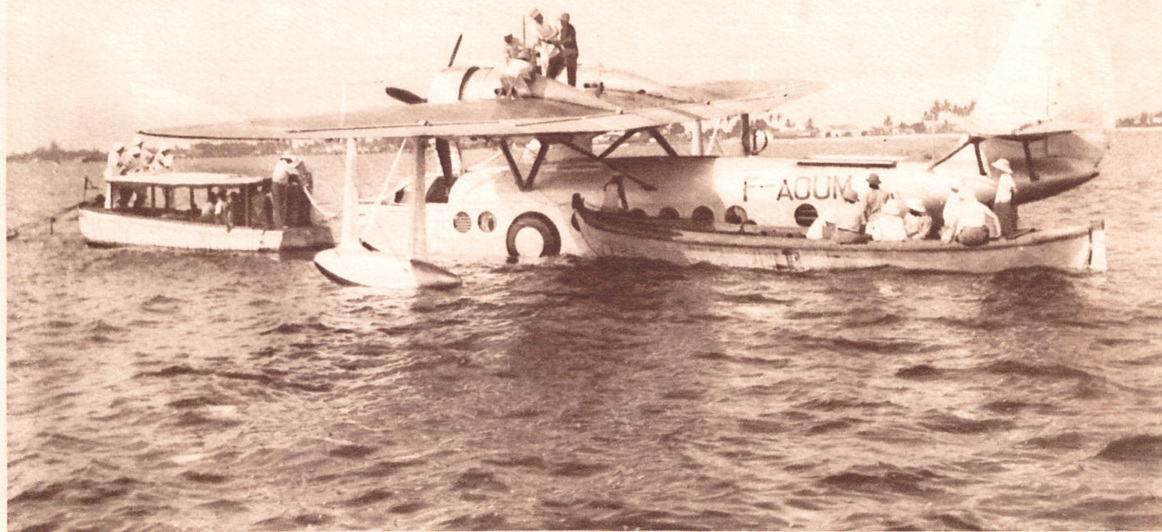
Ligne Dakar-Pointe Noire : Escale à Abidjan.

AEROMARITIME

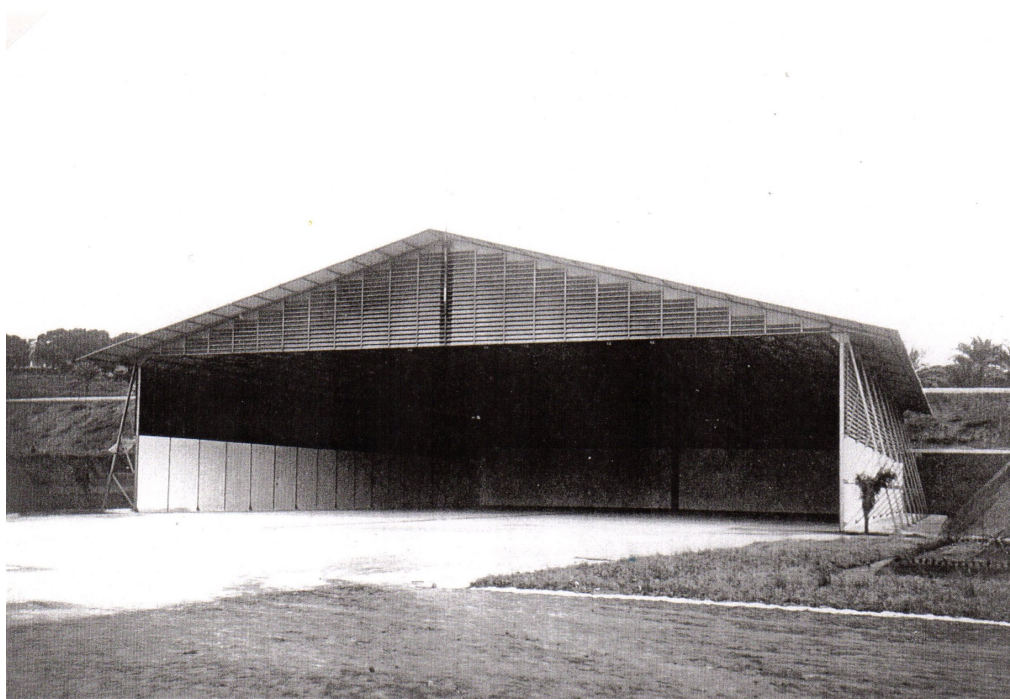


Ligne Dakar-Pointe Noire : Appareil S. 43 sur le terrain d'Abidjan.

AEROMARITIME



Ligne Dakar-Pointe Noire : Ravitaillement à Port Gentil.



[Coll. Jacques Bobée](#)  
Hydrobase d'Abidjan. — Hangar d'hydravion

L'AVIATION  
DAKAR-POINTE NOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1936)

Mistrot, qui a notamment accompli le tour de l'Afrique avec Philippe d'Estailleur-Chanteraine, est entré comme chef mécanicien à l'Aéromaritime pour l'exploitation de la ligne Dakar-Pointe Noire.

L'AÉRODROME DE CONAKRY

La ligne Aéromaritime qui doit assurer incessamment le service entre Dakar et Pointe-Noire, en liaison avec la ligne France-Amérique du sud à Dakar- et la ligne France-Madagascar à Cotonou par Niamey, exige un équipement adapté aux avions de fort tonnage destinés à ce se. vice. C'est pour répondre à cette nécessité qu'a été construit le nouvel aérodrome de Conakry.

Il comprend 2 pistes d'atterrissage de 800 mètres de long sur 80 de large, se coupant en leur centre selon un angle de 60°, un hangar pouvant contenir 3 avions ainsi que les ateliers et magasins en annexe, un bâtiment d'habitation pour les pilotes de passage et le gardien, un poste de T.S.F., un dépôt d'essence.

Les travaux seront terminés au mois d'avril prochain.

---

SUR UNE LÉGION D'HONNEUR  
MISTROT <sup>1</sup>  
(*Les Annales coloniales*, 7 février 1936)

Hier au soir, chez Laurent, aux Champs-Élysées, Philippe d'Estailleur-Chanteraine, qui fit le tour complet de l'Afrique sur un Farman 190, et qui fit ensuite Djibouti-Dakar, remettait la croix de la Légion d'honneur à Mistrot.

Ce n'est pas aux Africains que nous rappellerons Mistrot : ils l'ont vu, mécanicien d'avion, enrober dans une même vision l'ensemble des terres africaines mais en Côte-d'Ivoire, mais au Cameroun, ils ont connu Mistrot exploitant forestier. L'aviateur, à ce moment, n'avait plus d'ailes. Il est depuis revenu à son vice : et le voici aujourd'hui mécanicien-chef de l'Aéro-Maritime (Dakar-Pointe-Noire), à la veille de regagner les rives merveilleuses auxquelles sont accrochées tant de lambeaux de souvenirs.

M. Laurent-Eynac, ancien ministre de l'Air ; le gouverneur général Reste, MM. Scapini et J.-J. Dumont, députés ; M. Wateau, président de l'Aéro-Club de France ; M. Baptifaut, administrateur délégué des Chargeurs Réunis et de l'Aéro-Maritime ; le général Talasne, M. Jacques Vivent, directeur de l'aviation civile au Ministère de l'Air ; M. Dick Farman, M. Maitre-Devallon, inspecteur général des Travaux Publics des Colonies, étaient convives à ce dîner, qui fut tout entier d'intimité.

Il y avait aussi les amis de Mistrot, comme Freton, qui pilota le Paris lors du raid Djibouti-Dakar ; Paul de Forges, le docteur Richoux — il y avait encore le souvenir du

---

<sup>1</sup> Mistrot (Jean-Antoine-Cyrille), mécanicien navigant ; 14 ans de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : a effectué le premier ravitaillement en vol en 1922. En qualité de mécanicien de l'avion *Paris* (mission d'Estailleur-Chanteraine), a effectué le tour complet de l'Afrique en 1931. A participé en 1932 au raid Paris-Djibouti-Dakar-Paris. Se classe au premier rang des mécaniciens navigants. Totalise environ 1.000 heures de vol (*Journal officiel de la République française*, 26 janvier 1935).



pilote Giraud, qui s'est tué cette nuit à Senlis — et lorsque d'Estailleur-Chanteraine accrocha la croix de chevalier de la Légion d'honneur à la boutonnière de Mistrot, nous connûmes toute notre émotion. Le signataire de ces lignes ne vécut-il pas à Tiemele Kro, porte à porte, en forêt, avec Mistrot, et n'a-t-il point avec lui le souvenir d'heures splendides qui ne reviendront plus ?

M. D'Estailleur-Chanteraine avait profité de son discours pour hausser, aux mesures qu'il se doit le problème de l'aviation. M. Laurent-Eynac lui répondit : mais ceci est une autre histoire et nos constants efforts pour l'aviation coloniale peuvent suggérer à nos lecteurs la connaissance des choses qui furent dites, sur lesquelles d'ailleurs nous reviendrons.

M. [Raoul Monmarson ?]

---

L'aviation  
POUR L'AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1936)

Tête, Pivot, Manuel et Mistrot, avec l'amphibie Sikorsky-38, destiné à l'étude de la ligne Dakar-Pointe-Noire, ont quitté Le Bourget hier à 9 h. 50. en direction de Marseille, Casablanca, Dakar.

---

SUR LES LIGNES  
(*Les Ailes*, 5 mars 1936)

◆ L'AMPHIBIE SIKORSKY « S-28 » destiné à la Compagnie Aéromaritime est parti du Bourget, le 2 mars, pour Dakar. Cet appareil fera le service. sur la ligne Dakar—Pointe-Noire.

L'équipage se compose des pilotes Newmann et Berry.

Tête, Pivot, Manuel et Mistrot étaient à bord pour cette randonnée qui doit les amener à pied d'œuvre.

---

SUR LES LIGNES  
(*Les Ailes*, 12 mars 1936)

◆ L'AMPHIBIE Sikorsky « S-28 » destiné à la ligne Dakar—Pointe-Noire, de l'Aéromaritime, avait fait escale à Berre, le 4 mars. Il est reparti le lendemain pour Dakar où il est arrivé sans encombre. Il va assurer les premiers voyages d'études de la ligne.

---

L'aviation  
LIAISONS  
L'AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1936)

Le premier voyage d'essai sur la ligne aérienne Dakar-Pointe-Noire, créé par la filiale des Chargeurs Réunis, l'Aéromaritime, se poursuit sous la direction de M. Tête avec l'équipage Pivot, Manuel, Mistrot, Geoffroy<sup>2</sup>.

L'avion amphibie Sikorsky s'est envolé de Dakar le 14 mars. Il était hier à Douala.

---

SUR LES LIGNES  
(*Les Ailes*, 26 mars 1936)

◆ L'AMPHIBIE SIKORSKY « S-38 ». de la Compagnie Aéromaritime, poursuit. sans histoire, son premier vol d'essai sur la ligne Dakar-Pointe Noire, avec l'équipage Tête, Pivot, Hervion, Manuel, Mistrot, Geoffrois.

Parti de Dakar, il est passé à Abidjan, en Côte d'Ivoire, le 16 mars et à Cotonou, au Dahomey, le 17.

Il était a Libreville, le 22.

---

L'aviation  
LIAISONS  
L'AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1936)

Le Sikorsky chargé de l'étude de la ligne Dakar-Pointe-Noire, a quitté cette dernière escale vendredi et est arrivé à Port-Gentil à 11 heures. Il est reparti à midi et a amerri à Douala à 15 h. 30. Reprenant son vol dimanche, il est arrivé à 14 h. 30 à Cotonou.

---

L'aviation  
LIAISONS  
L'AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 3 avril 1936)

Le Sikorsky, effectuant la reconnaissance de la ligne Dakar-Pointe Noire, s'est arrêté à Cotonou où il restera comme appareil de secours.

Tête et Herviou rentrent en France par *Jamaïque* pour réceptionner les appareils attendus d'Amérique. Le reste de l'équipage rejoint Pointe-Noire.

---

---

<sup>2</sup> Édouard Geoffrois (et non *Geoffroy*)(Revigny-sur-Ornain, Meuse, 6 janvier 1907-Paimpol, 1969) :lieutenant, capitaine, puis commandant du port de Dakar.



Coll. Jacques Bobée

Lettre-avion Abengourou (Côte-d'Ivoire)-Paris, le 26 avril 1936  
Cachet spécial : entièrement transporté par avion.

L'aviation  
UNE MISSION DE PROSPECTION EN A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1936)

Le commandant Henri Carrié ,commandant de l'Air en A. E. F., a quitté Brazzaville le 22 au matin pour une mission de plusieurs jours dans le Moyen-Congo et le Gabon. Il emmenait à son bord le capitaine de corvette Cottez, détaché en A. E. F. par le ministre de la Marine.

La mission aérienne du commandant Carrié comporte deux objectifs :

a) La reconnaissance des terrains et des plans d'eau qui, sur la côte de l'A. E. F., seront utilisés bientôt par les avions amphibies de la Compagnie Aéromaritime des Chargeurs Réunis sur le parcours Dakar-Pointe-Noire.

Les postes météorologiques installés à Pointe-Noire, Mayumba, Port-Gentil et Libreville seront bientôt pourvus d'ingénieurs spécialisés et fonctionnent dès maintenant dans des conditions satisfaisantes.

b) L'entrée en liaison avec le lieutenant Vuischard qui, avec deux avions, assure actuellement l'établissement de plans cadastraux, la délimitation de concessions forestières, la recherche de peuplements d'essences déterminées (okoumé en particulier), l'étude de nouveaux tracés de routes et, enfin, l'établissement de cartes au moyen de la photographie aérienne.

Du Gabon, les équipages du lieutenant Vuischard se rendront ensuite à Douala et à Yaoundé pour établir la première liaison avec le Cameroun.

---

L'aviation  
LIAISONS  
AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1936)

Le « Sikorsky » destiné à la liaison Dakar-Pointe-Noire sera probablement embarqué le 26 mai à New-York sur un vapeur de la Compagnie franco-ibérique, et dirigé sur Casablanca pour être monté.

---

L'aviation  
LIAISONS  
AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 9 juin 1936)

Le premier des trois amphibies Sikorsky S. -43 destinés à l'Aéromaritime a terminé ses vols de réception à Bridgeport. Il sera embarqué le 13 à New-York à destination de Casablanca.

Les deux autres sont virtuellement terminés, et l'on espère que les trois appareils seront à Dakar vers le 15 juillet.

---

L'aviation  
LIAISONS  
AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1936)

(*La Dépêche coloniale*, 5 août 1936)

La Compagnie Aéro-Maritime ouvrira fin juillet au transport de la poste et du fret la ligne aérienne Dakar-Pointe-Noire.

Les départs de Dakar auront lieu chaque lundi matin en correspondance avec la ligne France-Amérique du Sud

Le trajet Dakar-Pointe-Noire (4.780 km.) s'effectuera en 5 jours au maximum, avec escales à Conakry, Abidjan, Cotonou, Douala, Port-Gentil.

De Cotonou, une « bretelle » exploitée depuis quelque temps déjà par l'Aéro-Maritime assurera à Niamey la correspondance avec les lignes Belgique-Congo et France-Madagascar,

La ligne Dakar-Pointe-Noire sera ultérieurement ouverte du service des passagers.

---

L'aviation  
LIAISONS  
AÉROMARITIME

(*Les Annales coloniales*, 7 août 1936)

Les terrains d'atterrissage et les plans d'eau n'étant pas encore achevés, la ligne Dakar-Pointe-Noire n'a pu être ouverte au public le 1<sup>er</sup> août comme on l'espérait.

Les travaux seront probablement terminés dans un mois ou six semaines, et les trois amphibies Sikorsky s'envoleront aussitôt pour effectuer la liaison.

---

[AÉROMARITIME\*]

Base d'hydravion à Abidjan

(*La Dépêche coloniale*, 26 août 1936)

Les travaux du slip d'accès au hangar sont terminés. La réception provisoire a eu lieu le 12 mars 1936.

L'édification du hangar est en cours. Les travaux seront terminés en juillet.

---

(*Les Ailes*, 3 septembre 1936)

• LES TROIS AMPHIBIES SIKORSKY « S-43 ». que l'Aéromaritime a achetés pour sa ligne Dakar-Pointe Noire, sont toujours à Serre où leur installation électrique est mise au point.

---

Passagers embarqués  
(*Paris-Dakar*, 7 septembre 1936)

À Dakar sur le s/s BANFORA du 3/9

M. Geoffrois, aviat. Service Aéromaritime, pour Cotonou ; Adm. adjt et Mme Verny, pour Conakry ; M. Allorent. météorol., et M. Toufic Haddad, pour Port-Bouët.

---

L'aviation  
LIAISONS  
AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 9 octobre 1936)

Duch<sup>e</sup>ne a quitté à Guyancourt mercredi, pour convoyer en Afrique le Caudron Goéland de la ligne Cotonou-Niamey. Il a été retenu hier à Marseille par le mauvais temps. Il est reparti aujourd'hui à 8 h. 45 pour Oran.

Les Sikorsky S. 43 rejoindront Dakar à la fin du mois et procéderont immédiatement à des vols d'expérience entre Dakar et Pointe-Noire.

---

L'aviation  
APRES VOUS, MESSIEURS.  
par J.-L. d'Aignot.  
(*Les Annales coloniales*, 23 octobre 1936)

.....  
La ligne Dakar-Pointe-Noire va fonctionner sous peu. L' « Aéromaritime » a fait demander au gouvernement anglais l'autorisation de faire des escales côtières dans les possessions anglaises situées entre les terminus de cette ligne.

Le Gouvernement anglais a répondu qu'il vouait bien autoriser « L'Aéromaritime » à établir à ses frais des escales de secours ou techniques, mais que toutes opérations commerciales étaient formellement interdites.

Un jour, qui n'est pas très éloigné, les Anglais feront une ligne de la Gold Coast à la Méditerranée, utiliseront largement toute l'infrastructure établie par nous à grands frais dans le Sahara, et nous n'aurons rien à dire car nous leur en avons donné l'autorisation dans le « gentleman's agreement » du 14 décembre 1929.

Après vous, messieurs.

L. d'Aignot.

---

CHARGEURS RÉUNIS  
Compagnie française de navigation à vapeur  
Assemblée ordinaire du 22 décembre 1936

.....  
Un des principaux progrès que nous apportons à ce groupe de colonies [AOF et AEF] consiste dans la réalisation progressive du service aérien dont, l'an dernier, nous vous annoncé la création.

Dès le 7 juillet 193, nous avons régulièrement desservi un premier tronçon de ligne reliant Niamey à Cotonou, sur une distance comparable à celle de Dunkerque à Marseille.

Ce service est assuré en liaison avec les avions de la Compagnie Air Afrique et de la Sabena

À l'heure actuelle, nos appareils destinés à la ligne Dakar-Pointe-Noire, sont tous prêts. Il n'en est pas tout à fait de même de l'infrastructure qui comporte, de la part de l'administration, la mise en œuvre d'une organisation considérable. Toutefois, un deuxième tronçon de ligne est virtuellement prêt et va nous permettre de desservir

bientôt le parcours Dakar-Cotonou. Le troisième tronçon Cotonou–Pointe-Noire n'est pas aussi avancé, mais il pourra être utilisé dans un délai relativement peu éloigné.  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 6 février 1937).

---

L'AVIATION  
AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1937)

M. Scoufs [Noël-Raoul-René Schoofs, ancien commandant des paquebots *Asie*, puis *Atlantique*], agent général des Chargeurs Réunis, est arrivé à Brazzaville, venant de Pointe-Noire, où il avait débarqué du paquebot *Foucauld*.

M. Scoufs s'est entretenu avec le gouverneur général de l'A. E. F., M. Reste, et a mis au point avec lui les détails concernant l'ouverture de la ligne aérienne Dakar–Pointe-Noire, qui sera vraisemblablement inaugurée ce mois-ci.

Le service de cette ligne sera assurée par des appareils amphibies du type Sikorsky.

---

Aviation  
LE DIRECTEUR DE L'AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1937)

Le commandant Carrié, ancien commandant de l'Air de l'A. E. F., mis en disponibilité sur sa demande, vient d'être nommé administrateur-directeur, chef d'exploitation de la Cie Aéromaritime. Il se rendra en inspection tout d'abord à Dakar, puis à Abidjan.

Aviation  
LIAISONS  
AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 26 février 1937)

Le 1<sup>er</sup> mars sera inaugurée la ligne Dakar-Ziguinchor-Conakry-Abidjan-Lomé-Cotonou, en liaison à Dakar avec le service hebdomadaire d'Air France.

Les jours et heures de départ restent les mêmes que ceux actuellement en vigueur pour la ligne France-A. O. F. -Amérique du Sud, partant le dimanche matin de Toulouse ou Marseille.

Surtaxes pour Ziguinchor : 3 fr. par 10 gr. ; au delà : 2 fr. par 5 gr.

Un cachet commémoratif sera apposé sur les lettres partant de France le 28 février, et de Cotonou le 5 mars.

Les philatélistes pourront envoyer par l'avion du 28 février à l'agence des Chargeurs Réunis, dans l'une des escales ci-dessus, une enveloppe en contenant une seconde portant leur propre adresse et la somme de 3 fr. 50 en timbres français.

Renseignements Air-France, 2, rue Marbeuf, Paris ; Aéromaritime, 3, bd Malesherbes, Paris.



Coll. Jacques Bobée  
FRANCE-CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE  
AIR FRANCE — AÉROMARITIME  
1<sup>er</sup> VOYAGE - MARS 1937





Coll. Jacques Bobée

Lettre-avion d'Abengou (Côte-d'Ivoire) à M. Vient, poste restante, Cotonou (25 février 1937),  
par l'Aéromaritime Abidjan-Takoradi-Lomé-Cotonou (3-5 mars 1937). Cachet spécial rouge ou noir



Coll. Jacques Bobée

Lettre-avion d'Abengou (Côte-d'Ivoire), le 26 février 1937,  
à destination de M. Vient, tonnellerie, Saint-Estèphe, Roullet (Charente),  
par l'Aéromaritime Abidjan-Dakar et par Air France Dakar-Casablanca-Paris (6-11 mars 1937).

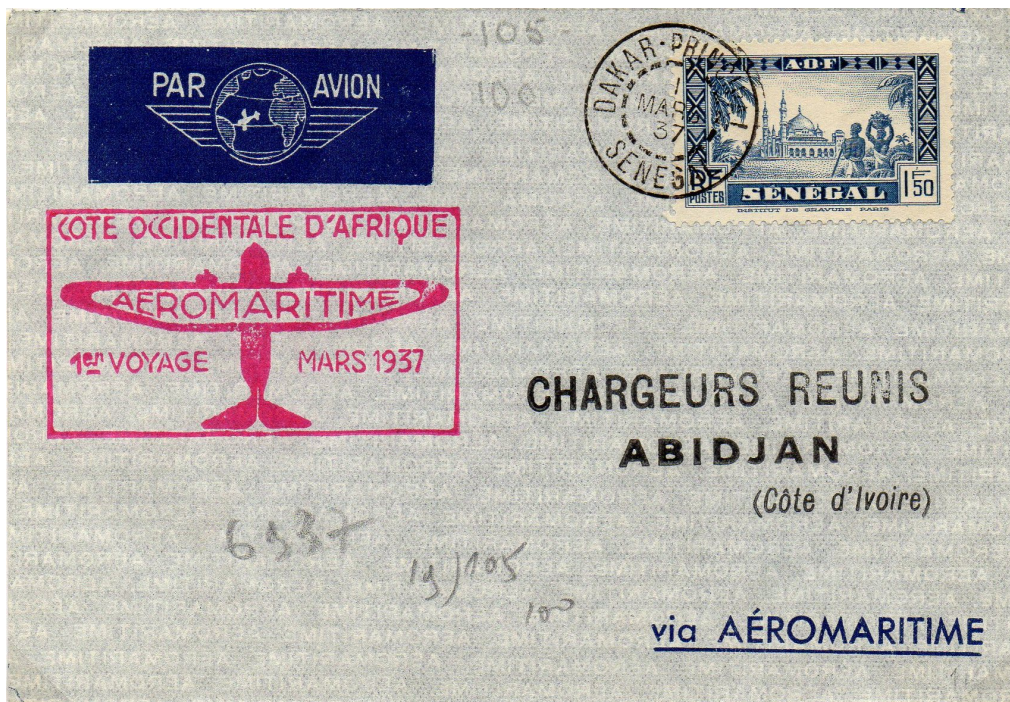


Paris-Abidjan via Air France et Aéromaritime (juin 1937)



Abidjan-Ziguinchor-Dakar via Aéromaritime (6-7 mars 1937)

Coll. Jacques Bobée



Dakar-Abidjan (mars 1937) à l'occasion de l'inauguration par l'Aéromaritime du réseau aérien côtier de l'AOF Dakar-Niamey via Ziguinchor-Conakry-Monrovia-Abidjan-Accra-(Lomé)-Takorad-Cotonou. En correspondance avec la ligne Paris-Dakar d'Air France. Avion Sikorsky S 48 (cachet spécial rouge)



Coll. Jacques Bobée  
Lettre Conakry (Guinée)-Porto-Novo (Dahomey)(mars 1937)



Liaison Maroc-Côte occidentale d'Afrique. — Casablanca-Lomé (mars 1937).



Coll. Jacques Bobée

Liaison Maroc-Côte occidentale d'Afrique. — Abidjan-Casablanca (mars 1937)

## L'AVIATION MARCHANDE

---

Air-Afrique remplace les L. A. N. A.  
(*Les Ailes*, 11 mars 1937)

• L'AEROMARITIME a bien effectué, ainsi que nous l'avions annoncé, le premier service de sa ligne Dakar-Cotonou le 1<sup>er</sup> mars. L'amphibie Sikorsky S-43 -est parti, ce jour-là, de Dakar, à 7 h. 30 du matin, avec 102 kg de courrier. Il est arrivé normalement à Cotonou.

De Cotonou, l'amphibie a entrepris son premier voyage au jour fixé : le 5 mars. Lui aussi est arrivé normalement à Dakar, le surlendemain 7 mars.

---

Le voyage de M. Marius Moutet en A. O. F.  
(*Les Annales coloniales*, 9 avril 1937)

.....  
Le ministre a survolé hier la zone Abidjan-Bassam sur l'avion de l'Aéromaritime. Il a tenu à marquer cette initiation d'un câble à la Compagnie des Chargeurs Réunis : « Après avoir survolé dans avion Aéromaritime région Abidjan et Grand-Bassam, vous adresse mes félicitations pour parfaite maîtrise vos équipages et excellence votre matériel. »  
.....

---

L'AÉROMARITIME PRÉPARE SES VOIES  
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1937)

Le 14 avril a eu lieu le premier vol de l'Aéromaritime au delà de Douala. Pour ce premier voyage, la Compagnie utilisait l'amphibie Sikorsky S. 38, le « F-AOUC » qui, ayant quitté Douala à 6 h. 45, est arrivé au plan d'eau d'Owendo à 10 h.

L'appareil avait a bord 2 pilotes, un mécanicien et un opérateur de T. S. F. Il en est reparti à-14 h. pour Douala.

Le second voyage a eu lieu le 22 avril, avec un amphibie S. 43, plus rapide et plus puissant. L'amerrissage s'est effectué sur le plan d'eau de l'estuaire, un peu au nord du wharf des Chargeurs Réunis, en face de la B. A. O.

---

LIGNE DAKAR-COTONOU DE L' « AÉROMARITIME »  
(*Les Annales coloniales*, 7 mai 1937)

Depuis le 1<sup>er</sup> mars, la nouvelle ligne Dakar-Ziguinchor-Conakry-Monrovia-Abidjan-Takoradi-Cotonou, exploitée par l' « Aéromaritime », en liaison à Dakar avec le service France-A.-O.F. partant de France tous les dimanches, permet d'acheminer le courrier à destination des pays du golfe de Guinée dans des délais inférieurs à 4 jours au total.

Les colis sont également acceptés aux conditions habituelles de la ligne France-Dakar.

À partir du dimanche 16 mai, cette ligne Cotonou sera prolongée vers Douala, Libreville, Port-Gentil et Pointe-Noire.

---

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DAKAR-COTONOU  
JUSQU'À POINTE-NOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1937)

Le service postal aérien Dakar-Cotonou, assuré par l'Aéromaritime, sera prolongé jusqu'à Pointe-Noire à partir de lundi prochain, en correspondance avec le départ de France d'après-demain dimanche.

Les escales à partir de Cotonou seront : Douala, Port-Gentil, Pointe-Noire. Les mêmes escales seront desservies au retour.

La Régie Air-Afrique\* communique à ce propos : « Les correspondances acheminées par la ligne de la Régie Air-Afrique à destination de Lagos Douala, Port-Gentil et Pointe-Noire, étaient jusqu'à présent transportées par avion jusqu'à Cotonou via Alger et Niamey et expédiées ensuite par bateau jusqu'à port de destination.

À partir du départ de la Régie Air-Afrique correspondant aux levées faites dans les bureaux de poste de Paris demain 15 mai dans l'après-midi, les lettres à destination des quatre escales ci-dessus continueront par le service aérien de l'Aéromaritime qui dessert désormais ces escales en correspondance avec la Régie Air-Afrique.

Les philatélistes sont avisés qu'un timbre spécial sera apposé sur les lettres mises à la poste en temps utile, soit, à Paris, le 14 mai au début de l'après-midi. Ils devront faire figurer sur leurs lettres la mention « Via Air Afrique et premier service Cotonou-Pointe Noire ».

---

L'AVIATION MARCHANDE

---

Le réseau africain et son extension  
(*Les Ailes*, 27 mai 1937)

La ligne Dakar-Cotonou, créée et exploitée par la Compagnie aéromaritime, vient d'être prolongée jusqu'à Pointe-Noire. Le premier départ de Dakar pour ce trajet complet a eu lieu le 17 mai.

Les escales de la ligne sont les suivantes : Ziguinchor, Conakry, Monrovia, Abidjan, Takoradi, Cotonou, Lagos. Douala, Port-Gentil.

Cette ligne est en correspondance, à Dakar, avec la ligne d'Air France à destination de l'Amérique du Sud : il s'ensuit que l'on peut, pour écrire de France aux escales desservies par la Compagnie aéromaritime, poster sa lettre « via Air-France », aux mêmes heures limites que pour la ligne d'Amérique du Sud.

Cette ligne est également en correspondance, à Cotonou, avec la ligne Cotonou-Niamey, qui est elle-même en correspondance, à Niamey, avec les services de la Régie Air Afrique. Jusqu'ici, le courrier venu par la Régie était transporté par l'avion de l'Aéromaritime de Niamey à Cotonou, puis envoyé par bateau à Lagos, Douala, Port-Gentil et Pointe-Noire.

Désormais, le courrier posté en France et destiné à ces quatre escales, s'il est adressé « via Air Afrique », sera transporté jusqu'à destination par l'Aéromaritime.

---

Aviation  
L'« AÉROMARITIME » S'ORGANISE  
(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1937)

Pour sa ligne Dakar–Cotonou–Pointe-Noire, et Cotonou-Niamey, l'Aéromaritime a engagé le personnel suivant : Pilotes : Herviou, Janet, Pivol, Duchesne, Souville, Labarbarie et Lescure ; radios : Manuel, Fournier. Lamée et Desroses ; mécaniciens : Mistrot, Vernaze, Beudon, Poirier, Lebourgeois. Benoit et Le Corre ; directeur de l'exploitation : commandant Carrier.

Le matériel suivant est en service :

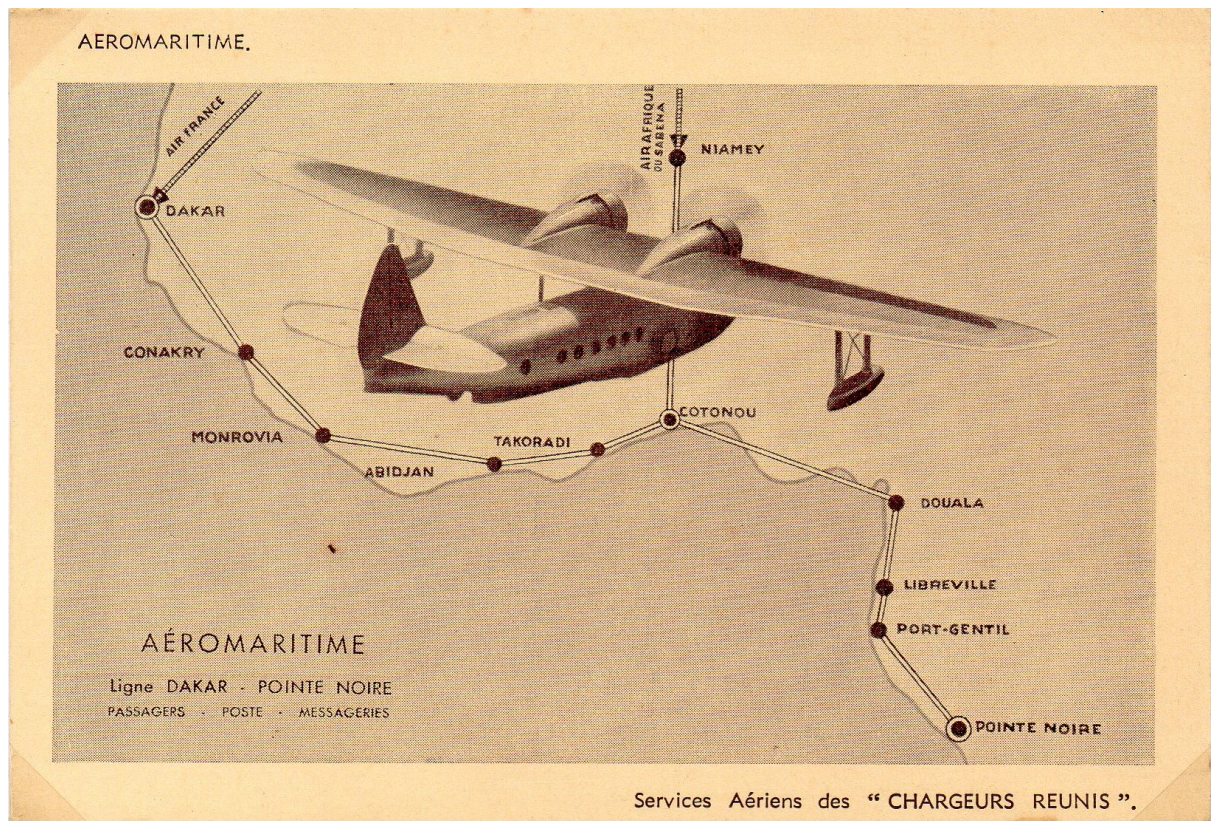
Ligne Dakar-Cotonou-Pointe-Noire ; trois amphibies américains Sikorsky S.43 et un amphibie Sikorsky S.38.

Ligne Cotonou-Niamey : un Caudron « Goéland. » et un Caudron « Phalène ».

Pour la première ligne, un autre « Sikorsky , S.43 » est commandé et pour la seconde un deuxième « Goéland ».

---





Coll. Jacques Bobée  
 AÉROMARITIME  
 Ligne Dakar-Pointe-Noire  
 Passagers — POSTE - MESSAGERIES  
 Services aériens des Chargeurs réunis



Coll. Jacques Bobée  
 Journée du timbre 1967. — 30e anniversaire de l'Aéromaritime - Sikorsky S 43

LA LIAISON POINTE-NOIRE-BRAZZAVILLE  
D'UN AVION  
DE LA COMPAGNIE AÉROMARITIME  
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1937)

L'avion amphibie Sikorsky F-Aoul, ayant à bord le commandant Carrié, ancien commandant de l'Air en A.E.F., chef de l'exploitation de l'Aéromaritime, est arrivé à Brazzaville, venant de Douala, Libreville, Port-Gentil et Pointe-Noire, le jeudi 15 juillet à 16 heures.

Il en est reparti le 16 à 7 heures, à destination de Douala.

Cette liaison exceptionnelle Pointe-Noire-Brazzaville avait été organisée à l'occasion de la foire-exposition de Brazzaville.

Le commandant Carrié et l'équipage du Sikorsky, accueillis au terrain d'aviation par le gouverneur général et de nombreux Brazzavillois, ont visité la foire-exposition où le chef de la Colonie leur a offert un champagne d'honneur.

---

AU CAMEROUN  
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1937)

Pour permettre aux avions lourds de l'Aéromaritime d'utiliser le terrain d'aviation de Douala, des travaux ont été entrepris en vue de porter la longueur de la piste de 750 à 1.250 mètres.

---

Publicité  
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1937...)



La ligne Dakar-Pointe Noire est ouverte aux passagers  
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1937)

Le service aérien hebdomadaire Dakar-Pointe Noire, en liaison à Dakar avec la ligne Air France et, à Cotonou via Niamey, avec la régie Air Afrique, réservé jusqu'ici au transport de la poste et des colis messageries, va être ouvert aux passagers à compter de lundi.

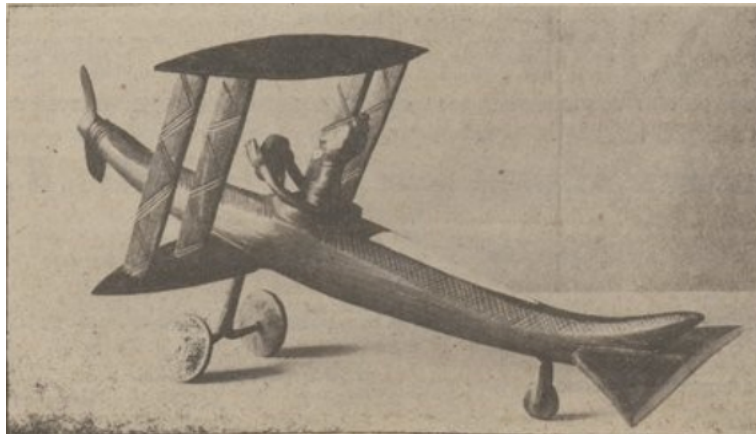
Le trafic France-Côte d'Afrique aussi bien que le trafic intercolonial, vont se trouver ainsi considérablement améliorés, car la liaison Dakar-Pointe Noire n'avait encore été assurée par aucun service aérien.

Depuis l'ouverture de la ligne de l'Aéromaritime, le service aérien a fonctionné avec une régularité de 100 % ; 230.000 kilomètres ont déjà été effectués sans incident par les appareils amphibies bimoteurs qui assurent le service à une vitesse commerciale de 230 km-heure.

Ainsi Pointe-Noire se trouvera, pour le passager, à trois jours de Dakar au lieu des treize nécessaires par la voie maritime. Et à quatre jours et demi de France.

---

[ART NÈGRE]  
(*Les Ailes*, 16 septembre 1937)



Ce n'est pas le modèle réduit qui gagna le concours de Vincennes ! Non, c'est tout simplement un curieux spécimen de l'art nègre qui fut, un instant, si cher à nos esthètes. Évidemment, cette maquette n'a pas de prétentions aérodynamiques. Pourtant, les ailes sont elliptiques, l'atterrisseur est monomat et la courbe du fuselage est tout à fait dans la ligne de Couzinet. Les auteurs de ce petit chef-d'œuvre sont des nègres de l'Afrique Equatoriale qui, inspirés par le passage du Sikorsky de « L'Aéromaritime », apportèrent ce fruit de leurs veilles au chef d'une escale du golfe de Guinée.

---

L' « AÉROMARITIME » A PRIS SES PREMIERS PASSAGERS  
(*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1937)

C'est lundi matin que s'est envolé de Dakar pour Cotonou, Douala et Pointe Noire le « Sikorsky S 43 » de l'Aéromaritime qui, pour la première fois, transporte des passagers.

L'autorisation d'ouverture de la ligne au transport des passagers a été donnée la semaine dernière, ainsi que nous l'avons annoncée.

Pour la ligne Cotonou-Niamey, le pilote Duchesne, doit quitter prochainement Paris avec un Caudron destiné au service Niamey-Cotonou.

---

Les Transports maritimes et aériens conjugués : Formule de l'avenir

---

L'EXEMPLE DE DAKAR-POINTE NOIRE

par Jean-Michel Renaitour, député,  
président de la commission de la Marine militaire,  
vice-président de la commission de l'Aéronautique  
(*Les Annales coloniales*, 8 octobre 1937)

Le développement, foudroyant depuis six ans, de l'aviation commerciale, a, semble-t-il, quelque peu inquiété certains, qui ont cru y voir une concurrence possible et même dangereuse pour les entreprises de transports maritimes.

Il n'en sera rien, croyons-nous, tant que les « plus lourds que l'air » seront esclaves de l'énorme charge de carburant indispensable à un rayon d'action minimum sur les océans ; et de longtemps, la grande majorité des passagers, qui font passer le confort et le bon marché avant la rapidité, ainsi que les frets lourds ou volumineux, continueront à emprunter la voie maritime.

Cependant, l'utilisation de l'avion répondait trop bien à une préoccupation constante — l'acheminement toujours plus rapide du courrier — pour que les dirigeants des grandes compagnies maritimes négligeassent cet auxiliaire précieux, et ainsi, avons-nous vu tout d'abord, ces petits avions catapultés des grands paquebots, qui permettaient au courrier pressé de gagner quelques heures à chaque traversée New-York Cherbourg.

Puis, comprenant que le transport rapide et sélectif — l'avion — devait être, non pas le concurrent, mais le complément logique du transport général et normal — le navire —, les grandes compagnies maritimes se sont définitivement lancées dans ce que nous appelons ici la formule de l'avenir, la conjugaison étroite des transports maritimes et aériens, d'où est née, sur l'Atlantique Nord, Air-France-Transatlantique.

\*  
\*   \*   \*

L'utilisation de l'avion pour les transports commerciaux intercontinentaux est, en effet, venue rappeler aux compagnies maritimes, qui auraient pu l'oublier par habitude, que leur but n'était pas l'unique exploitation de *navires*, mais le transport de la poste, de passagers et de marchandises, *par le moyen le mieux conditionné, quel qu'il fut*.

Ceci posé, il ne leur restait plus qu'à étudier l'association pratique de l'avion et du navire, et, pour cela, les Compagnies maritimes étaient merveilleusement bien placées, la longue expérience de leurs services techniques et commerciaux s'appliquant sans surprise et presque sans frais nouveaux, au fonctionnement des grands aérobus de transports, véritables navires aériens, soumis aux mêmes lois de météorologie, de navigation par l'observation des astres, de liaison radiotélégraphique, de routes à suivre, d'amortissement et renouvellement du matériel, et à leur exploitation commerciale des mêmes objets (poste, passagers, marchandises), avec exactement les mêmes opérations de douane, d'assurance, de contentieux nécessitées par les mêmes échanges internationaux.

Et de cette prédisposition évidente, nous en concluons qu'il eût été normal de voir, dès leur naissance, les aviations commerciales continentales exister, non pas dans le cadre de nouvelles sociétés terrestres, hâtivement créées, qui avaient tout à apprendre et à organiser, mais dans l'extension logique des Compagnies maritimes elles-mêmes, dont c'était le rôle certain, depuis le port de débarquement, de continuer à assurer le transport du courrier, des passagers et marchandises (au moins le fret léger et urgent), jusqu'à leur point final de destination.

Ceci aurait, croyons-nous, évité bien des mécomptes dus à l'inexpérience commerciale de services neufs et spécifiquement terrestres, alors que, répétons-le, le gros avion de transport est, d'une façon frappante, et dans toutes ses résultantes, techniques et commerciales, un navire, un navire aérien.

\*

\*   \*   \*

Et c'est pourquoi nous nous plaignons particulièrement à souligner ici le remarquable exemple, dans cette formule de l'avenir, de la liaison aérienne Dakar-Cotonou- Pointe Noire, avec la ligne auxiliaire terrestre Cotonou-Niamey, assurée par la Société Aéromaritime, conception et réalisation de la Compagnie des Chargeurs Réunis, entreprise de transports maritimes.

C'est le 28 mars 1935 que, par une convention signée avec les ministères des P. T. T. et de l'Air, la Compagnie s'engageait à assurer un service aérien hebdomadaire entre Dakar et Pointe-Noire, en étroite collaboration avec ses navires. Et cette Compagnie se rendait si bien compte de ce que nous exposons ci-dessus, que, dès le 17 avril suivant, un avenant à ladite convention l'autorisait à exploiter un service aérien, également hebdomadaire et en correspondance, sur le parcours terrestre Cotonou-Niamey.

\*

\*   \*   \*

L'Aéromaritime a été organisée sur le système fonctionnant aux États-Unis : l'État assurant l'établissement de l'infrastructure de la ligne, et de la protection météorologique ; la Compagnie fournissant le matériel, le personnel navigant, et assurant le transport de la poste, du fret, et lorsque le ministère de l'Air l'autorisera, le transport des passagers ; service pour lequel elle reçoit une rémunération fixe, au kilo de poste transporté.

Dès juillet 1935, la ligne Niamey-Cotonou (900 km) fonctionnait d'abord avec des avions terrestres, assurant à Niamey la correspondance avec les lignes de la Régie Air-Afrique et de la Compagnie belge Sabena, en provenance et à destination de la France.

La ligne aérienne Dakar-Pointe-Noire devant escaler à Conakry, Monrovia, Abidjan, Takoradi, Cotonou, Douala, Libreville et Port-Gentil (environ 5.000 km, soit 700 km de plus que Los-Angeles-New-York) fut un peu plus longue et délicate à mettre au point.

En effet, certaines des escales prévues offrant seulement un terrain propice, d'autres seulement un plan d'eau, on ne pouvait employer uniquement soit des avions, soit des hydravions ; il fallait donc des appareils mixtes, capables à la fois d'atterrir et de se poser et durer si nécessaire sur l'océan.

Aucune maison française ne pouvant fournir des appareils répondant à ces conditions, la Compagnie adopta des amphibies commerciaux Sikorsky S 43 aux caractéristiques suivantes : 2 moteurs de 750 CV, rayon d'action de 1.800 km à une moyenne commerciale de 230 km-heure, poids total : 8.600 kg, dont une charge utile de 1.010 kg. L'Aéromaritime dispose de 3 de ces appareils, et d'un amphibie de réserve, type S 38. Un quatrième S 43 vient d'être commandé.

L'aménagement des terrains et plans d'eau ayant été terminé au début de cette année entre Dakar et Cotonou, le trafic de la poste et du fret sur ce parcours a commencé le 1<sup>er</sup> mars. Des voyages réguliers ont été entrepris sur Cotonou-Pointe-Noire depuis le 17 mai.

Actuellement, le service aérien de l'Aéro-maritime, en correspondance à Dakar avec 1A ligne France-A.O.F.-Amérique du Sud '(Cie Air-France) est assuré hebdomadairement : départ de Dakar le lundi matin et arrivée le jeudi à midi à Pointe-Noire ; départ le vendredi matin, pour être de retour, à Dakar le dimanche, à 17 heures.

Depuis l'ouverture de la ligne, malgré le temps parfois défavorable, le service a fonctionné très régulièrement avec 55.000 km parcourus. sur Dakar-Cotonou (1<sup>er</sup> mars-15 mai) et 80.000 km sur le parcours complet Dakar-Pointe-Noire (17 mai au 15 juillet).

Cette belle réussite, qui prouve la qualité du matériel, montre aussi la valeur des équipages et le dévouement du personnel, qu'il serait ingrat d'oublier.

L'Aéromaritime, dirigée par le commandant Carrié, en résidence à Abidjan, base principale, comprend huit pilotes éprouvés, dont certains anciens de l'Atlantique-Sud : MM. Pivot, Herviou, Janet, Souville, Labarbarie, Duchesne, Hervé, Lescure ; quatre radios également chevronnés : Manuel, Fournier, Desroses, Lemée ; ainsi que les quatre mécaniciens navigants : Mistrot, Beudon, Vernaz, Lecorre.

\*  
\*   \*  
\*

L'utilité, nous dirons la nécessité, de l'association du navire et de l'avion est désormais consacrée, particulièrement pour les colonies, par les résultats des services de l'Aéromaritime : de France au Congo, le courrier parvient en quatre jours et demi par avion, au lieu de vingt jours par la voie maritime ! Aussi, depuis le début du service, l'importance du courrier transporté n'a fait que progresser, et en raison de la régularité du service, depuis le 13 septembre, la ligne Dakar-Pointe-Noire vient d'être ouverte aux passagers. A côté de la liaison avec la France, le trafic intercolonial est également grandement facilité et le service est extrêmement précieux pour le transport rapide des remèdes, sérums, etc., pour secourir et transporter les malades, éviter les épidémies, etc.

Il nous convient de faire remarquer que la création de l'Aéromaritime par la Compagnie des Chargeurs Réunis, initiative française, est une belle propagande nationale, portant sur 5.000 km de la côte occidentale d'Afrique, comprenant, outre des colonies françaises, des colonies anglaises, belge, espagnole, portugaise, et l'État indépendant du Liberia.

Déjà, une Compagnie de navigation anglaise envisage de doubler ses lignes maritimes sur la côte d'Afrique par un service aérien.

La ligne aéromaritime Dakar-Niamey. Pointe-Noire, conception et création françaises, est un exemple que les Anglais, maîtres colonisateurs, vont suivre.

Nous pouvons donc en féliciter les organisateurs, qui ont osé.

Ne perdons pas, en outre, le fruit de leur réussite et de leur enseignement, et pensons à équiper pareillement toutes les autres parties de notre Empire d'Outre-mer.

---

#### L'AVIATION MARCHANDE (*Les Ailes*, 14 octobre 1937)

L'AÉROMARITIME, dont le quartier général est installé à Abidjan, a décidé de créer là, pour son personnel une véritable petite cité. Excellente idée. Les aviateurs trouveront à Abidjan un home ; la cité aura sur les habitants de nos colonies un grand effet de propagande.

---

#### Sur l'Aéromaritime (*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1938)

Le ministre des Colonies a décidé que les fonctionnaires et agents qui en feraient la demande pourraient être autorisés à utiliser la voie aérienne Dakar-Pointe-Noire dans les mêmes conditions que celles fixées pour emprunter les services Air-France et AirAfrique.

Par arrêté, M. Vivent, sous-directeur de l'Aéronautique civile au ministère de l'Air, est nommé commissaire du gouvernement auprès de la Compagnie des Chargeurs Réunis, pour assurer la surveillance de l'exploitation de la ligne aérienne Dakar-Brazzaville. :



[Coll. Jacques Bobée](#)

Lettre avion Abidjan–New-York, 25 janvier 1938

---

## IMPRESSIONS D'UN PASSAGER ANGLAIS SUR UNE LIGNE FRANÇAISE.

---

Sur la route de « L'Aéromaritime ».  
(*Les Ailes*, 10 février 1938)

Un voyage le long de la côte ouest-africaine, à bord de l'amphibie du service régulier

CONNAISSONS l'opinion des autres sur nos propres réalisations. Un passager britannique de la Gold Coast, M. W. H. G. Blake a emprunté les services aériens français pour gagner l'Angleterre où il va passer son congé. Jusqu'à Dakar, il a été le passager de « L'Aéromaritime » et, de Dakar à Toulouse, celui d'Air-France. Il a publié dans « The Aeroplane » ses impressions de voyageur : louanges et critiques alternent objectivement. Voici, traduit, l'essentiel de son intéressant récit sur la première partie du parcours, d'Accra à Dakar.

J'ARRIVE à Accra après avoir fait 500 km. sur un des plus mauvais chemin de fer de l'Afrique, chemin de fer dont le prix au kilomètre est très supérieur à celui de l'Aéromaritime. Je fais six kilomètres en auto et j'arrive à l'aéroport qui passe, avec raison semble-t-il, pour un des meilleurs de l'Afrique.

Il comporte trois pistes, deux de 850 mètres de long et une de 1.000 mètres dans la direction des vents dominants.

Elles sont goudronnées et ont une surface admirable, sur une largeur de 100 mètres.

Les avions roulent jusqu'aux bâtiments en ciment qui sont presque terminés. Actuellement, il n'y a pas encore de hangar. L'aérodrome est surélevé ; le terrain descend de tous les côtés autour de lui.

Le représentant de l'Aéromaritime, M. Pellat, me tend mon billet, un petit insigne pour ma boutonnière et quelques feuillets destinés à renseigner le passager.

Chaque passager est assuré, en cas d'accident mortel, pour 1.200 livres, mais je doit payer 40 francs de supplément pour le risque du survol de l'Espagne.

M. Pellat tient à la main une liasse de radiogrammes reçus de l'appareil qui vient de Douala. Celui-ci est en retard de quarante minutes, car il a fait un long détour pour éviter une tornade quelque part vers le Golfe du Bénin. Il envoie sa position toutes les vingt minutes.

Accra aura, dans quelques semaines, son poste radiogonio. À l'extérieur, celui-ci est déjà terminé.

### D'ACCRA À ABIDJAN

Bientôt, le Sikorsky apparaît volant bas ; il se pose après quelques virages, volets et train d'atterrissage baissés. Je suis le seul passager qui monte ici, et il n'y a plus de places disponibles. On ne prend pas d'essence, car le ravitaillement a été fait à Cotonou et nous ne sommes qu'à 400 km. d'Abidjan, sur la Côte d'Ivoire.



Dès qu'il est posé, tous les passagers sont priés de sortir, tandis que les autorités médicales de la Gold Coast accomplissent les formalités d'usage, visite de la cabine, précaution contre toute fièvre jaune.

Bientôt, l'appareil est, de nouveau, en l'air après avoir roulé quinze secondes. Nous survolons, à trente mètres, la limite de l'aérodrome ; nous suivons la côte, coupant par instant seulement au-dessus des terres.

Il y a sept autres passagers, Français pour la plupart, et une femme.

À notre altitude, qui est de deux cents mètres, on distingue très bien la ligne de la côte avec les villages et, ça et là, un vieux fort abritant un marché ; celui d'Elmina est encore équipé de plusieurs canons.

Nous passons cinquante minutes plus tard, au-dessus du port de Takoradi dont l'aérodrome n'est pas terminé. Nous avons un léger vent arrière ; notre vitesse, grossièrement calculée, atteint 265 km. sur cette section.

Le pilote est préoccupé de regagner le temps perdu ; comme tous ses camarades, il met son point d'honneur à arriver à l'heure. Tous ceux qui ont voyagé avec ce service en sont très satisfaits ; il vient d'achever son centième vol, le long de la côte, avec 99 % de régularité et sans aucun accident.

Au delà de Takoradi, nous passons à l'intérieur des terres, pendant un assez long bout de chemin et survolons une jungle dense, caractéristique de l'Ouest-Africain, et des marais. Quelques petites clairières ça et là, sont le seul indice d'habitations.

De temps en temps, nous descendons à moins de trente mètres du rivage et bien que nos moteurs aient été réduits, l'impression de vitesse est remarquable. C'est un peu l'impression qu'on a quand on est en chemin de fer sur un remblai élevé. L'appareil est très stable. On peut parler sans élever beaucoup la voix. L'espace est largement suffisant pour qu'on puisse se promener.

Quand nous passons au-dessus d'un village de pêcheurs, des bandes de petits enfants sortent et s'agitent, des chèvres et des poulets courent de tous côtés. Il est impossible de noter tous les détails, car le paysage varie à chaque instant. Une certaine agitation parmi les passagers français me fait comprendre que nous sommes en vue d'Abidjan. Après les trois ou quatre circuits d'usage, nous sommes sur l'eau. Je ne connais pas la vitesse d'amerrissage, mais elle doit dépasser 110 km. à l'heure. L'appareil roule hors de l'eau jusque sur une plateforme devant un grand hangar qui abrite déjà deux autres Sikorsky. Nous sommes ici au quartier général de l'Aéromaritime.

Il n'y a pas d'autres formalité que celle des passeports et, bientôt, des voitures nous déposent à notre hôtel où nous avons une excellente bière sous pression, servie par une barmaid très sympathique, deux agréments auxquels on n'est pas accoutumé dans l'Ouest-Africain.

Notons en passant, ou bien que les ventilateurs de la cabine ne fonctionnent pas normalement ou bien que l'air n'est pas convenablement évacué, car tout le long de la route, nous trouvons ce même défaut au Sikorsky. La température est très supérieure à 27° centigrades à 1.500 mètres d'altitude, à moins que la porte qui fait communiquer l'habitacle du pilote avec la cabine des passagers ne reste ouverte.

Dans ces conditions, la température descend à 24°, ce qui est plus agréable. Tant que cette porte est fermée, nous sommes en nage, et pourtant, il fait encore plus chaud au sol.

### LE VOL VERS DAKAR

L'hôtel à Abidjan est très moderne, avec une grande salle de restaurant et de danse et un cinéma parlant. Ce soir-là, des résidents français donnent un bal ; ils sont trois cents à écouter deux films parlant américains ; après quoi, ils dansent au son d'un bon orchestre jusqu'à 3 heures du matin. Clark Gable et William Powell m'amuse beaucoup quand je les entends parler en français. Comment dormir ? Je m'arrange

pour reposer un couple d'heures avant que l'on nous appelle à cinq heures pour le café, avant le départ matinal.

Nous arrivons à la base d'hydravions longtemps avant le jour ; on chauffe les moteurs et leur flamme est plus vive dans l'air sombre. Nous prenons place à bord, dans la cabine bien éclairée. L'appareil roule, les chocs diminuent peu à peu et nous décollons en 35 secondes. Nous suivons la côte couverte en grande partie par la forêt tropicale et par une ou deux plantations de coprah.

Au large de **Sassandra**, petit port côtier, se trouve un des nouveaux bateaux allemands de transport de fruits, ce qui suscite la remarque suivante d'un des passagers : « Tout ce qu'ils auraient à faire, en cas de guerre, ce serait de descendre les bananes et les remplacer par des canons. » Ces bateaux sont très solides, très rapides, et construits probablement dans un double but, de sorte qu'ils soulèvent quelques commentaires dans l'Ouest-Africain.

En passant le Cap Palmas, dans la République indépendante de Liberia, j'observe un grand bateau encastré dans le rivage ; on dirait qu'il est là depuis des années et qu'on lui a enlevé toutes pièces démontables. Après 3 h. 30 environ, à 840 km., nous atterrissons sur une lagune dans un large marais, derrière Monrovia, la capitale.

L'équipe de ravitaillement de la Shell nous attend et, bientôt, une douzaine de nègres ont pompé 800 litres d'essence. Nous sommes aussi visités par un bateau à rames transportant les directeurs des Postes de Libéria, avec leur drapeau qui porte une étoile et des bandes.

Le ravitaillement dure 25 minutes, ce qui est un résultat, étant donné l'équipement primitif.

Quelques instants après, nous décollons face à la ville et passons juste au-dessus de la bande étroite de sable qui sépare la lagune de la mer, à hauteur des fenêtres supérieures des maisons. Et le voyage se poursuit en direction de Conakry, en Guinée Française.

Le long de la presqu'île de Sierra Leone, je peux revoir de nombreux endroits que j'ai visités en 1928, au cours d'une prospection de platine. La plupart des lignes marquant les limites de la concession, sont encore visibles dans la brousse.

Il y a longtemps que nous avons mangé notre breakfast, de sorte que nous sommes prêts pour le lunch qui nous est servi à Conakry, dans deux petites cabanes herbues. Nous avons du poulet froid, des cornichons, du camembert, de la salade et du vin en abondance. Nous avons donc un bon moral, quand nous rejoignons l'appareil pour la grande étape qui doit nous emmener à Dakar.

Conakry a un excellent aérodrome qui semble récent, car nous avons survolé un autre petit terrain près de la ville. Deux passagers nous quittent à cette escale, mais nous en prenons un nouveau.

Après le départ de Conakry, nous dormons presque tous. Pour moi, je me réveille à environ 250 km. plus au nord pour examiner l'archipel de Bissagos, en Nouvelle-Guinée. C'est un ensemble étonnant de champs de riz, tout découpés, traversés, ça et là, par des marais tortueux et des lagunes.

Pour nous qui passons à 1.500 mètres d'altitude, tout apparaît comme le véritable cauchemar d'un inspecteur, car j'imagine que si l'Océan monte de 4 ou 5 mètres, tout va disparaître. Ce paysage s'étend sans changement sur plus de 160 km.

Après avoir dépassé la colonie britannique de Gambie, nous descendons bientôt à Dakar, sur un bon aérodrome aux longues pistes goudronnées. Il est quatre heures. Dans les hangars, il y a plusieurs appareils, y compris le quadrimoteur Farman *Ville-de-Montevideo*, du service transatlantique. Il n'y a pas de formalités de passeport et quelques minutes plus tard, après avoir fait nos adieux aux trois hommes de l'équipage du Sikorsky, avec une bonne quantité de poignée de mains, nous gagnons la ville par l'autobus d'Air France.

Nous avons parcouru 2.150 km. ce jour-là, sans être fatigués le moins du monde.

---

W. H. C. BLAKE

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.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Lettre-avion Abidjan-Besançon (mars 1938) : « Correspondance avion retardée et détériorée par suite de l'accident aérien survenu le 23 mars 1938 ».

LE PREMIER ANNIVERSAIRE DE L' « AÉROMARITIME »  
(*Les Annales coloniales*, 4 avril 1938)

Un an déjà que les « Sikorsky » de l'Aéromaritime transportent chaque semaine courrier et passagers de Dakar à Pointe-Noire et vice-versa : 470.000 kilomètres ont ainsi été parcourus au long de notre côte occidentale, en suivant la ligne des paquebots des Chargeurs Réunis. Et 270.000 l'ont été sur la bretelle Niamey-Cotonou qui relie la ligne côtière à l'artère centre africaine d'Air-Afrique.

Réunissant, vendredi soir, au George-V, quelque deux cents personnalités du monde colonial, de l'air et du parlement en un élégant dîner commémorant cet anniversaire, M. Henry Bérenger, président de la Compagnie des Chargeurs Réunis, pouvait justement se féliciter des brillants résultats de cette première année d'exploitation : pas la moindre irrégularité dans les horaires ; pas l'ombre d'un accident.

Ainsi, les vieux affréteurs de Bordeaux, dont les unités bourlinguent depuis tant d'années sur la côte d'Afrique, ont su associer, sous leur pavillon, la grande rivale dressée par le progrès : la ligne aérienne.

Maintenant l'air et la mer conjuguent leurs efforts, leur technique, pour le plus grand bien-être de nos colons, au plus grand bénéfice de notre Empire.

---

À l'ordre de la Nation  
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1938)

Le gouvernement a cité à l'ordre de la nation M. Yves Mahéas, chef du service de l'aviation à la Compagnie des Chargeurs Réunis (Aéromaritime), capitaine de corvette de réserve, qui a trouvé la mort dans un accident d'aviation, au cours de l'accomplissement de son devoir professionnel, le 24 mars dernier.

---

LE CULTE DU SOUVENIR  
(*Les Ailes*, 14 avril 1938)

LE COMMANDANT YVES MAHEAS, qui était à la tête de « L'Aéromaritime » et qui trouva la mort dans l'accident du Canigou, survenu à l'avion de Casablanca-Toulouse, a été cité à l'ordre de la Nation.

---

À tire-d'aile  
Abidjan-Paris  
(*Les Annales coloniales*, 20 juin 1938)

Six heures, le jour vient de se lever et le *Sikorsky* se profile au seuil de cette lagune qui va lui permettre de prendre l'air dans quelques instants. Le commandant Carrié est là, entouré d'un état-major de pilotes et de mécaniciens, qui veille à la bonne tenue du départ.

Les passagers arrivent, affairés et heureux à la perspective de se trouver à la Métropole en moins de trois jours. L'avion est complet car le Sud a compris que l'avion est le moyen de communication de l'avenir et déjà, l'on parle de doubler le service, car

les huit places de Pointe-Noire à Dakar apparaissent comme nettement insuffisantes. Les moteurs ronflent à plein régime. L'avion se précipite dans cette belle lagune Ebrié qui est dominée par la masse imposante du Palais du Gouvernement, l'eau gicle sur les hublots, la machine avance, rapide et sûre, [effectue] un large tour pour prendre la direction du vent et dans un décollage parfait, elle prend l'air majestueuse et digne.

Quel beau paysage que cette imposante forêt tropicale qui défile sous les yeux émerveillés par ce spectacle encore plus grandiose du haut des airs.

Le *Foucauld*, croisé à cent kilomètres au sud de Monrovia, semble un petit joujou qui se balance au gré de l'océan.

Monrovia apparaît, superbe caravansérail où les maisons ont poussé selon les fantaisies de chacun sans qu'un urbaniste ait présidé aux destinées de cette capitale.

Conakry permet en une large escale de goûter quelque repos et d'oublier le ronronnement des moteurs à la longue un peu étourdissant, mais tout a une fin et il faut songer à gagner Dakar.

La ville impériale a l'habitude des transits. Déjà, son port est en passe de devenir un des plus importants du monde, mais, avec le progrès, la navigation aérienne a fait de Dakar un nœud de communications qui rayonne vers l'Amérique et les divers centres africains. Quel but de promenade pour les Dakarois que de venir à l'aérodrome respirer cette atmosphère du Sud qui flaire bon l'air de la brousse.

Quelques heures d'arrêt permettent de prendre un repos bien gagné, mais avec la nouvelle organisation d'Air France, il est possible maintenant de passer quelques jours dans cette capitale qui forme un trait d'union entre l'Afrique Noire et la Métropole. Quelle est respectable cette ville avec sa cathédrale, ses mosquées, son marché et les villages indigènes qui l'entourent, et ce n'est qu'à regret que l'on regagne l'aérodrome où le Dewoitine vous attend pour vous emporter vers cette Casablanca qui fait l'admiration de tous ses visiteurs.

Ce jour-là, l'aérodrome est envahi par une foule où l'on reconnaît l'élite de la population qui a tenu à venir nombreuse apporter un témoignage de respectueuse sympathie à M<sup>me</sup> Launay qui quitte l'Afrique après un séjour de vingt ans auprès de son mari, l'inspecteur général des Travaux publics qui a présidé avec talent et succès à tous les grands travaux d'aménagement de la Fédération, atteint par l'âge inexorable de la retraite. M. Launay regagne la France dans quelques semaines. M<sup>me</sup> Launay laisse à Dakar un souvenir inoubliable et qu'il soit permis de rappeler qu'elle a été, avec le gouverneur Mondon et M<sup>me</sup> Bressolles, une animatrice et une administratrice intelligente et dévouée de cette œuvre de la Croix-Rouge qui représente aujourd'hui en Afrique un centre vivant de charité et de solidarité. Combien est émouvant ce geste spontané d'une ville entière pour honorer une carrière toute empreinte d'activité et de dévouement. M<sup>me</sup> Launay conservera de ce départ d'Afrique, terre à laquelle elle a donné le meilleur d'elle-même, un souvenir impérissable.

Villa-Cisneros constitue la halte-ravitaillement : une table à l'allure la plus familiale vous permet de reprendre vos sens dont l'équilibre a été un peu rompu par les mugissements des trois moteurs, mais quelques instants suffisent pour voir régner la plus franche gaité qui se traduit en une conversation générale.

Agadir vous rappelle les fâcheux incidents de l'avant-guerre et prête à réfléchir sur les événements de l'avenir dans cette masse de coton qui ne vous quittera pas jusqu'à Casablanca.

Quel bel effort a été déployé par le grand maréchal qui a présidé à l'organisation de ce Maroc, qui est aujourd'hui la plus belle perle de notre Afrique du Nord, cet admirable succès, il va vous être permis de le contempler du haut des airs et vous quitterez l'Empire chérifien persuadé que la volonté réfléchie d'un homme permet les plus belles réalisations.

Pourquoi faut-il, au sortir de cette œuvre conçue dans le plus pur esprit pacifique, se retrouver à Alicante en plein pays d'activité guerrière ? Les cargos brûlent lentement, les

dépôts d'essence touchés par les bombes dégagent une colonne imposante de fumée noirâtre.

Barcelone la dernière étape avant la traversée des Pyrénées, voit la séparation des voyageurs entre Toulouse et Marseille. Ce passage des Pyrénées à travers la rocaille de la montagne n'est pas sans grandeur. Toutefois, la vitesse de l'appareil nous prive rapidement de ce spectacle enchanteur et vous remet dans cette vallée de la Garonne en attendant Francazal et Toulouse, cette belle cité languedocienne qui, rapidement, vous fait oublier l'Afrique Noire par son charme si prenant.

Quelques coups d'ailes et voilà Le Bourget et la masse majestueuse de sa gare aérienne, qui vous reçoit avant de vous lancer dans le tourbillon de la vie parisienne.

Quel progrès se trouve réalisé grâce au concours des Compagnies d'Air France et de l'Aéromaritime dont l'activité permet aujourd'hui de faire de Dakar un faubourg de Paris, et quelle impression de sécurité donnent ces appareils aux lignes harmonieuses où le confort permet d'accomplir les plus longues distances, grâce au courage et à l'initiative de ces pilotes de ligne qui font l'admiration du monde.

Louis TRAPES.

---

MINISTÈRE DE L'AIR  
Citations à l'ordre de la nation  
(*Les Annales coloniales*, 29 août 1938)

Le gouvernement de la République française cite à l'ordre de la nation :

DUCHESNE,

pilote à la Compagnie des Chargeurs Réunis (aéromaritime).

Excellent pilote de transports publics, qui a apporté à la Compagnie des Chargeurs Réunis l'expérience acquise au service d'entreprises aériennes spécialisées dans les vols transafricains.

A notamment contribué à la création et au développement de la ligne aérienne Cotonou-Niamey.

A trouvé la mort, le 10 juillet 1938, sur ce même trajet, dans l'accomplissement de son devoir professionnel, sans s'être départi un seul instant de ses qualités de courage et de sang-froid.

Totalisait, lors de cet accident, plus de 2.000 heures de vol.

Le gouvernement de la République française cite à l'ordre de la nation :

HYORDEY.

Entré comme mécanicien à la Compagnie des Chargeurs Réunis (Compagnie aéromaritime) en avril 1938, a trouvé la mort le 10 juillet suivant, au cours d'un voyage aérien auquel il participait pour la mise au point des moteurs qui équipaient l'appareil.

Plein de conscience et de zèle, est tombé victime de son devoir professionnel.

---

## L'AVIATION MARCHANDE DEVANT LES GOUVERNEMENTS

---

L'essor fulgurant des lignes aériennes  
par Robert BONAME  
(*Les Ailes*, 22 décembre 1938)



La base de l'Aéromaritime à Abidjan ; la paillote « salle d'attente »  
et, à gauche, le mirador de signalisation.

---

LEGION D'HONNEUR  
Ministère de l'air  
(*Le Journal des débats*, 7 janvier 1939)

Est nommé chevalier, à titre posthume, M. Ernest Duchesne, pilote aviateur à la  
Compagnie des Chargeurs réunis (Aéromaritime).

---





Coll. Jacques Bobée

Lettre-avion Abidjan-Paris par Aéromaritime (24 février 1939)



AÉROMARITIME  
CÔTE OCCIDENTALE AFRIQUE  
de Dakar à Pointe-Noire  
SERVICES AÉRIENS  
DES  
CHARGEURS RÉUNIS

---

LE PRIX DU COMITÉ FRANÇAIS DE PROPAGANDE AÉRONAUTIQUE  
Lescure, Beudon, Fournier ont été les meilleurs navigateurs de 1938  
(*Les Ailes*, 13 juillet 1939)

Ils appartiennent à l'Aéromaritime qui, dans de dures conditions météorologiques et géographiques, a réalisé une régularité de 100 p. %

ATTIRER l'attention sur la sécurité des transports aériens et, en particulier, faire connaître au public les meilleurs des navigateurs qui sont un élément essentiel de cette sécurité, tel est le double but du Prix annuel du Comité français de propagande

aéronautique. Si le règlement en a varié au cours des temps — et cela se conçoit — le but est resté toujours le même. Naguère, les prix du C.F.P.Aé allaient automatiquement aux navigants de diverses catégories, pilotes, radios, mécaniciens, qui avaient parcouru le plus grand nombre de kilomètres sans accidents. Aujourd'hui, le jury délibère et choisit, dans chaque catégorie, ceux qu'il juge les plus méritants ; c'est un effort que le C.F.P.Aé. encourage et cet effort se mesure aux difficultés surmontées. Cette année, la palme est revenue à trois navigants de l'Aéromaritime : Lescure, Beudon, Fournier.

Avant de nous étendre un peu plus longuement sur eux, notons que le jury est composé d'hommes particulièrement compétents en la matière. Sous la présidence de M. P.-L. Richard, sous-directeur de la Régie Air-Afrique, il réunit, le 29 juin, Jacques Vivent, directeur de l'Aéronautique civile ; Sadi Lecointe, inspecteur général de l'Aviation commerciale ; Michel Détroyat, président de l'A.P.N.A. ; Marinier, secrétaire de cette association ; Pierre Fournier, président du C.F.P.Aé. ; M. H.-G. Laignier, secrétaire général du C.F.P.Aé., et les représentants des cinq compagnies intéressées.

#### L'effort de l'Aéromaritime

Le 1<sup>er</sup> mars 1937, la Compagnie des Chargeurs Réunis qui, depuis cinquante ans, dessert par bateaux la côte occidentale de l'Afrique, inaugurerait un service aérien de poste et de messageries — l'Aéromaritime — entre Dakar et Cotonou ; un peu plus tard, la même année, la ligne fut prolongée jusqu'à Pointe-Noire. Enfin, encore un peu plus tard et toujours la même année, à partir du 13 septembre 1937, la Compagnie fut autorisée à transporter des passagers.

L'Aéromaritime était ainsi toute jeune en 1938, l'année considérée pour le Prix du C.F.P.Aé. ; par conséquent, ni son infrastructure ni sa météorologie n'étaient parfaites.

Entrons un peu dans le détail des difficultés que rencontrèrent les équipages des amphibies Sikorsky « S-43 » sur le parcours Dakar-Pointe-Noire, afin de mieux saisir les mérites de l'équipe mise à l'honneur.

Les équipages de l'Aéromaritime opèrent en toutes saisons dans une zone équatoriale. C'est-à-dire qu'ils doivent assurer le service dans la saison des tornades, formations qui se déplacent à des vitesses qui peuvent atteindre 100 kilomètres à l'heure sur des fronts de 100 à 150 km. Ces tornades vont de 50 mètres au-dessus du sol jusqu'à 6.000 et 7.000 m. d'altitude ; la mer est démontée, il tombe une pluie torrentielle ; la visibilité est nulle. Les pilotes, pour éviter les tornades, font de longs détours en atmosphère agitée.

Mais la saison des tornades n'est pas seule à présenter des difficultés ; la saison des pluies a bien les siennes. Le plafond est entre 100 et 200 mètres et les couches nuageuses montent très haut. La navigation en P.S.V. [pilotage sans visibilité] est délicate dans un pays sans gonio au sol et où des montagnes, comme le Cameroun, atteignent jusqu'à 4.000 mètres. Les matinées sont souvent tendues de brouillards épais.

En saison sèche, le pilote a à faire aux brumes de sable qui réduisent la visibilité. Ainsi, les conditions météorologiques sont véritablement peu favorables et cela surtout entre Cotonou et Pointe-Noire. Les conditions géographiques ? Elles ne valent guère mieux, car elles imposent de traverser le delta du Niger, de 600 km. de large, et les 700 km. de désert de l'Etat de Libéria. En 1938, les vols se compliquaient du fait que, faute de terrains, les amerrissages avaient lieu sur des plans d'eau parfois très agités.

Que dire des navigants qui, dans ces circonstances, vivant à Abidjan ou à Cotonou, c'est-à-dire soumis aux rigueurs du climat, sont parvenus à assurer un service régulier à cent pour cent ?

Que dire, en particulier, des trois navigants mis en avant par le Prix du C.F.P.Aé : le pilote Louis Lescure qui a parcouru, en 1938, 215.760 km. ; le mécanicien Louis Beudon, aux 192.900 km. et enfin le radio Jean Fournier, aux 221.870 kilomètres ?

L'utilité d'un Prix comme celui du C.F.P.Aé est incontestable, car il donne l'occasion de parler du travail des navigants des lignes et de tirer de l'anonymat quelques-uns des meilleurs.

L'Afrique à l'honneur

À côté de ces navigants qui ont paru les plus méritants, le jury a cependant pris connaissance « avec le plus grand intérêt et la plus grande sympathie » — c'est sa formule — des propositions présentées par les autres compagnies et leurs noms mis en valeur se retrouvent dans la liste des médailles décernées par la chambre de commerce de Paris.

En tête des grandes médailles d'argent, nous trouvons Jean Assollant, qui accomplit une œuvre magnifique à Madagascar, œuvre que les « Ailes de France » du mois de juin ont étudiée en détail.

Mais à côté d'un Assollant, pilote célèbre, la liste des grandes médailles d'argent nous apprend que Vye, mécanicien, a parcouru 209.000 km. pour la Régie Malgache et pour Air-Afrique, dont 31.000 en avion au-dessus du canal de Mozambique ; que le mécanicien navigant Mellot a parcouru 138.000 kilomètres ; que le pilote Jacques Joffre, du réseau africain d'Air-France, a parcouru 160.000 kilomètres entre la France et Dakar ; que l'équipage Descamps-Barbier-Carret, de la Régie Air-Afrique, a parcouru 174.000 km.

Enfin, la médaille de bronze de la chambre de commerce de Paris a été attribuée au pilote Plamont, au radio Faugier et au mécanicien Texier, d'Air Afrique.

---

LE PRIX DU COMITÉ FRANÇAIS DE PROPAGANDE AÉRONAUTIQUE  
Lescure, Beudon, Fournier ont été les meilleurs navigants de 1938  
(*Les Ailes*, 9 novembre 1939)

---

LA GUERRE 1939-1945  
d'après C. SCHMIT  
(UTA Entreprise, n° 86, mars 1978)

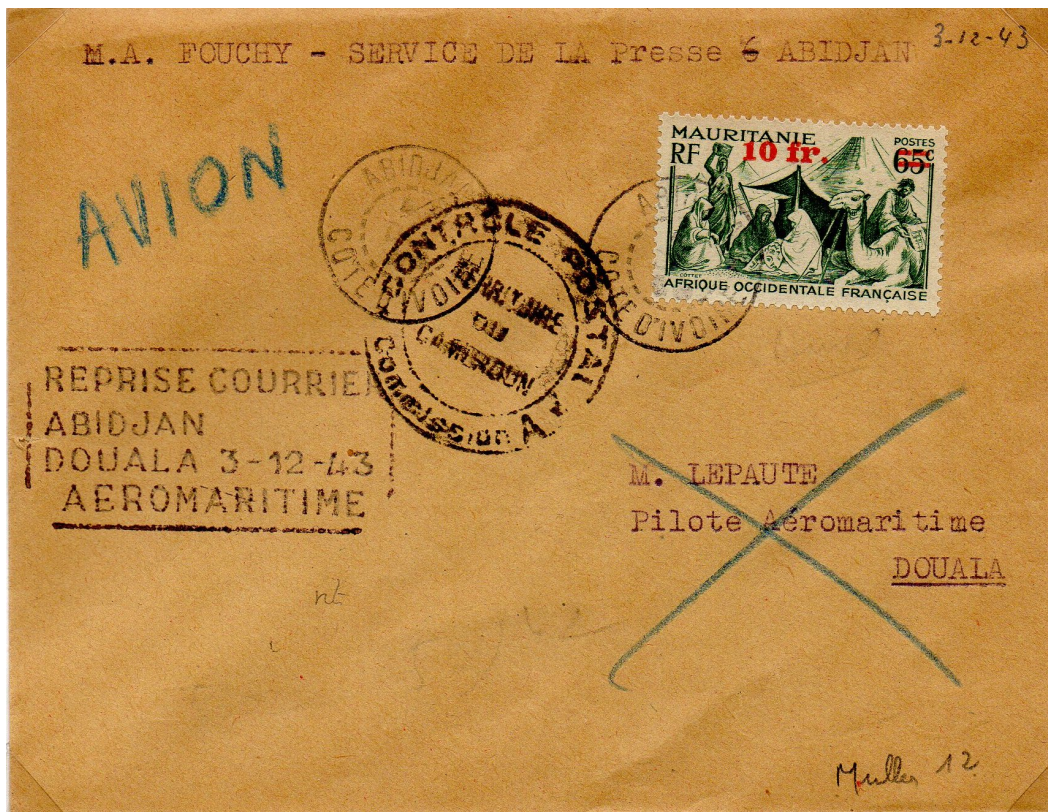
Dès le début de la guerre, les entreprises aériennes furent réquisitionnées et placées sous le contrôle des autorités militaires (Direction du transport aérien). Après un court arrêt, l'exploitation reprit sur la ligne Dakar-Pointe-Noire, mais la bretelle Niamey-Cotonou fut supprimée.

Le 20 mars 1940, un accord amiable fut passé avec le ministre de l'Air qui s'était substitué à la Réquisition, ce qui permit d'ouvrir, à l'occasion du 160<sup>e</sup> voyage de retour, l'escale régulière de Lagos.

La débâcle amena la cessation de la presque totalité des activités de l'Aéromaritime. Un Sikorsky qui venait d'effectuer le 170<sup>e</sup> voyage fut même bloqué à Abidjan.

De juin 1940 à 1943, seuls des services partiels, et parfois intermittents, furent accomplis. En 1943, il devint cependant possible, grâce au prolongement de la ligne Dakar-Cotonou jusqu'à Lagos, et à la création de l'escale d'Accra, de relier le service côtier de l'Aéromaritime au réseau aérien de la France combattante créé par le colonel Marmier. Ce réseau comprenait les « Lignes aériennes militaires » (L.A.M.) Accra-Kano-Fort-Lamy ; Pointe-Noire-Brazzaville-Fort Lamy ; Pointe-Noire-Libreville-Douala-Lagos-Accra.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1943, en vertu d'une ordonnance du 19 avril, signée du général Giraud, commandant en chef civil et militaire en Afrique, les éléments africains d'Air France et de l'Aéromaritime furent militarisés, en partie, pour la durée de la guerre.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Lettre Abidjan-Douala 3 déc. 1943. Destinataire : Lepaute, pilote de l'Aéromaritime.



Coll. Jacques Bobée

Lettre Abidjan-Brazzaville

Lignes aériennes militaires. Reprise courrier régulier Abidjan-Pointe-Noire-Madagascar 26 nov. 1943

L'APRÈS GUERRE

d'après C. SCHMIT

(UTA Entreprise, n° 87, septembre 1978)

.....  
 En 1944, l'Aéromaritime est placée sous l'autorité de la Direction des transports aériens du gouvernement provisoire du général de Gaulle qui confie l'exploitation des lignes aériennes au Réseau des lignes aériennes françaises (R.L.A.F.).

La situation de l'aviation civile est catastrophique : de très rares avions, une infrastructure très endommagée, des usines de constructions aéronautiques détruites. Enfin, l'ordonnance du 26 juin 1945 crée la Société nationale Air France.

Dans l'immédiat, les Chargeurs réunis consacrent leurs efforts à la renaissance de leur flotte maritime. Pourtant, Francis Fabre garde intacte sa foi dans le transport aérien. Les Chargeurs passent un accord commercial avec Air France aux termes duquel ils assurent sa représentation dans leurs escales africaines.

NOTRE AVIATION AUX ANTIPODES

« AIR FRANCE PACIFIQUE »  
 COMPAGNIE NÉO-CALÉDONIENNE  
 (Les Ailes, 6 septembre 1947)

.....  
 Après la guerre, dans un souci d'étatisation à outrance, on décida qu'Air-France absorberait toutes les autres entreprises existantes : la Régie Air Afrique, Air-Bleu, les Lignes Malgaches et, naturellement, Air France Transatlantique. L'« Aéromaritime », filiale des Chargeurs réunis, devait jouir d'un statut spécial : il semble bien que ses

services aient été, à leur tour et en fait, amalgamés à ceux d'Air France qui resta ainsi la seule compagnie française exploitant un réseau national et international de lignes aériennes régulières.

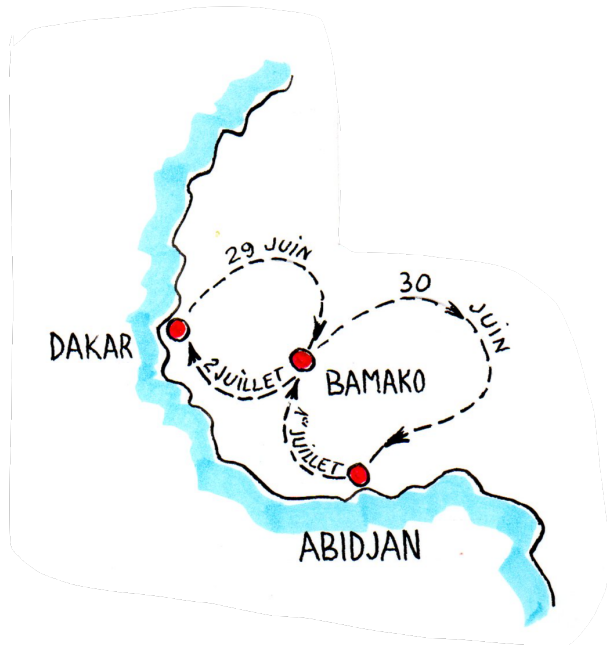
.....  

---

L'APRÈS GUERRE  
d'après C. SCHMIT  
(*UTA Entreprise*, n° 87, septembre 1978)

.....  
En 1948, enfin libérés de l'hypothèque d'une nationalisation de la marine marchande, les Chargeurs réunis ne cachent pas leur intention de reprendre leurs activités aériennes. L'Aéromaritime, bien que clouée au sol depuis 1944, a toujours une existence légale sous la forme d'une société anonyme.

.....  
Acceptant la proposition de Max Hymans et Henri Ziegler, les Chargeurs réunis créent, en 1949, avec Air France, Jean Combard et Roger Loubry (de la Société aérienne de transports internationaux), une nouvelle compagnie aérienne : l'Union aéromaritime de transport.



Petit circuit de l'A.O.F.





[Coll. Jacques Bobée](#)

Petit circuit A.O.F.

Nouveau service bimensuel

DAKAR-BAMAKO-ABIDJAN-DAKER

1<sup>re</sup> liaison par ROTAM (Réseau occidental transports aériens militaires) 29 juin, 2 juillet 1945

Timbres Côte-d'Ivoire : rapides de la Comoé

---

Illustrations : nombreuses cartes postales,  
lettres et timbres de la [collection Jacques Bobée](#).

---

Suite :

[Union aéromaritime de transport \(UAT\)](#).