

Mise en ligne : 23 novembre 2018.
Dernière modification : 9 septembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE (1919-1938)

Avions taxis
Baptêmes de l'air
Écoles de pilotage
Cartographie aérienne

...

Branche algérienne

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_aerienne_frse-Algerie.pdf

Branche marocaine

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_aerienne_frse-Maroc.pdf

Branche indochinoise

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Cie_aerienne_frse-IC.pdf

S.A., 1^{er} avril 1919.

Ferdinand GROS (1883-1964), président

Polytechnicien.

Dirigeant d'une quarantaine de sociétés.

Fondateur et président de l'Azote français. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Azote_francais.pdf

André BALLEYGUIER, administrateur délégué

Né le 23 décembre 1887 à Paris.

Ingénieur des Manufactures de l'État (tabacs)

Chevalier de la Légion d'honneur :

M. Balleyguier (Henri), lieutenant observateur à l'escadrille C. 4 : observateur plein d'entrain et d'énergie. A fait de nombreux réglages d'artillerie depuis le mois de décembre 1914 et a mis toute son intelligence à perfectionner le réglage de l'artillerie par l'application de méthodes nouvelles et l'emploi des projecteurs. A été, le 14 juillet 1915 pris à partie par un avion ennemi, s'est trouvé à faible hauteur des tranchées ennemies. A essayé d'obturer avec les mains les trous faits par les balles dans le réservoir d'essence ; l'appareil ayant pris feu en l'air, a été gravement brûlé et a conservé tout son sang froid pour porter secours à son pilote grièvement blessé (JORF, 14 août 1915, p. 5680).

Muté en mars 1941 de la manufacture des tabacs de Nantes à celle d'Issy-les-Moulineaux.

Compagnie aérienne française
(*La Journée industrielle*, 26 avril 1919)

Sous ce titre, vient de se former une société anonyme ayant pour objet l'exploitation de toutes les applications actuelles et futures de la navigation aérienne notamment : les transports particuliers ou en commun des personnes et des marchandises, et la photographie aérienne sous toutes ses formes ;

L'achat, la vente, le louage, l'affermage, la garage, le convoyage, l'entretien et la réparation des appareils d'aviation de toute nature ;

L'acquisition et la vente de tous brevets se rapportant aux applications ci-dessus.

Le siège est à Paris, 126, rue de Provence.

Le capital est fixé à 500:000 francs en actions de 500 francs.

Les premiers administrateurs sont : MM. Henri Balleygnier, ingénieur des Manufactures de l'État, capitaine aviateur, à Paris, rue du Général-Foy, 11 ; Charles Cahen d'Anvers, capitaine aviateur, à Paris, rue Galilée, 28 ; André Caron, industriel, à Paris, rue Georges-Berger, 7 ; Ferdinand Gros, industriel, lieutenant aviateur, à Paris, rue Cambon, 39 ; Pierre Lescop, industriel, capitaine aviateur, à Paris, rue de Courcelles, 47 ; Émile Pierra, chef d'escadron, pilote aviateur, à Paris, rue Cambon, 39, et Fernand Robbe, directeur général des Ateliers de constructions mécaniques du Val-d'Or, lieutenant aviateur, à Paris, rue Cardinet, 17.

Cie aérienne française
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 mai 1919)

Cap. .500.000 fr. en 1.000 act. de 500 fr. Il a été créé 300 parts de fondateur, dont 100 attribuées à M. Balleyguier et 200 aux souscripteurs d'origine. Siège : 126, rue de Provence, Paris. Conseil : MM. Balleyguier, Cahen d'Anvers, Caron, Gros, Lescop, Pierra, Robbe ¹. Statuts chez M^e Champetier de Ribes, à Paris. — *Petites Affiches*, 24 avril.

La Conquête de l'Air
(*L'Écho d'Alger*, 31 août 1919)

Madrid, 30 août. — L'*Officiel* publie un décret autorisant la Compagnie aérienne française à organiser un service aérien sur le territoire espagnol de Port-Bou à Cadix avec des aérodromes obligatoires,

Compagnie aérienne française.
Assemblées générales ordinaire et extraordinaire au 10 mars 1921.
(*L'Aéronautique*, mars 1921)

¹ Fernand Robbe (1889-1974) : fils de Charles Robbe et de Marie Cahen. Administrateur de plusieurs sociétés électriques contrôlées par son demi-frère Georges Loustau :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Electrification_industrielle.pdf

Comme ancien pilote de guerre, administrateur de la Compagnie aérienne française. Député PSF de la Seine-et-Oise (1936-1942), commandeur de la Légion d'honneur.

La Compagnie aérienne française a tenu, sous la présidence de M. Ferdinand Gros, président du conseil d'administration, une assemblée ordinaire, afin d'approuver les comptes du premier exercice social, et une assemblée extraordinaire, afin de décider l'augmentation de son capital.

Le rapport du conseil d'administration sur l'exercice écoulé fait ressortir que La Compagnie aérienne française a réalisé en tous points le programme qu'elle s'était donné au moment de sa création, le 1^{er} avril 1919 ; elle a établi une organisation décentralisée par régions, qui lui permet d'exécuter industriellement dans la France entière toutes les formes du « travail aérien » (notamment photographie, publicité, messageries, tourisme). Son effectif est d'une quarantaine d'avions. La Compagnie a ouvert récemment une école de pilotage ; elle compte entreprendre en outre l'exploitation d'une ligne internationale.

Le rapport du commissaire aux comptes expose les détails du bilan, qui fait ressortir, compte tenu des amortissements pratiqués, un bénéfice net d'exploitation que l'assemblée décide de reporter à nouveau.

L'assemblée nomme un nouvel administrateur, M. Bernard de Courville ².

À l'issue de l'assemblée générale ordinaire, les actionnaires se sont réunis en assemblée générale extraordinaire et ont décidé le principe d'une augmentation de capital à concurrence de 10 000 000 de francs par tranches successives ou simultanées, aux époques et dans les formes que décidera le conseil d'administration.

Salon de l'aéronautique (*Le Temps*, 13 novembre 1921)

.....
Au point de vue tourisme, on trouve au stand de la Compagnie aérienne française un barème de tous les trajets que l'on peut accomplir, et qui indique aussi bien le prix d'un billet pour aller en avion du Bourget à Fontainebleau, que pour aller du Bourget à Biarritz, Nice, Florence, Rome ou Constantinople. Cette compagnie ne borne pas là son activité. Elle a un service de photographie appliquée à la topographie. On peut voir au Salon un plan photographique de la ville d'Aurillac et le plan graphique qui en est déduit. C'est cette compagnie qui a effectué le plan photographique au 4/5.000^e du département de la Seine, pour les services de l'extension de Paris.

Notons encore des plans de domaines, de cadastres, d'exploitations industrielles; sans compter les vues de villes, de monuments historiques, de sites remarquables par leur pittoresque ou leur intérêt géographique.

Ne voilà-t-il pas des formes nouvelles de l'activité humaine créée par l'aviation?

Le congrès International de navigation aérienne (*Le Temps*, 21 novembre 1921)

Les membres du premier congrès international de navigation aérienne ont visité hier l'institut aéro-technique de Saint-Cyr. Un grand nombre de personnalités du monde de l'aviation étaient présentes. M. Toussaint, directeur de l'institut aérotechnique, a présenté aux congressistes toutes les installations modernes de notre grand établissement d'études aéronautiques.

² Maurice BERNARD DE COURVILLE (1860-1944) : X-Génie maritime. Au service de Schneider depuis 1908. Officier de la Légion d'honneur. Membre de l'académie de Marine.

La matinée d'aujourd'hui a été occupée par des séances dans les commissions au Grand-Palais.

À la commission de navigation aérienne, M. Carlier, directeur commercial de la Compagnie aérienne française, a fait une conférence sur la photographie aérienne en accompagnant son exposé de démonstrations projectives.

Cet après-midi, M. Eiffel, l'illustre savant français, recevra des congressistes dans son hôtel de la rue Rabelais. Au programme de demain lundi figure la visite des usines d'aviation Bréguet.

AÉRONAUTIQUE

Les applications du travail aérien (*Le Temps*, 31 janvier 1922)

Nous avons signalé, lors du dernier Salon de l'aéronautique, les remarquables résultats obtenus par la Compagnie aérienne française, dont nous avons dit toute l'activité dans les applications si diverses de l'aéronautique au travail aérien.

Au cours d'un entretien que nous avons eu récemment avec M. H. Balleyguier, administrateur de cette compagnie, celui-ci a bien voulu nous résumer les travaux de son groupement pendant les deux derniers mois de l'année.

La Compagnie aérienne française a centralisé d'abord à son siège social, 39, rue Cambon, à Paris, les entreprises de voyages aériens à la demande des voyageurs, qui peuvent, en outre, trouver des billets dans les principales agences.

C'est ainsi qu'en novembre et décembre, La Compagnie aérienne française a exécuté une suite de circuits dans la région parisienne, d'autres circuits aux environs de Nice et sur la Côte d'Azur, et également quelques voyages de particuliers de Paris à Nice ; enfin des vols de nuit au dessus de Paris, en aéro-car à 12 passagers.

En ce qui concerne la photo-topographie, La Compagnie aérienne française a livré les plans des villes de Saintes, Troyes, Aurillac et Beauvais, ainsi que les plans de toute la zone d'extension de ces villes. Elle a livré également, à la préfecture de la Seine le plan au 1/5.000^e du département de la Seine, lequel était exposé au Grand-Palais, en octobre dernier, et elle a enfin mis en chantier les levés aériens de plans pour les villes de Dinard, Aigues-Mortes et Alais.

On sait que ces plans sont commandés par les municipalités pour servir de fond aux projets d'embellissement et d'agrandissement exigés par la loi du 14 mars 1919.

En photo-publicité, la Compagnie aérienne française a effectué les photographies des usines Communeau, à Beauvais ; des usines Niclausse et Phares Blériot, à Paris ; des établissements Mauchauffée, à Troyes ; de l'hôtel Ruhl, à Dinard ; des usines du Comptoir métallurgique luxembourgeois « Columeta », à Belval, Esch, Dudelange, Dommeldange, Burbach, Audun-le-Tiche. Enfin, comme réclame aérienne, la publicité par lancement de parachutes et de prospectus ayant défilé à la préfecture de police, il a été entrepris une publicité lumineuse nouvelle.

C'est pourquoi, chaque soir de beau temps, on peut actuellement voir se déplacer au-dessus des boulevards une enseigne lumineuse de 26 mètres de long sur 4 mètres de large, portant comme inscription : « Le Grand Bougnat ». Pour attirer les regards du public, la projection de la tour Eiffel suit cette enseigne lumineuse dans son rayon.

L'activité de la Compagnie aérienne française est réelle et il faut reconnaître qu'elle a su envisager toutes les applications possibles de l'aéronautique à la vie courante.

La carte de la Guyane par avion
(*Le Temps*, 8 février 1922)

Le gouvernement de la Guyane vient de passer commande à La Compagnie aérienne française d'un premier travail pour l'établissement de la carte de la Guyane française. L'exécution de ce travail va être entreprise dès le mois de mars.

AÉRONAUTIQUE
École de pilotage
(*Le Temps*, 4 mars 1922)

Le ministère de la guerre a décidé une tentative de décentralisation régionale pour l'instruction d'élèves pilotes aviateurs. Pour la région du Sud-Est, depuis deux ans, les assemblées départementale et municipale du Gard et de Nîmes ont chargé La Compagnie aérienne française d'organiser, sur le terrain de Courbessac, l'école de pilotage. Celle-ci a déjà fourni une quarantaine d'élèves brevetés et elle vient de recevoir un nouveau contingent de vingt unités.

Ces élèves passent leur brevet sur avion Spad et peuvent alors prendre place immédiatement dans les escadrilles.

En même temps, l'école de Courbessac instruit les jeunes français ou étrangers se présentant aux épreuves du brevet officiel de tourisme (1^{er} et 2^e degrés).

AÉRONAUTIQUE
L'aviation et les transports maritimes
(*Le Temps*, 8 avril 1922)

Tous les jours, les grandes compagnies de navigation maritime exploitant les lignes transatlantiques (Europe-Amérique) complètent leur service de paquebots par des services d'avions rapides entre leurs escales et les capitales.

Ainsi nous apprenons, que La Compagnie aérienne française s'est entendue avec les compagnies Cunard et White Star Line pour le transport rapide par avion de leurs passagers de Cherbourg à Paris, ou réciproquement. Cette étape, qui sera parcourue en 2 h. 30, permettra aux passagers, pressés d'avoir la correspondance à Paris avec les express à destination de l'Europe centrale et orientale et de gagner ainsi un temps très appréciable.

On ne peut que se féliciter de voir une partie du trajet sur terre s'effectuer dorénavant par la voie des airs, au profit de notre aviation commerciale.

AÉRONAUTIQUE
Les applications de l'aviation
(*Le Temps*, 9 avril 1922)

L'aviation reçoit tous les jours de nouvelles applications ; il est question d'employer l'avion pour la protection des vignobles contre la grêle.

L'avion se déplaçant au sein des nuages suspects créerait une perturbation de l'atmosphère autrement efficace que celle produite par les moyens actuels (canons et fusées paragrêles).

La Compagnie aérienne française, qui a spécialement étudié la question, s'est mise en rapport étroit à cet effet avec la confédération des vigneron du Sud-Est.

Tout dernièrement, elle a fait une communication intéressante à ce sujet à la réunion de la Société centrale d'agriculture de Nîmes et la création d'une fédération réunissant tous les groupements intéressés a été décidée. On ne peut que souhaiter la mise au point complète et le succès de ce nouveau procédé original de protection des vignobles contre la grêle.

AÉRONAUTIQUE
Le 1^{er} mai et l'aviation
(*Le Temps*, 4 mai 1922)

Toute la presse parisienne a signalé le rôle joué à l'occasion du 1^{er} mai par l'avion *Goliath*, qui fut pour le service d'ordre un auxiliaire précieux. Il est évident qu'une application aussi nouvelle de l'aviation ne s'improvise pas. Aussi convient-il de compléter les informations données à ce sujet, en précisant que l'organisation et la mise au point de ce nouveau service furent l'œuvre d'une active collaboration de la Compagnie aérienne française et des services intéressés de la préfecture de police.

AÉRONAUTIQUE
La ligne aérienne Cherbourg-Paris
(*Le Temps*, 19 juin 1922)

La correspondance des transatlantiques est une des applications pratiques de l'aviation ; à ce sujet, le cas du port de Cherbourg se révèle comme très intéressant c'est là l'escale d'un grand nombre de compagnies maritimes.

Cherbourg est le dernier promontoire de l'Europe où un passager pressé peut rejoindre le navire en partance ; quand on vient d'Amérique, c'est le premier point du continent où les passagers, pressés de rejoindre l'Europe centrale, peuvent quitter le bord.

Le service organisé depuis l'année dernière par La Compagnie aérienne française entre l'aérodrome du Bourget et Cherbourg s'intensifie cette année à la suite d'un contrat signé avec la White Star Line et la Cunard Line le 10 mai 1922. Au départ du *Majestic* le 7 juin courant, 18 passagers étaient inscrits. Inversement, les passagers arrivant d'Amérique prennent à bord leur billet de transport en avion et retiennent leur place par T. S. F. sur le terrain de départ de Querqueville.

On ne peut que féliciter La Compagnie aérienne française de son heureuse initiative. Les passagers qu'elle prend à bord des paquebots américains, au lieu de continuer jusqu'à Liverpool et Hambourg, ou même en Norvège, passent immédiatement par les voies françaises et par Paris pour continuer leur voyage sur l'Ancien Continent.

AÉRONAUTIQUE
Le tour de Paris en aéronef
(*Le Temps*, 21 juin 1922)

Ainsi que nous l'avons annoncé précédemment, La Compagnie aérienne française assure, depuis un mois déjà, un service régulier d'excursions aériennes autour de Paris.

Ces excursions partent chaque après-midi du Bourget à 16 h. 1/2 et des autobus emmènent les voyageurs à destination du Bourget; départ de la Madeleine tous les jours à 14 h. 1/2.

Tous ceux qui ont profité de cette organisation, qui s'imposait, ne tarissent pas d'éloges sur l'enthousiasme des passagers, qui, à un millier de mètres d'altitude, scrutent la capitale, tournent au-dessus de la tour Eiffel et contemplant les méandres de la Seine et de la Marne. Les voyageurs sont d'ailleurs nombreux, et il est intéressant de constater que si les années précédentes l'excursion était pratiquée surtout par des étrangers, cette année, la population parisienne de toutes classes, les jeunes gens des collèges, les sociétés sportives affluent à l'aérodrome pour faire ce vol intéressant qui est une des meilleures formes de propagande en faveur de l'aéronautique.

AÉRONAUTIQUE
L'aviation en Alsace
(*Le Temps*, 23 juin 1922)

La population alsacienne se montre favorable aux idées nouvelles. La Compagnie aérienne française vient d'envoyer des avions dans la région de Mulhouse et de Strasbourg pour effectuer des travaux aériens. Cet essai a été accueilli par une grande quantité de commandes de la part des principaux industriels d'Alsace et Lorraine, notamment la Société alsacienne de constructions mécaniques, Dollfus-Mieg et Cie, les filature et tissage de jute de Bischwiller, les mines de La Houve, la nouvelle filature de Cernay, la direction du port de Strasbourg, etc.

Des vols de tourisme et des voyages à la demande sont organisés également avec départ au terrain d'Habsheim, près de Mulhouse, et au terrain de Neudorf, près de Strasbourg.

L'Alsace est un magnifique pays qu'on connaît mieux après avoir volé au-dessus de son sol.

Faut-il citer entre autres le remarquable trajet entre Strasbourg et Mulhouse au-dessus de la vallée du Rhin, avec un d'un côté la ligne des Vosges et, de l'autre, la Forêt-Noire?

AÉRONAUTIQUE
À la Compagnie aérienne française
(*Le Temps*, 28 juin 1922)

La Compagnie aérienne française fait connaître que son bureau de Paris, 89, rue Cambon, est transféré 25, rue Royale. Téléphone provisoire Élysées. 26-71.

AÉRONAUTIQUE
L'aviation dans l'Est
(*Le Temps*, 19 août 1922)

L'industrie aérienne française a fait son apparition en Alsace au mois d'avril. Elle y a été accueillie immédiatement par des commandes fort importantes. On peut citer parmi celles-ci le levé du port de Kehl à l'aide de la photographie aérienne, réalisé par la Compagnie aérienne française, et destiné aux travaux d'agrandissement du port. Plus

de 50 propriétaires d'usines ont fait exécuter par cette même Compagnie aérienne des photographies de leurs exploitations.

AÉRONAUTIQUE
Les voyages aériens
(*Le Temps*, 4 septembre 1922)

Dans révolution de l'aviation commerciale, la recherche du confort et du pratique avait encore de sérieux progrès à faire. À ce point de vue, les nouvelles « voitures volantes », que la Compagnie aérienne française vient de mettre en service, notamment pour la correspondance des transatlantiques entre Paris et Cherbourg, constituent un résultat remarquable. C'est la véritable limousine aérienne, légère, dont l'intérieur, très clair et très bien aéré, permet à trois ou quatre passagers de voyager confortablement assis, comme dans les meilleures carrosseries de luxe.

Le voyage aérien à bord de ces avions est un véritable plaisir, d'autant plus que leurs qualités de vol sont très supérieures au triple point de vue de la, vitesse, de la stabilité et de l'atterrissage.

La mise -en service de ces nouveaux avions montre le souci que La Compagnie aérienne française a de satisfaire la clientèle de plus en plus nombreuse de ses voyages aériens.

AÉRONAUTIQUE
Le transport des malades par avion
(*Le Temps*, 17 septembre 1922)

Le récents comptes rendus des opérations des armées d'Afrique et d'Orient confirment l'utilité des avions pour le transport rapide des blessés.

On pouvait supposer, que cette utilisation de l'avion était exclusive à. des pays pauvres en communications.

Or, à-plusieurs reprises, ce mode de transport a été utilisé en France, dans des conditions avantageuses, supprimant les transbordements du malade, et évitant les cahots de la route ou du chemin de fer.

Plusieurs transports de ce genre ont été exécutés cet été, et La Compagnie aérienne française a spécialisé plusieurs de ses « voitures volantes » au transport de malades couchés ; l'aménagement permet à une infirmière de se tenir assise auprès du malade.

Le dernier voyage du genre a été exécuté ce mois-ci, exactement le dimanche 10 septembre, sur la demande d'un médecin militaire, qui, gravement atteint, fut transporté, couché, de Marseille à Royan, sa femme assise à côté de lui. Le voyage eut lieu en quatre heures, et le malade fut déposé sur la plage. Il avait ainsi évité de nombreux changements de trains, qu'il ne pouvait supporter.

Autre détail, l'avion sanitaire qui exécuta ce transport fut demandé d'urgence au Bourget, le 9 septembre ; il arriva dans la journée à Marseille, repartit le lendemain matin avec le malade, atterrit à Royan à midi et rentra le soir à Paris par Angoulême et Tours.

Des voyages de ce genre mettront l'aviation commerciale en faveur dans le public, en lui prouvant leur utilité et leurs avantages incontestables.

AÉRONAUTIQUE
La publicité aérienne
(*Le Temps*, 14 octobre 1922)

La publicité aérienne vient à l'ordre du jour. L'hiver dernier, les Parisiens ont pu voir à plusieurs reprises dans le ciel des avions géants évoluant de nuit sous les projecteurs de la tour Eiffel avec des placards lumineux. À Londres et Paris, les jours de beau temps, d'autres avions ont tracé des réclames, immenses lettres blanches dans le ciel bleu. Sur les plages, dans les villes d'eaux de France, en un seul mois, La Compagnie aérienne française, qui est la première innovatrice de la publicité aérienne et qui en a fait une de ses spécialités, a jeté des tonnes de prospectus et de parachutes de publicité pour un grand journal. L'aviation de travail a chaque jour des débouchés nouveaux, et dans cette voie on constate un indéniable progrès.

AÉRONAUTIQUE
Les plans de gares et de cimetières par photographie aérienne
(*Le Temps*, 16 février 1923)

Les applications de la photographie aérienne sont connues de nos lecteurs, mais une application plus concrète vient de se révéler.

En moins d'un mois, sur demande de l'entreprise chargée de l'électrification de la voie ferrée Bordeaux-Irun, La Compagnie aérienne française a établi le lever de 34 gares à l'échelle de 2 par mètre; ces plans donnent avec un grand luxe de détails, non seulement l'emplacement exact des voies, mais tout leur équipement, aiguilles, disques, supports de transport de force, etc.

On peut dire que, désormais, l'avion est un outil indispensable pour les compagnies de chemins de fer pour lesquelles il est un organe de surveillance.

Une autre application vient d'être réalisée pour plusieurs communes de la Creuse l'établissement de plans de cimetières. Il est certain que pour les nécropoles, comme pour les villes, les opérations de lever, habituellement longues et fastidieuses pour les géomètres, sont considérablement simplifiées par l'utilisation des clichés aériens. Ce rapprochement est d'ailleurs intéressant : une ville vue à 6.000 mètres de haut présente à peu près le même aspect qu'un cimetière vu à 600 mètres.

Informations financières
Compagnie aérienne française
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1923)

L'assemblée ordinaire de cette société, dont le siège est à Suresnes, 18, rue de Nanterre, sous la présidence de M. F[ernand] Gros, a approuvé les comptes du troisième exercice social terminé le 31 octobre 1922 se soldant par un bénéfice net de 174.984 francs, y compris les reports antérieurs de 108.930 francs. Elle a fixé le dividende brut à 40 francs par action A, 20 fr. par action B et à 27 francs par part de fondateur.

En vue d'augmenter le rendement de son exploitation qui dépend essentiellement des circonstances atmosphériques, la Société a étendu ses voyages à l'Afrique du Nord, effectuant des travaux aériens et des voyages sur demande au Maroc et en Algérie, notamment, à Casablanca, Philippeville, Constantine. Elle compte au cours de l'exercice 1922-1923, consolider cette organisation qui assurera l'utilisation permanente de son matériel et de son personnel.

AÉRONAUTIQUE

Une heureuse initiative du sous-secrétaire d'État des P. T. T.
(*Le Temps*, 6 avril 1923)

M. Paul Laffont, sous-secrétaire d'État des postes, vient de mettre au service des P. T. T. les ressources de la locomotion aérienne.

Un contrat avec la Compagnie aérienne française assure à l'administration des P. T. T., et sur simple demande adressée à cette compagnie, les avions pour le transport immédiat des dépêches vers toutes destinations.

La Compagnie aérienne française a l'exclusivité de ces transports, qui renforcent puissamment les moyens matériels dont disposent les P. T. T. pour parer à tout accident ou tout événement qui interromprait ou rendrait insuffisantes les communications télégraphiques et postales.

C'est là un progrès intéressant dans l'organisation postale de notre pays, dont il faut nous féliciter.

AÉRONAUTIQUE

À la Compagnie aérienne française
(*Le Temps*, 22 avril 1923)

La Compagnie aérienne française vient de fêter son quatrième anniversaire. L'historique, qui a été présenté à cette occasion, mentionnait les très grands progrès réalisés depuis le 1^{er} avril 1919. Ils sont rendus tangibles par les dividendes successifs, qui furent zéro en 1920, 10 % en 1921, 8 % en 1922. Ces résultats démontrent que l'aviation industrielle a pris une place bien à elle dans les manifestations de l'activité nationale.

AÉRONAUTIQUE

Levés de plans de villes
(*Le Temps*, 28 avril 1923)

De nombreuses villes continuent à faire appel à la photographie aérienne pour l'exécution des plans qui leur sont nécessaires.

La Compagnie aérienne française à Suresnes, spécialisée depuis longtemps dans ces travaux, obtient sans cesse de nouvelles commandes de la part des municipalités d'un esprit très moderne et soucieuses de leur intérêt.

C'est ainsi que M. Ch. Marret, maire d'Eaubonne, a commandé à la C. A. F. le plan de sa commune.

La ville de Penmarch, dont M. P.-J. Larnicol est le maire, a également passé sa commande à la C. A. F.

À son tour, M. Maugé, maire de Verrières-le-Buisson, vient de commander le plan photographique de sa commune à la Compagnie aérienne française.

(*Le Temps*, 23 mai 1923)
(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1923)

Les premiers avions commerciaux viennent de faire leur apparition à Tunis ; une importante campagne de travaux a, en effet, été confiée par les services officiels de la régence de Tunis à La Compagnie aérienne française pour l'exécution de levés de plans en différentes parties du territoire tunisien, notamment dans les régions de Tunis, de Kairouan et de Sfax : ces travaux comportent en particulier des opérations cadastrales et le levé de la route de Tunis à Sfax.

Les progrès réalisés dans les nouveaux procédés photographiques donnent à nos grandes entreprises africaines de travaux publics des moyens à grand rendement pour l'établissement et l'exécution de leurs projets.

Au Maroc, l'administration du séquestre des biens allemands, en Algérie plusieurs municipalités, notamment celles de Philippeville et Constantine, viennent aussi d'avoir recours à la Compagnie aérienne française pour l'établissement de plans à grande et à petite échelle.

La faveur du public
(*Le Temps*, 1^{er} juillet 1923)

Le plus fort appui que nos entreprises aériennes puissent avoir est celui qu'elles sauront prendre directement sur une collectivité de petits actionnaires fervents, dans l'avenir de l'aviation commerciale. Un résultat très intéressant vient d'être obtenu dans ce sens par la Compagnie aérienne française. Après quatre ans d'exploitation, poursuivant la réalisation méthodique d'un programme approuvé dès 1920 par l'assemblée générale des actionnaires, le conseil d'administration de cette société avait décidé de taire une augmentation de capital de 1 million de francs, portant ainsi son capital social à 2.500.000 francs. L'émission fut adressée directement au public sans l'appui d'aucun établissement financier et fut couverte en trois semaines. La liste des actionnaires, composée de personnes de toutes classes, de toutes professions, propriétaires chacune d'un nombre de titres variant entre un et cinquante., constitue une preuve particulièrement intéressante de la foi du public français dans l'avenir de l'aviation commerciale, notamment dans l'avenir de la Compagnie aérienne française. Il est vrai que les résultats et les travaux de cette société, particulièrement remarquables, justifient cette confiance d'un caractère essentiellement industriel, exploitant les voyages sur demande et toutes les applications du travail aérien (notamment photographie et cadastre) ; cette société vit presque exclusivement de son exploitation, malgré les difficultés inhérentes à une industrie aussi nouvelle ; l'appui de l'État pour elle est tout à fait modeste proportionnellement à celui que reçoivent les entreprises de services réguliers de transports publics.

C'est un très beau succès pour l'industrie française.

AÉRONAUTIQUE
Le cadastre de Brest par avion
(*Le Temps*, 24 octobre 1923)

M. Nardon, maire de Brest, a confié à La Compagnie aérienne française l'exécution du plan de la ville par la photographie aérienne. En même temps, la municipalité de la ville voisine, Lambézellec, a décidé l'établissement du plan de la commune par les

mêmes procédés et M. Hervé, maire de cette ville, vient aussi de passer un marché avec La Compagnie aérienne française.

AÉRONAUTIQUE
Le plan photographique de Morlajx
(*Le Temps*, 26 octobre 1923)

Le plan de la ville de Morlaix et de sa zone d'extension vient d'être levé par La Compagnie aérienne française pour le compte de la municipalité, comme suite au marché passé récemment avec M. Chatel, maire de cette ville.

AÉRONAUTIQUE
Le Salon belge
(*Le Temps*, 11 novembre 1923)

(De notre envoyé spécial)
Bruxelles, 9 décembre.

Ainsi que nous l'avons annoncé, le 17^e Salon belge de l'automobile s'est augmenté cette année d'une section aéronautique, ou, malheureusement, les exposants français ne sont pas en majorité. Et c'est regrettable.

Néanmoins, dans cette section aéronautique du Salon, la Compagnie aérienne française a montré une remarquable série de plans, établis par photos aériennes, aussi des vues panoramiques d'usines et des vues pittoresques de villes ou de sites remarquables.

Parmi les premières :

Le plan photographique et le plan graphique de la Rochelle au millième ; un fragment du parcellaire de Lyon-Saint-Fons ; les plans de Saintes et Aurillac ; une gare de chemin de fer, et des photos de travaux publics.

Parmi les photographies aériennes d'établissements industriels : Les vues des usines Columeta, dans le Luxembourg ; les Chantiers navals Worms, et un certain nombre de vues d'usines en France, Belgique et Hollande

Enfin, quelques vues pittoresques : la Cité de Paris, le pont du Gard, etc.

Cette exposition est assurée par la Compagnie aérienne belge, laquelle est une filiale de la même Compagnie aérienne française, constituée à Bruxelles avec l'appui d'un certain nombre de hautes personnalités belges.

AÉRONAUTIQUE
Le travail aérien en Belgique
(*Le Temps*, 27 janvier 1924)

On sait que La Compagnie aérienne française avait déjà fondé en Espagne une société filiale, la Compañía española de aviación, pour l'exploitation du travail aérien (levés de plans, photographies, écoles de pilotes et mécaniciens, etc.).

Cette compagnie a d'ailleurs obtenu la concession d'un important marché d'État pour la formation d'élèves pilotes militaires.

Voici qu'en Belgique vient de se fonder une nouvelle filiale de la C. A. F. pour l'exploitation de la photographie aérienne sous les mêmes formes.

Nous avons d'ailleurs parlé de l'intéressante participation de la Compagnie aérienne belge au Salon de Bruxelles. Cette société vient d'être définitivement constituée ces jours derniers.

C'est un nouveau pas de l'extension économique française à l'étranger où les travaux de la C. A. F., notamment en ce qui concerne les levés de plans, sont déjà avantageusement connus.

Compagnie aérienne française
(*La Journée industrielle*, 21 mai 1924)

L'assemblée ordinaire de cette société, dont le siège est à Suresnes, 18, rue de Nanterre, tenue récemment, sous la présidence de M. Caron, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 octobre 1923, présentant un solde créditeur de 210.798 fr. 77, y compris le report antérieur de 52.331 fr. 75. Elle a fixé le dividende à 30 fr. net pour les actions n° 1 à 3.000, et à 7 fr. 50 pour les actions de 3.001 à 5.000.

Au cours de cet exercice, l'effort principal de la société a porté sur la photographie aérienne dont le rendement est actuellement chose acquise. Les voyages sur demande ont également donné un appoint intéressant.

L'activité sociale s'étend maintenant à la Tunisie, à l'Algérie et au Maroc. D'autre part, la Compagnie aérienne française a suscité en Belgique et en Espagne la création de compagnies aériennes dont les bases et les champs d'activité sont essentiellement semblables aux siens.

En Espagne, la Compañía española de aviación est en plein fonctionnement. Constituée en février 1923, cette société est concessionnaire d'un marché pour l'instruction d'un certain nombre de pilotes pour le gouvernement espagnol. Le contrat qui la lie à la Compagnie aérienne française stipule que les opérations effectuées entre ces deux sociétés doivent être ratifiées par l'assemblée de leurs actionnaires. Pour l'exercice écoulé, ces opérations consistent en une cession de matériel.

L'assemblée a ratifié la nomination de MM. Gradis ³ et Jacobs en qualité d'administrateurs.

COUPS D'AILES
(*Les Ailes*, 31 juillet 1924)

On a donné, au Bourget, la semaine dernière, une très belle présentation de nos avions commerciaux, aux délégués des « Advertising Clubs » américains. Les « Advertising Clubs », ce sont, en somme, les associations des techniciens de la publicité ; cette forme de l'activité commerciale a acquis aux États-Unis une importance qu'elle n'a pas encore chez nous.

Quoi qu'il en soit, la démonstration aéronautique qui a été faite en présence de ces délégués fut fort brillante. Tous les avions civils, depuis le bon « Goliath », en passant par le « Jabiru-Farman », le nouvel avion Latécoère, la limousine Bréguet, les multimoteurs Potez, Caudron, Blériot, etc. jusqu'à l'avionnette Dewoitine-Vaslin 2 lit., ont exhibitionné longuement.

³ Gaston Gradis (1889-1968) : d'une famille d'armateurs bordelais. Polytechnicien, président de Nieuport-Astra, constructeur d'avions à Issy-les-Moulineaux, administrateur de nombreuses sociétés. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SOCHEPAR-Casablanca.pdf

À bord d'un « Goliath-Farman » de l'Air-Union, à bord de deux autres « Goliath » de la Compagnie aérienne française, les membres des « Advertising Clubs », pilotés par Lucas ⁴ et Dubois, volèrent ensuite au-dessus de l'aérodrome et, naturellement, se retirèrent enchantés de cette promenade.

Annuaire industriel, 1925 :

AÉRIENNE FRANÇAISE (Cie), 18, r. de Nanterre, Suresnes (Seine). T. Suresnes 0-12 et 0-72 ; Wagr. 92-59. Ad. t. Cafran-Suresnes. Soc. an. au cap.de 1.500.000 fr. Cons. d'adm. Adm. délégué : M. Balleyguier, ing. des Manuf. de l'État ; Adm. : MM. Ferdinand Gros, banquier ; de Courville, ing. du Génie maritime ; Cahen d'Anvers ⁵, banquier ; Caron, industriel ; Pierre, industriel ; Robbe, industriel. Direct. commercial : M. A. Carlier ; Direct. technique: M. Jalbert, ing.-École de pilotage pour 40 élèves à Nîmes.

Aérodrome de Paris au Bourget, T. Nord 58-08. Agence : 25, r. Royale, Paris, 8^e. T. Elys. 69-50. Succursale : 5, r. Charlemagne, Nîmes (Gard).

Navigation aérienne et transports aériens. Relevés photographiques par avions. Levés de plans pour villes et communes et toutes entreprises de travaux publics. Tous travaux topographiques, cartographiques au moyen de photo aérienne. Vues panoramiques d'usines et chantiers. Publicité aérienne. Lancements par prospectus et parachutes. Publicité lumineuse par avions. Prise de clichés de reportage. Agriculture : protection par avions des récoltes et vignobles contre la grêle. Production de nuages artificiels pour la protection des récoltes contre la gelée. Reconnaissances par avions de fonds de mer, bancs de sable, rochers et bancs de poissons. Recherche des épaves.

Compagnie aérienne française
(*L'Information financière, économique et politique, 20 mars 1925*)

L'assemblée ordinaire d'hier a approuvé les comptes de l'exercice écoulé, se soldant par un bénéfice net de 173.524 fr, compte tenu du reliquat bénéficiaire du précédent exercice, s'élevant à 73.107 fr.

Le dividende brut a été fixé à 50 fr. par action numéros 1 à 3000 et à 15 fr. par action numéros 3001 à 5000.

Le conseil, dont les pouvoirs arrivaient à expiration, a été réélu en son entier.

Compagnie aérienne française
(*L'Information financière, économique et politique, 14 mars 1926*)

L'assemblée ordinaire tenue le 12 mars, sous la présidence de M. F. Gros, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 21 octobre 1925, faisant apparaître, après

⁴ Victor Lucas : administrateur de la Société française de transports en Afrique équatoriale (1928), chevalier de la Légion d'honneur (titres exceptionnels) (*JORF*, 12 août 1929). L'un des fondateurs de l'aéro-club de la Charente-Inférieure à La Rochelle avec terrain à Lagord (janvier 1933).

⁵ Charles Cahen d'Anvers (1879-1957) : marié à Suzanne Lévy. Administrateur du Crédit foncier franco-canadien, de la Société des Sels gemmes et Houilles de la Russie méridionale, président de la Société foncière du Paraguay,, administrateur de Peñarroya, Cuivre et pyrites, président de la Société marocaine des Béni Ahsen (S.A., 1947, Meknès), de la Société marocaine des Beni M'Tir (S.A., 1928, Meknès), de la Société marocaine de Sidi Taïbi (S.A., 1925, Meknès), des Fruits de l'Aderhoul (S.A., 1947, Meknès) et de la Société marocaine de terres et cultures (S.A., 1931, Meknès)...

amortissements, un bénéfice net de 100.114 francs, auquel s'ajoute le report antérieur de 37.814 francs.

Le dividende brut a été fixé à 30 francs, soit net 24 fr. 60 par action nominative et 18 fr. 00 par action au porteur.

Report à nouveau : 96.594 francs.

Le rapport du conseil souligne l'amplification du rendement industriel de la Compagnie au cours de l'exercice écoulé. La section Transports et Voyages a obtenu de bons résultats ; elle a notamment effectué des transports urgents demandés par l'administration des PTT. L'agence « Air Express » a participé d'une manière active au transport général des compagnies de transports réguliers. La section Photo-Topographie a vu s'accroître sensiblement son activité pour les levés de plans de travaux publics et les relevés de cadastre. Le cadastre de la Martinique, commencé en 1925, sera terminé vers la fin de 1926, La Compagnie vient d'inscrire en carnet la commande du lever de toute la zone internationale de Tanger.

La filiale « Compañia española de aviación » a donné toute satisfaction ; il en est de même de la filiale belge.

LÉGION D'HONNEUR
Aéronautique et transports aériens
(*Le Temps*, 17 mars 1927)

Chevalier

Marc (Gabriel), chef pilote à La Compagnie aérienne française.

AÉRONAUTIQUE
(*La Presse*, 17 mars 1927)

L'aviateur Victor Lucas vient de passer avec succès son brevet de transport public pour hydravions. Il est parti pour le Canada afin d'y photographier la région des Grands Lacs.

(*Les Ailes*, 24 mars 1927)

Le pilote Victor Lucas vient de partir au Canada. Pour le compte de la C.A.F., il y fera de belles photographies.

COUPS D'AILES
(*Les Ailes*, 28 avril 1927)

Le pilote A. Monville s'est embarqué sur « l'Olympic » à destination de New-York où il sera rejoint d'ici peu par MM. de Lesseps, Lucas et un autre pilote de la C.A.F. Car c'est pour le compte de cette dernière que la sympathique équipe s'en va travailler en Amérique.

Guerre et Marine
(*Les Journal des débats*, 5 mai 1928)

Le général inspecteur de l'aéronautique est de retour de Syrie. Le général Hergault, inspecteur de l'aéronautique, et son chef d'état-major, le colonel de Crozals, sont arrivés au Bourget hier, à 18 heures, de retour de Syrie, où ils étaient allés inspecter nos escadrilles d'Alep. Partis le 12 avril du Bourget, le général et son chef d'état-major avaient atteint Constantinople en deux jours.

Deux jours après leur arrivée à Constantinople, ils allaient à Alep par le train. Leur retour s'est effectué en deux jours également par les avions de la Compagnie aérienne française. Le général, à son arrivée au Bourget, a exprimé toute sa satisfaction pour ces deux voyages aller et retour.

AÉRONAUTIQUE
Le XI^e Salon de l'aéronautique
(*Le Temps*, 1^{er} juillet 1928)

La Compagnie aérienne française

Le président s'est longuement arrêté à l'exposition de la Compagnie aérienne française où il a été reçu par M. Ferdinand Gros, M. Henri Balleyguier et M. Ferdinand Robbe, administrateurs.

Il a examiné avec intérêt le développement que cette compagnie a pris dans l'exécution et la vulgarisation de voyages aériens; il s'est intéressé à la création des nouvelles bases de cette société à Montpellier, Nice, Marseille, Cherbourg, Calais, Alger, Tunis, et a constaté le nombre considérable de passagers qui effectuent des vols à bord de ses avions et hydravions.

Une partie importante de l'exposition est consacrée aux travaux de phototopographie, de cadastre et de photographie industrielle pour lesquels cette société s'est créé une réputation mondiale. M. Doumergue s'est intéressé: particulièrement au lever cadastral de la commune de Corbeil-Cerf (Oise), exécuté par les procédés nouveaux de phototopographie sous le contrôle de la direction générale du cadastre. Il a admiré les très importants travaux faits par la Compagnie en France, en Afrique, en Amérique, du Nord, en Belgique, en Espagne et en Roumanie.

Pour terminer, le président a vivement félicité les dirigeants de cette société qui, actuellement à sa dixième année d'existence, a su exécuter très brillamment en France et dans plusieurs pays étrangers son programme industriel sans aucune subvention d'État.

LA VIE AÉRIENNE
La fête aérienne de Clermont-Ferrand
(*Les Journal des débats*, 1^{er} septembre 1928)

Clermont-Ferrand ne recevra pas seulement les concurrents du rallye, mais il enregistrera également les belles performances qui seront faites par les avions des centres d'entraînement. L'effort des centres est extrêmement considérable. Quarante-quatre pilotes, à bord de vingt-deux avions disputeront [la coupe de la marquise de Sévigné, gagnée, en 1927, par le centre de Montpellier, de la Compagnie aérienne française](#). Indépendamment de ce centre, représenté par deux appareils pilotés par

MM. Fabre, Molinier, Robert et Sabatier, le centre de Douai, de la Compagnie internationale de navigation aérienne, a engagé deux avions dont les pilotes seront MM. Célisse, Loncke; Vinchon, Delafraye.~

Enfin, la Compagnie française d'aviation* n'aura pas moins de 18 avions en ligne, appartenant aux centres de :

Orly, pilotes MM. Makee, Libert-Leduc, Douls-Ridray, Charpentier-Signeux, Poulain de Marolles, Dulac ;

Lyon, pilotes Montange, Huguet-Guiron, Robin-Perrichon, Ginet ;

Bordeaux, pilotes Prevotel, Bureau-Lacaze, Soubie ;

Angers, pilotes : Marcais, Landreau-Maufra, Dayot ;

Clermont-Ferrand, pilotes: Dupoux, Calart-Descubes, Pinot ;

Marseille, pilotes Serge, Sallenave-Gardair, David ;

Chalon-sur-Saône, pilotes : Franco, Levitte-Bornand, Fablet.

Reconnaitances aériennes et terrestres par les compagnies de chemins de fer (*Les Journal des débats*, 6 octobre 1928)

Nous sommes informés que la société d'études fondée par les grands réseaux de chemins de fer, sous le titre de Société pour le développement de l'aviation commerciale française, fait procéder actuellement, par la Compagnie aérienne française, à des reconnaissances aériennes et terrestres destinées à l'établissement d'une liaison postale entre Bordeaux et Genève. Un des avions de cette compagnie a effectué, le 3 octobre, le trajet complet de Bordeaux à Genève avec escale à Aulnat (Clermont-Ferrand) et à Lyon.

Fera-t-on cette Révolution ? (*L'Air*, 1^{er} février 1929)

Jammy SCHMIDT, député de l'Oise, demande la réfection du cadastre avec l'aide de la photographie aérienne

600 millions au lieu de 5 milliards ; 20 ans au lieu de plusieurs siècles.

.....

La Compagnie aérienne française, à elle seule, a photographié plus de quatre cents plans de villes ou régions urbaines (dont Lyon, Marseille, Nîmes, Poitiers, etc.) et effectué de nombreux levés cartographiques et cadastraux (au Canada, à la Martinique, en Afrique Equatoriale Française), etc.

Le travail aérien aux-colonies par André Carlier. (*Les Annales coloniales*, 23 février 1929)

[nb corr.]

Il ne faut pas croire que seule l'aviation de transport est intéressante aux colonies.

Évidemment, chaque jour, elle devient de plus en plus une nécessité et son utilité n'est pas discutable, lorsque nous pourrons exécuter confortablement et avec sécurité en quatre ou cinq heures un voyage qui, à l'heure actuelle, prend six ou sept jours.

Mais il ne faut pas oublier que cette aviation de transport, qu'elle soit postale ou pour voyageurs, est intimement liée, à l'établissement de l'infrastructure de la ligne et que cette infrastructure sera longue et coûteuse à organiser. Sans attendre cette application au transport, l'aviation peut immédiatement rendre des services inestimables pour la reconnaissance du terrain.

Or, nul ne contestera que le développement économique d'un pays exige la possession d'une carte de son territoire. Toutefois, dans certains cas, l'immensité des zones inexplorées ou imparfaitement connues, leurs difficultés d'accès, leur éloignement rendent pratiquement impossible l'établissement de la carte. Cette opération serait trop longue et trop coûteuse. D'ailleurs, on pourrait être amené ainsi à engager des frais considérables à la cartographie d'un territoire qui, par la suite, se révélerait sans intérêt, sans ressources à exploiter. Ces dépenses seraient à peu près inutiles.

Il est donc préférable de procéder d'abord, dans ce cas, à une simple reconnaissance, en vue de recueillir des renseignements topographiques généraux sur le territoire.

C'est alors qu'intervient la photographie aérienne comme merveilleux agent de renseignement.

Grâce à l'image aérienne, soit panoramique, soit planimétrique, nous aurons rapidement, et avec des frais beaucoup moins élevés que par la reconnaissance terrestre, la configuration du pays, de ses rivières, de ses lacs, de ses montagnes, de ses forêts.

En somme, ce document, « la Reconnaissance photographique », donnera une première estimation de la richesse du pays exploré et un moyen d'orienter l'exploitation de ce pays. Il permettra en outre de définir, d'après ces études, quelles sont les régions immédiatement intéressantes et exploitables, et c'est de ces régions seules que l'on entreprendra tout d'abord rétablissement de la carte.

L'ÉTABLISSEMENT DE LA CARTE

La carte est, comme nous le disions, le premier document essentiel à la mise en valeur du territoire. Elle intéresse directement tous les services du pays : travaux publics, routes, voies ferrées, voles navigables, services économiques, concessions minières, forestières, agricoles, services de défense nationale, enseignement, etc. Elle intéresse aux mêmes titres les entreprises et les particuliers.

C'est en somme, l'image simple et commode du pays, sur laquelle s'élaborent tous les grands travaux, toutes les grandes études d'intérêt public.

Par la phototopographie basée sur la photographie aérienne, on peut obtenir dans des conditions exceptionnelles de rapidité et de prix, les divers documents que nous venons de signaler, y compris les plans parcellaires, cadastraux, plans de villes, concessions minières, etc.

Toutes ces opérations si diverses peuvent être exécutées par la phototopographie. En effet, on a de bonne heure songé à utiliser la photographie comme un auxiliaire des procédés usuels de levés de plans. La possibilité d'enregistrer mécaniquement et simultanément sur un cliché l'image de tous les points du terrain, augmentait sensiblement la rapidité des arpentages. On a utilisé d'abord des clichés, pris d'un point élevé du sol, que l'on restituait selon les règles de la perspective géométrique. Mais ces clichés ne couvraient qu'une surface relativement restreinte et de nombreuses zones du terrain se trouvaient cachées par rapport à l'objectif.

Pour remédier à ces inconvénients, on a eu recours à des clichés pris d'un ballon captif ou d'un cerf-volant.

Mais ce n'est qu'avec l'avion que la phototopographie a fait un pas décisif et est vraiment entrée dans le domaine pratique. Par sa mobilité, sa vitesse, l'avion peut parcourir en quelques heures des territoires très étendus que l'on photographie

verticalement, face au sol, c'est-à-dire en enregistrant l'image du sol dans la forme même où il doit être représenté sur la carte.

*
* *

La Compagnie aérienne française a mis au point toute la technique de ces procédés dont voici les principales qualités.

La *rapidité d'exécution*, bien supérieure à celle que peuvent atteindre les anciens-procédés. :

La *précision*, que l'on obtient par les procédés de phototopographie est du même ordre que celle que l'on obtient dans les relèvements par les méthodes usuelles avec report graphique. Ce fait, maintes fois contrôlé, a fait l'objet d'expériences officielles en France, notamment au ministère des régions libérées. Ajoutons que le lever basé sur les photographies aériennes, par son caractère industriel et le contrôle mutuel des diverses opérations, écarte toute possibilité d'omission ou d'erreurs matérielles auxquelles sont naturellement sujets les meilleurs géomètres.

L'*économie*. L'avantage d'économie des levés par la phototopographie résulte de l'économie de temps et du haut rendement des procédés mis en œuvre. Il va sans dire que pour établir une comparaison des prix, il importe d'adopter les mêmes caractéristiques et les mêmes garanties de précision entre les différents procédés que l'on compare.

La *richesse des détails*. Les plans graphiques, type C.A.F., comportent des caractéristiques très complètes. En outre, le plan photographique qui est fourni en même temps que le plan graphique, ajoute à ces détails schématiques tous ceux que l'on obtient d'une vision directe du terrain.

La *facilité d'exécution* des plans ou cartes dans des régions difficilement accessibles et qu'aucun autre procédé ne permettrait de cartographier sans des frais et des complications excessifs.

Pour l'emploi de ces méthodes, de façon rationnelle, la Compagnie aérienne française s'est imposé, à la suite de nombreuses expériences et des importants marchés qu'elle a réalisés, un processus de travail qui s'applique parfaitement aux divers besoins de nos colonies. Nous allons le suivre dans le même ordre que ci-dessus.

La *reconnaissance photographique* d'un territoire s'effectuera pratiquement par l'avant-plan photographique ou assemblage direct sans restitution ni remise à l'échelle des épreuves aériennes. Cet avant-plan sera établi à une échelle approximative assez petite variant de 1/15.000^e au 1/50.000^e.

C'est sur cet avant-plan photographique l'on déterminera les régions immédiatement intéressantes dont on désire la carte exacte. Pour cela on pourra se servir des mêmes clichés, ce qui réduira les dépenses d'autant.

L'*établissement de la carte* sera obtenu en restituant ces clichés déjà obtenus à l'aide d'un canevas topographique dont La Compagnie aérienne française peut se charger, à moins qu'il n'existe déjà dans la colonie des éléments de triangulation suffisants.

La minute de cette carte peut être établie à l'échelle du 1/20.000^e par exemple, quitte à la réduire ensuite à toutes les échelles désirées.

Il se peut enfin que la colonie désire un *Plan parcellaire*.

Ce plan sera un plan graphique à grande échelle variant du 1/1.000^e au 1/20.000^e.

Là encore, la photographie aérienne est indispensable. La Compagnie aérienne française a établi un type de plan pré-parcellaire qui comporte le report à l'échelle exacte de tous les détails topographiques naturels, ainsi que des limites de propriétés ou de cultures visibles sur les photographies.

L'on peut ensuite de ce plan, par une reconnaissance sur le terrain, ayant en mains le plan photographique, obtenir le parcellaire complet avec identification de ces parcelles.

Ces opérations d'ordre plutôt administratif sont avantageusement effectuées par des fonctionnaires de la colonie ou des géomètres locaux.

Nous rappelons pour mémoire que La Compagnie aérienne française s'est fait une spécialité de l'établissement des plans de villes ou plans d'urbanisme pour les aménagements, extension, travaux de voirie, assainissements, etc.

De même, tous les plans de travaux publics pour création ou aménagements de routes, rivières, ports, voies ferrées, concessions minières, électrification, sont obtenus par photographie aérienne avec caractéristiques répondant à chaque cas particulier.

Nous rappellerons que la Compagnie aérienne française, actuellement au capital de dix millions, qui a déjà créé des filiales en Belgique, en Espagne et au Canada, a exécuté des travaux très importants, tant en France qu'aux colonies et à l'étranger dont voici un bref exposé :

Plan de l'agglomération et de l'extension de plus de 300 municipalités en France, Algérie et étranger parmi lesquelles : Marseille, Dunkerque, Nîmes, etc., Sfax, Gafsa, Marrakech, Saffi, etc. ; Tarrasa, Bucarest, Tanger, etc.

Plans pour les services des ponts et chaussées, ports et rivières, tels que : Ports du Havre, de Rouen, de Strasbourg, Cours de la Seine, de la Loire, etc.

Chemins de fer du Midi et Orléans pour l'électrification.

Plan parcellaire de Djébibina (Tunisie).

Établissement du plan pré-parcellaire au 1/5.000^e de l'île de la Martinique, soit 112.000 hectares.

Carte de la péninsule de Gaspé au Canada, environ 51 millions d'hectares à l'échelle de 40 chaînes au pouce (environ 1/30.000^e).

L'énumération succincte de ces travaux exécutés par la Compagnie aérienne française montre que la photographie aérienne est arrivée à un degré de perfection presque parfait et qu'elle est susceptible de résoudre tous les problèmes cartographiques qui inquiètent, à l'heure actuelle, nos colonies ; il suffit de le lui demander.

En plus de ces travaux, la Compagnie aérienne française est en train d'exécuter la reconnaissance et la carte de concessions minières au Congo.

Une mission importante de cette Compagnie vient de partir en Indochine.

La photographie aérienne n'est pas la seule application du travail aérien. L'avion peut être employé, en effet, aux colonies pour répandre des poudres insecticides destinées à protéger les plantations de coton comme cela se fait sur une large échelle aux États-Unis. Il peut servir à répandre le Stoxal, ce produit si efficace pour détruire les larves des moustiques anophèles qui propagent le paludisme et la maladie, aussi bien que les moustiques *Stegomyia*, agents de la terrible fièvre jaune.

On voit quels bienfaits l'avion peut répandre aux colonies, il suffit de savoir et vouloir l'utiliser.

AÉRONAUTIQUE
Paul Codos
(*Le Matin*, 25 février 1929)

.....
Après sept mois d'hôpital, il ne pense plus qu'à une seule chose, reprendre l'air. Après un séjour à la Compagnie aérienne française où il donne de nombreux baptêmes de l'air, il entre à l'Air Union où ses qualités de pilote trouvent à s'employer sur la ligne Paris-Londres.

.....

(*Les Archives commerciales de la France*, 15 mars 1929)

SURESNES. — Modification. — Soc. dite Cie AÉRIENNE FRANÇAISE, 18, Nanterre. — Capital porté de 5.000.000 fr. à 10.000.000 francs. — 14 février 1929. — P. A.

UN ANNIVERSAIRE :
Dix années d'aviation commerciale
(*Le Journal des débats*, 5 avril 1929)

Au lendemain de la guerre, l'année 1919 vit éclore un certain nombre de compagnies de transport aérien qui durent, par la suite, soit disparaître, soit subir des transformations radicales modifiant leur organisation financière, leur raison sociale, et adaptant le programme initialement prévu par elles aux étapes du développement de l'aviation commerciale.

Une seule de ces sociétés, la Compagnie aérienne française, existe encore, et vient de fêter son dixième anniversaire. Fondée le 1^{er} avril 1919 à l'effectif de deux avions, cette Compagnie, dont la flotte aérienne compte aujourd'hui cent unités, a conservé intacts son nom, le groupe de ses fondateurs et son programme d'action résumé dès l'origine dans la formule suivante :

« Vivre industriellement avec le moindre secours de l'État. À cet effet, suivre les progrès du matériel d'aviation de manière à créer, à mesure, les exploitations industrielles que ce matériel permet. »

Ce programme a été exactement rempli. La Compagnie aérienne française qui, à l'encontre des autres compagnies, ne reçoit aucune subvention de l'État, a développé progressivement, selon des possibilités exclusivement techniques et commerciales, toutes les branches de l'industrie aéronautique : transport de passagers, services postaux, photographie aérienne, applications diverses du travail aérien. Elle a créé, en France et dans nos colonies, de nombreuses bases dont les dernières en date viennent d'être inaugurées à Oran (Algérie), Mindouli (Afrique équatoriale française), et Saïgon (Indochine) ; à l'étranger, elle a fondé plusieurs filiales victorieuses de la concurrence internationale.

Fidèle aux bases de son programme initial, la Compagnie aérienne française se propose de développer désormais celui-ci sur une plus vaste échelle, en France comme aux colonies, pour les transports de réseau intérieur et pour le travail aérien. Elle étudie notamment les services postaux qui seront prochainement mis au concours dans notre pays ou à l'étranger.

Son action doit s'exercer enfin par d'intéressantes participations dans l'organisation générale des transports aériens.

Il était bon de signaler ce bel effort d'activité en matière d'aviation commerciale. Sa continuité et ses principes sont conformes aux traditions françaises et sont la preuve, comme le constate, au sujet de la Compagnie aérienne française, le récent rapport de M. Dautry au Conseil national économique, que « l'aviation commerciale est industriellement viable quand elle est bien orientée. »

À l'Union interalliée

DIX ANS APRÈS

L'œuvre d'une compagnie aérienne française
(*Le Figaro*, 26 avril 1929)

La Compagnie aérienne française a fêté hier soir, dans un banquet donné dans les salons de l'Union interalliée, le dixième anniversaire de sa fondation. Le banquet était présidé par M. Laurent-Eynac, ministre de l'air, et [M. Fernand Gros, président du conseil d'administration](#).

Parmi les convives, M. Balleyguier, l'honorable sir Arthur Roy, ministre du Canada ; le général Duval, M. Brocard, député ; le colonel Watteau, MM. Duval-Arnould, Weiller, Jean Lacoste, directeur d'Hispano-Suiza ; L. Delage, Henry Farman, Couhé, chef du cabinet de M. Laurent-Eynac ; Lioré, président de la chambre syndicale de l'aéronautique ; M. Kapferer, Roustis, H. Potez.

Au champagne, M. Fernand Gros a pris le premier la parole. Il a souligné — ce qui le méritait — que la Compagnie aérienne française, qui a des services d'exploitation dans l'Afrique du Nord, au Congo, en Indochine, en Roumanie, au Canada, avait l'originalité d'être une compagnie aérienne... sans subvention. Il a retracé le développement remarquable de l'entreprise qui, partie il y a dix ans avec deux avions et un capital de 500.000 francs, avait aujourd'hui un capital de dix millions et [une flotte de cent avions](#). M. Fernand Gros s'est fait l'avocat de l'exploitation libre permettant aux compagnies d'utiliser le meilleur matériel, d'où qu'il soit, afin que soit fécondée la concurrence, source de progrès et de perfectionnement. Il a insisté pour une réalisation rapide d'un vaste réseau d'aéroports et d'hydroports, éléments indispensables au grand développement national et international de la navigation aérienne.

Brocard, député, — revenu récemment du Canada — a loué la Compagnie aérienne française de l'excellente propagande qu'y a faite, l'excellence de son matériel, la bonne organisation de ses services, l'habileté, le courage de ses pilotes.

Laurent-Eynac, ministre de l'air, a chaleureusement répondu aux deux précédents orateurs. Il a, une fois de plus, affirmé sa foi dans le rôle formidable assigné, dans la vie économique moderne et de demain, à la navigation aérienne ; reconnu la nécessité d'un immense réseau de terrains d'atterrissage, de routes aériennes balisées, le tout réalisé dans une prévoyante, précieuse et féconde collaboration de l'État et des chambres de commerce. Il a remercié et félicité la Compagnie aérienne française de l'œuvre qu'elle a accomplie et de la façon dont elle avait bien servi la France en s'imposant, par ses méthodes, aux quatre coins du monde.

F. R.

Le premier grand essai postal à l'intérieur du pays
(*L'Air*, 1^{er} mai 1929)

C'EST le 3 mai prochain que, grâce aux efforts de la Société pour le développement de l'aviation commerciale française (SODAC), la Compagnie aérienne française va commencer à exploiter la ligne postale Bordeaux-Montluçon-Genève.

Les villes desservies seront Bordeaux, Montluçon, Clermont-Ferrand, Lyon et Genève.

L'exploitation se fera par l'utilisation combinée du rail et de l'avion. Le tracé Bordeaux- Montluçon, aller et retour, sera accompli par le train; le tracé Montluçon-Genève, aller et retour, par l'avion.

Nous attachons la plus grande importance à cet essai, conçu d'après des méthodes simples et pratiques, confié à une Compagnie qui a fait ses preuves, et dont les résultats permettront de savoir si oui ou non il est possible de mettre progressivement sur pied le fameux réseau aérien postal « dit intérieur », dont il a tant été parlé.

Nous avons entendu, à plusieurs reprises, plusieurs personnalités — et non des moindres — s'attribuer à tour de rôle la paternité de l'idée de la liaison postale ainsi envisagée et exploitée. Peut-être leur hâte à se féliciter était-elle excessive.

Il nous plaît en effet de nous reporter à un article publié dans *L'Air* le 1er Juillet 1923, sous notre signature, et où le projet d'une ligne Bordeaux-Montluçon-Lyon, exploitée par combinaison de la voie ferrée et de l'avion, était exposé dans le détail.

Nous ajoutons que c'était sur la demande de M. Aussaresses, alors chef de cabinet du sous-secrétaire d'État des P.T.T., que nous avons procédé à cette étude et exposé la question aux lecteurs de *L'Air*.

En rappelant ce qui précède, nous aurons rendu à César ce qui lui appartient, et montré aux lecteurs que les solutions trop ambitieuses restent sur le papier, qu'en Aviation comme ailleurs tout est affaire de possibilités et de bon sens, qu'on n'y brûle pas les étapes, et qu'en économisant bien des mots, bien des conférences, bien des articles et bien des banquets ou aurait pu faire il y a six ans ce que l'on s'appête à faire aujourd'hui.

Jacques VIVENT.

POUR L'AVIATION FRANÇAISE
(*Les Annales coloniales*, 4 mai 1929)

Le moins qu'un puisse dire des discours qui, assez souvent, succèdent aux banquets, c'est qu'ils sont d'une valeur inégale.

Celui qu'a prononcé récemment M. Ferdinand Gros, président du conseil d'administration de la « Compagnie aérienne française », étant d'une qualité rare, doit être retenu. Son mérite réside dans la finesse et — il faut le dire — dans la franchise, le « courage » de sa forme et, quant au fond, dans l'évocation, toute de clairvoyance et de bon sens, d'une politique de l'air.

Il s'agissait. le 25 avril dernier, de fêter le dixième anniversaire de la « Compagnie aérienne française ». M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air, témoignait par sa présence l'intérêt qu'il portait à un effort de deux lustres, dont la fécondité ne pouvait plus être mise en doute. Autour de lui, comme lui, membres du Parlement, chefs d'industrie, aviateurs célèbres écoutaient attentivement les paroles de l'orateur, toutes bonnes à dire, à entendre et à ne point oublier. Ce n'est pas tous les jours que l'on peut saisir au vol des vérités, même — et je devrais dire : surtout — quand on est ministre.

Ceux des « coloniaux » présents qui ne le savaient déjà apprennent d'abord que la Compagnie poursuivait une œuvre tenace et méthodique dans nos possessions d'outre-mer :

« Charles Cahen d'Anvers et Gaston Gradis ⁶, dit M. Ferdinand Gros, travaillent pour nous au Maroc, Fernand Robbe est depuis plusieurs mois en Indo-Chine, où il a ouvert nos bases de Saïgon et d'Hanoï, et Léon Renard nous représente en Tunisie.

À la joie que je ressens de nous retrouver ici entourés d'amis, je veux que tous nos collaborateurs soient associés.

⁶ Gaston Gradis (1889-1968) : marié à Georgette Deutsch de la Meurthe, puis à Antoinette Kœchlin-Schwartz. Président des Comptoirs français du Maroc et des Brasseries du Maroc, son représentant dans les Brasseries de l'Ouest-Africain et de la Côte-d'Ivoire, président de la Société chérifienne de participation (Sochepar), administrateur de la Société française pour le commerce avec l'outre-mer, des Participations africaines...

Merci donc à nos équipages et à nos exécutants de Paris et de province, de l'Afrique du Nord, du Congo, de l'Indo-Chine et du Canada. »

Puis, M. Gros fit apparaître en quelques mots les résultats obtenus par dix ans de labeur et ceux, plus beaux encore, que l'avenir réserve aux hommes de volonté et de bonne volonté :

« Il y a dix ans, Monsieur le Ministre, nous débutions avec deux avions et 125.000 francs.

Aujourd'hui notre flotte est de 100 avions et nous opérons sur plus de 25 bases, dans quatre parties du monde. Et notre ferme espoir est que, avant dix ans, nous aurons un capital de 50 millions et une flotte de cinq cents avions. »

Ici, l'orateur, avec trop d'esprit pour que personne en pût prendre ombrage, rappela que la Compagnie n'avait pas bénéficié, de la part de l'État, de gestes excessivement généreux. Un jour, même, il fut décidé que des subventions, déjà maigres, lui seraient supprimées.

« Nous avons protesté — il faut toujours protester — mais devant votre douce et inflexible volonté, nous nous sommes inclinés et voilà que nous devons reconnaître que vous nous avez rendu, ce jour-là, un grand service.

Parmi les compagnies d'aviation, vos filles, vous aviez jugé que l'une des aînées, capable de se débrouiller toute seule, pouvait être mise en apprentissage ; quant aux autres, vous les laissiez en pension pour finir leurs études, sûr qu'avec la dot que vous leur destiniez, elles finiraient bien par trouver, un jour, un bon parti. Et de fait, les époux n'ont pas manqué, beaucoup sans doute grâce à la bonne éducation que vous leur aviez fait donner, mais un peu aussi grâce à leur dot.

Pendant ce temps, Monsieur le Ministre, notre Compagnie se faisait sa place dans la cité aéronautique du mieux qu'elle pouvait », c'est-à-dire *unguibus et rostro* [becs et ongles]. »

Après ce couplet, les judicieuses remarques suivantes :

« On ne peut pas imaginer de Cité aéronautique prospère sans un système de constructions aéronautiques également prospère. Aucune exploitation aéronautique n'est possible sans, à la base, des constructeurs puissants et riches.

Pour que les constructeurs soient puissants et riches, il faut que leurs usines reçoivent du travail, non pas sporadiquement, non pas en masse pendant quelques mois, puis au compte-gouttes pendant d'autres, mais d'une façon continue et, je dirais, en série. Il faut que les commandes qui leur viennent dépassent toujours en importance les moyens dont ils disposent ; il leur faut des clients et non pas un client ; il leur faut des avions à construire et non pas seulement des prototypes à imaginer.

Dans la Cité aéronautique, il existe donc une fonction particulièrement importante : créer le besoin d'avions. »

Or, si le besoin d'avions, pour la Défense Nationale, a été définitivement créé par la guerre, il n'en est pas autrement pour la nouvelle vie économique :

« Et voici quelques constatations qui valent mieux que toutes les considérations théoriques.

Les urbanistes ne peuvent plus se passer d'avions pour exécuter les plans des villes.

Les pays neufs ne peuvent plus se passer d'avions pour leurs cartes.

Les pays anciens ne peuvent plus se passer d'avions pour les mettre à jour.

Un ministre des Finances ne peut plus se passer d'avions pour prélever l'impôt foncier et pour établir équitablement son assiette.

Mais surtout, la rencontre du peuple de France avec les essaims que le travail aérien répand par le pays, est particulièrement féconde.

À voir nos équipages gagner leur vie dans une entreprise aérienne non subventionnée ; à connaître par eux notre confiance dans l'avenir de l'aviation ; à toucher du doigt les services qu'elle peut rendre à chacun, il se crée peu à peu ce que

j'appellerai l'esprit aérien sans lequel le développement de l'aviation marchande n'est pas concevable.

En d'autres termes, Monsieur tout le monde ne peut plus se passer d'avions.

Monsieur tout le monde veut avoir volé.

Monsieur tout le monde veut des taxis aériens et de même que les Compagnies de taxi-autos ont créé le besoin de la voiture individuelle, peu à peu se crée le besoin de l'avion individuel.

Monsieur le Ministre, vous savez bien que je n'anticipe pas. L'éclosion est prête, extraordinaire, formidable. »

Après cette annonce impressionnante, M. Gros aborda la partie constructive de son sujet. Elle parut, dans les termes, ne concerner que la France, mais il est bien évident que l'orateur, par là, entendait la France totale : métropolitaine et coloniale.

Tout progrès réalisé, en effet, sur le sol de la Mère-Patrie a pour ainsi dire force de loi aux Colonies, et d'autant mieux que celles-ci, avec leurs vastes espaces libres, offrent plus de facilités de réalisation que celle-là.

Que faut-il pour déclencher le grand essor de l'aviation française ?

Il faut, en France et par delà les mers, de nombreux aéroports, des terrains d'atterrissage pour toutes les villes, des bases d'hydravions, des itinéraires jalonnés et balisés, des renseignements météorologiques, des phares à lumière ou à ondes hertziennes.

Et certes, la tâche est difficile.

« Mais, Monsieur le Ministre, vous en avez vu bien d'autres et nous avons confiance dans votre volonté, car seul, l'État peut préparer le sol et les voies pour l'aviation.

Trop d'intérêts sont en jeu et divergents pour que son autorité ne soit pas indispensable. »

Quant aux équipages, l'orateur leur assigna, par un heureux et émouvant rapprochement :

« Le même rôle glorieux qu'à leurs aînés, ces admirables colonisateurs français. Ceux-là ont tant fait qu'il n'est pas un coin du monde qui, après des siècles, ne se souvienne de la France, d'où vinrent un jour de braves et honnêtes gens dont les qualités restent encore aujourd'hui légendaires.

Enfin, il émit un vœu — un vœu conforme à la plus élémentaire justice : « Monsieur le Ministre, je vous ai montré de mon mieux le rôle d'une Compagnie non subventionnée dans la Cité aéronautique.

Pour le remplir sans arrière-pensée, il lui faut cependant une garantie de la part de l'État : celle de la liberté industrielle intégrale, et par là, j'entends le jeu de la libre concurrence, mais à armes égales. »

Ce discours, répétons-le, est à retenir.

Acte de foi ardent, il est en outre un programme essentiellement pratique. Sans insister sur les bienfaits de la libre concurrence — car ce serait au moins inutile vis-à-vis d'un ministre du caractère de M. Laurent-Eynac — l'on doit tout spécialement placer au nombre des réalisations urgentes celles qui concernent l'infrastructure des réseaux aériens si nécessaires à la France coloniale. Il existe désormais une commission supérieure et un service central de la sécurité aérienne. C'est bien. Mais elle ne doit pas oublier que l'aménagement du sol est une des conditions principales de la sécurité des invisibles routes atmosphériques.

Que — pour nous en tenir au domaine colonial — les travaux d'aménagement soient poussés avec la plus grande célérité sur toutes nos terres d'outre-mer ; qu'il soit fait appel aux seuls techniciens — d'ailleurs nombreux — qui se recommandent par leur valeur et par leur expérience éprouvée... l'on verra bientôt se multiplier, dans des proportions actuellement à peine croyables, et les appareils et les pilotes.

Et ceux-ci, nouveaux colonisateurs, pionniers prestigieux de la France moderne et ses messagers auprès de ses filles lointaines, iront semer à pleines mains, sur les pays attardés, les germes de la plus haute civilisation.

Pierre Taittinger,
député de Paris,
président de la Commission de l'Algérie, des Colonies
et des Protectorats

UN TRÈS GRAVE ACCIDENT D'HYDRAVION ENTRE LE PECQ ET MONTESSON
L'appareil, qui donnait les baptêmes de l'air, s'écrase dans la Seine
Le pilote et un passager sont tués
Un troisième passager est grièvement blessé
Les représentants des communes riveraines avaient depuis longtemps signalé les
dangers de cette exploitation
(*Le Matin*, 3 août 1929)

L'appareil après l'accident. En médaillon le pilote Lebreton

Un très grave accident est venu clôturer, hier après-midi, la série des vols quotidiens en hydravion, que la Compagnie aérienne française a inaugurés, voici de longs mois déjà, à l'intention des amateurs.

On sait en quoi consiste cette entreprise, qui, moyennant la somme de 50 francs, offre aux personnes curieuses de goûter aux sensations pour elles inédites, d'un voyage aérien, une promenade qui dure, en moyenne, de 3 à 5 minutes.

La Compagnie aérienne française, qui a pour administrateur délégué M. Balaiguier [Balleyguier], a installé ses appareils dans le hangar d'avions que la maison Farman possède, en bordure de la Seine, au bas de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, sur le territoire de la commune du Pecq, et qu'elle lui a loué. C'est de là que partent les hydravions qui passent et repassent constamment au-dessus du fleuve et des agglomérations avoisinantes, emplissant l'air du vacarme de leurs moteurs et volant, parfois, à de si faibles altitudes, au-dessus du fleuve ou des maisons que les personnes condamnées à en être les témoins n'assistent pas sans une vive appréhension à ces évolutions.. Qu'une pareille entreprise, dont le but est uniquement commercial, ait pu obtenir l'autorisation des pouvoirs publics, voilà qui avait pu étonner. Que cette autorisation lui ait été maintenue en dépit des réclamations des communes riveraines malgré l'avis réitéré des graves dangers que de tels vols faisaient courir à la navigation et aux riverains, et en dépit des arrêtés pris l'an dernier par M. Bonnefoy-Sibour, préfet de Seine-et-Oise. voilà qui stupéfie !

L'accident

Un accident était prévu depuis longtemps. Celui que nous allons relater, et qui a fait trois victimes, n'est peut-être que le prélude d'une série de catastrophes plus graves encore. Se décidera-t-on enfin à y prendre garde ? Hier après-midi, vers 13 h. 30, l'hydravion Schreck, 180 CV, de la Compagnie aérienne française, sortait du hangar du Pecq, et, piloté par un pilote de 22 ans, M. Louis-Paul Lebreton, 118, rue du Château, à Paris, depuis quelques semaines au service de cette compagnie, effectuait son premier vol de la journée. Il avait à son bord un passager touriste, M. Albert Lefèvre, 32 ans, commerçant à Crusnes (Meurthe-et-Moselle), qui, venu en villégiature chez des parents qui habitent, 63, avenue des Pages, au Vésinet, avait tenu à recevoir le « baptême de l'air ».

Ce premier vol s'effectua sans encombre. M. Lefèvre y avait même pris tant de goût qu'il voulut en effectuer un second, lequel eut lieu également sans incident, puis un troisième. Ce dernier, hélas devait avoir une issue tragique.

Il était environ 14 h. 35, lorsque l'hydravion « décolla » à nouveau. Cette fois, le pilote Lebreton, emmenait, outre M. Lefèvre, un second passager, M. Constant Jonesco, 30 ans, ingénieur et ancien officier de d'armée roumaine, habitant 27, route de Sartrouville. au Vésinet

Le pilote, après avoir effectué son vol, ramenait son appareil vers son point de départ et se préparait à « amerrir » lorsque l'événement se produisit, imprévu et brutal.

L'hydravion, ont déclaré des témoins, se trouvait à une hauteur d'environ 50 mètres et à une centaine de mètres en aval du pont du chemin de fer du Pecq à Saint-Germain. Soudain, au virage, son allure sembla se ralentir, puis « piquant du nez ». il vint s'écraser à la surface du fleuve.

Les victimes

Les quelques personnes qui, de la berge, avaient assisté à l'effroyable chute, organisèrent les secours. Un mécanicien de la Compagnie aérienne française, M. Michaud, se porta, en barque, avec M. Charles Gérard, électricien, 61, rue de Bitche, à Courbevoie, et Mlle Crevel, du Pecq, sur le lieu de l'accident, abordèrent l'hydravion dont une partie était immergée ; les sauveteurs réussirent à recueillir l'un des passagers, M. Lefèvre, qui avait pu se dégager des débris qui l'enserraient et se cramponner, à demi asphyxié déjà par l'eau, au plan de l'appareil. M. Lefèvre, qui était atteint d'une grave blessure à la jambe droite, fut transporté l'hôpital de Saint-Germain où on l'opéra d'urgence. Quant au pilote Lebreton, on découvrit son cadavre sous l'une des ailes brisées et immergées de son hydravion.

Toutes les recherches faites pour retrouver le dernier passager M, Jonesco. demeurèrent vaines, bien que, jusqu'à la nuit, le canot des sauveteurs ambulanciers du Pecq ait continué à sonder la Seine. Les mariniers d'une péniche de passage, ramenèrent quelques débris de l'hydravion qui flottaient au large.

Le capitaine Henry, avec les gendarmes de Saint-Germain et du Vésinet, avait organisé le service d'ordre et, dès la nouvelle, de l'accident, M. Mérat, contrôleur de la circulation aérienne au ministère de l'air, était venu procéder à l'enquête officielle.

On ne peut, jusqu'à présent, nous a déclaré un technicien, que se livrer à des hypothèses. sur les causes de ce terrible événement. Cependant, la plus plausible est que l'hydravion, en venant prendre, vent debout, son plan d'amerrissage, fut, dans le virage qu'il effectua, l'objet d'une perte de vitesse que le pilote ne put rattraper à temps, étant donnée la faible hauteur à laquelle il se trouvait alors.

M. Lefèvre, le passager blessé, néanmoins a déclaré que lui-même avait eu soudain la sensation que l'appareil n'avancait plus comme auparavant. Puis, ce fut la chute brusque, l'écrasement et l'immersion dont il devait « rescapé » par miracle.

L'accident d'hydravion du Pecq

Il doit mettre un terme aux dangereux vols quotidiens effectués au-dessus de la région
(*Le Matin*, 4 août 1929)

Les recherches effectuées pour retrouver le corps de M. Constant Jonesco, l'infortuné passager disparu en Seine, au cours du tragique « amerrissage » de l'hydravion de tourisme de la Compagnie aérienne française, se sont poursuivies durant toute la journée d'hier sans résultat. Quant au second passager, M. Albert

Lefèvre, qui, atteint d'une blessure à la jambe droite, est en traitement à l'hôpital de Saint-Germain, son état, nous a-t-on déclaré, est aussi satisfaisant que possible.

Nous avons signalé les inquiétudes que n'avaient cessé de causer aux riverains de la Seine, aux navigateurs et aux habitants des agglomérations quotidiennement survolées, les évolutions, au-dessus de leur tête, et parfois à de très faibles altitudes, des hydravions de tourisme de la C. A. F.

En dépit des réclamations, ou arrêtés pris par le préfet de Seine-et-Oise, des procès-verbaux dressés par la gendarmerie; de la menace constante d'une catastrophe, les vols ont continué. Est-ce à dire que le terrible accident de vendredi y mettra un terme ? Tous ceux qui redoutent de nouveaux accidents l'espèrent. En tout cas, on n'a pas volé hier au Pecq.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère de l'air

(*Journal officiel de la République française*, 12 août 1929, p. 9427)

Robbe (Fernand), ingénieur pilote, administrateur de la Compagnie aérienne française. Chevalier du 30 novembre 1915.

AÉRONAUTIQUE

Avis à MM. les passagers en avion

(*Le Temps*, 14 août 1929)

La direction de la Compagnie aérienne française remercie les nombreuses personnes qui ont adressé, à son personnel et à la famille de son regretté pilote Lebreton, des témoignages de sympathie à l'occasion du douloureux accident survenu récemment au Pecq. La marque de confiance la plus réconfortante a été donnée à la Compagnie par le millier de personnes qui ont volé dans ses appareils dès le lendemain et les jours de la semaine suivante.

Cette confiance est justifiée parce que, depuis plus de 10 ans que la société existe, après plus de cent dix mille personnes transportées, cet accident est le premier qui entraîne blessure grave ou mort d'un client. Mais la direction tient à mettre elle-même le public en garde contre les imprudences que cette confiance peut provoquer ; elle rappelle en particulier que les pilotes d'avions ou d'hydravions, mis par la société à la disposition du public, à Paris et dans différentes villes de France ou des colonies, ont des consignes strictes pour la délivrance des billets de passagers et pour l'exécution correcte et prudente des vols et voyages ; ces consignes comportent notamment *interdiction formelle de toute manœuvre acrobatique ou simplement risquée*.

La direction de la Compagnie aérienne française invite instamment sa clientèle à ne jamais solliciter d'un pilote une infraction quelconque à ces consignes et attire son attention sur la grave responsabilité morale qui pèserait en cas d'accident sur l'auteur de telles sollicitations.

LE TERRIBLE ACCIDENT D'HYDRAVION DU PECQ NE SERT DE LEÇON À PERSONNE

La société de navigation a recommencé à donner des « baptêmes de l'air »

(*Le Matin*, 17 août 1929)

On se souvient que depuis le terrible accident où un hydravion servant à donner des « baptêmes de l'air » s'écrasa dans la Seine, la Compagnie aérienne française avait supprimé ses vols, mais le 15 août, on a recommencé ces « baptêmes ». Et hier une automobile de la Compagnie fut envoyée à Saint-Germain-en-Laye, devant le bureau du syndicat d'initiative pour prendre les clients éventuels.

Aux touristes-étrangers qui se rendaient au syndicat un employé de la Compagnie affirmait

— Il n'y a pas de danger, ni d'accident possible. L'accident du 2 août est dû à une acrobatie demandée au pilote par un passager n.

La Compagnie aérienne française entend ainsi diminuer ses responsabilités en répétant cette thèse mais il se trouve qu'elle est absolument contournée par le témoignage de M. Albert Lefèvre, le passager blessé, encore en traitement à l'hôpital de Saint-Germain.

En effet, entendu par les gendarmes. M. Lefèvre a opposé un démenti à cette nouvelle version de l'accident.

À l'hydro-escale de La Charité
(*Les Ailes*, 29 août 1929)

Une réunion aérienne a été organisée les 10, 11 et 12 août à La Charité-sur-Loire où se trouve, comme on sait, une escale d'hydraviation. Cette réunion comportait une série d'épreuves qui se déroulèrent devant 20.000 spectateurs.

.....
Un hydravion de la Compagnie aérienne française, piloté par M. Villette, donna 180 baptêmes de l'air. Il ne put satisfaire la masse des demandes. La virtuosité du pilote donna la meilleure impression à tous les passagers qui aspirent au moment où l'escale possédera son hydravion.

.....

Les valeurs aéronautiques à la Bourse
(*Les Ailes*, 19 septembre 1929)

.....
À la Bourse de Paris, il n'y a comme titre proprement aéronautique que les bons émis par la Compagnie générale aéro-postale ; ils sont inscrits à la cote officielle. Les actions « Avions Hanriot » jadis avaient été inscrites à cette cote, mais il y a longtemps qu'elles n'y figurent plus.

Les actions de la Compagnie aérienne française sont quelquefois cotées dans les journaux financiers comme une valeur négociée de gré à gré ; elles ont, au moment de l'augmentation de capital de cette société, été l'objet de commentaires (favorables d'ailleurs) dans quelques grands journaux.

Aéronautique-Club de France
(*Les Ailes*, 10 octobre 1929)

BAPTEMES DE L'AIR. — Le 28 septembre dernier, à l'aéroport du Bourget, trente-deux membres de l'A.C.D.F. ont participé aux voyages d'initiation à bord des « Goliath » de la Compagnie aérienne française, sous la conduite du pilote Haye

À l'Union des chambres de commerce maritimes et des ports français
(*Le Temps*, 13 janvier 1930)

L'Union des chambres de commerce maritimes et des ports français vient de tenir sa réunion mensuelle, sous la présidence de M. Charles Chaumet, sénateur, ancien ministre.

M. Robbe, administrateur de la Compagnie aérienne française, a fait une communication très intéressante sur les conditions que doivent remplir les emplacements destinés à la création d'hydroaéroports modernes.

Pour répondre aux nécessités techniques de la navigation aérienne, des surfaces d'eau de dimensions suffisantes (1.500 à 1.800 mètres de long), non soumises à l'action de la houle, sont indispensables.

D'autre part, une bonne exploitation commerciale n'est possible que si les hydroaéroports sont placés à proximité immédiate des terminus des autres modes de transports (lignes aériennes terrestres, lignes de navigation maritime, réseau de voies ferrées) et en liaison rapide avec les grands centres qu'ils desservent.

Après avoir passé en revue les différentes solutions adoptées à l'heure actuelle dans un certain nombre de ports français et, en avoir montré les avantages et les inconvénients, M. Robbe a examiné, à titre d'exemple, la question de la création d'un hydroaéroport destiné à desservir Paris.

Il est à peu près impossible de trouver sur la Seine ou à proximité immédiate de celle-ci un emplacement convenable (largeur insuffisante du fleuve, ponts nombreux, obstacles de toutes sortes, etc.).

Dans ces conditions, M. Robbe s'est prononcé en faveur de la création d'un hydroaéroport sur les plateaux de Trappes et de Saclay, au-dessus des brumes qui, le plus souvent, masquent le cours du fleuve et en -relation facile avec Paris.

CONSEIL D'ÉTAT
Police de navigation aérienne
(*Le Temps*, 11 mars 1930)

Le Conseil d'État vient d'être appelé pour la première fois à interpréter certaines dispositions de la législation nouvelle relative au survol du territoire et au départ ou à l'atterrissage des aéronefs.

La Compagnie aérienne française a organisé à doté de Saint-Germain, au Pecq, une base d'hydravions. Elle a eu pour but d'effectuer des voyages vers Cherbourg ou Calais, de mettre au point du matériel et d'entraîner des équipages. Elle fut amenée à utiliser le cours de la Seine entre le viaduc du Pecq et le pont de Sartrouville ; cette ligne droite de 4 kilomètres assurait à l'exploitation le maximum de sécurité possible.

Les maires du Pecq, de Mesnil-le-Roi et de Montesson signalèrent au préfet de Seine-et-Oise la gêne causée par le bruit des moteurs et le danger que présentaient, disaient-ils, pour la population les essais d'hydravions. C'est alors que le préfet prit un arrêté interdisant d'effectuer dans la région des trois communes réclamantes des départs, vols ou amerrissages d'aéronefs. Cet arrêté a été déféré au Conseil d'État par la Compagnie aérienne française et la chambre syndicale des industries aéronautiques.

Le Conseil d'État avait donc à statuer sur deux questions distinctes. La première avait pour objet le vol des aéronefs. Appartient-il au préfet d'interdire le survol d'une région de son département ? Le Conseil d'État, sur le rapport de M. Olivier de Sardan et conformément aux conclusions du commissaire du gouvernement Dayras, vient de répondre par la négative.

L'article 19 de la loi du 31 mai 1924 dispose en effet que les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français ; l'article 20 de la même loi ajoute toutefois que le survol de certaines zones peut être interdit par arrêté pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. La haute assemblée a jugé que la loi avait entendu viser, non pas un arrêté préfectoral, mais un arrêté ministériel : il résulte de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires relatives à la police spéciale de la navigation aérienne que c'est au ministre qu'il appartient d'interdire le survol d'une certaine zone du territoire. Le préfet était donc incompétent.

La seconde question avait trait au départ et à l'atterrissage. En cette matière, le droit commun, tel qu'il résulte du décret du 19 mai 1928, consiste en ce que, sur les voies navigables, à moins que des emplacements spéciaux ne leur aient été réservés, les aéronefs peuvent prendre leur envol et amerrir à condition d'observer certaines précautions relatives notamment à la distance les séparant des obstacles. La société n'avait donc besoin en principe d'aucune autorisation. Mais l'arrêté du préfet avait pour base une disposition du décret de 1928 aux termes de laquelle « tout aéronef en contact avec l'eau est assimilé à un bateau de navigation intérieure et astreint aux règlements qui régissent ces bateaux ». Par suite, le préfet était bien compétent pour réglementer les départs et amerrissages d'hydravions sur un cours d'eau navigable ; mais il ne pouvait user de ces pouvoirs que dans l'intérêt de la police du fleuve. Dans ces conditions, le Conseil d'État, après avoir constaté qu'en fait aucun motif de cette nature ne pouvait être invoqué par le préfet de Seine-et-Oise pour légitimer l'interdiction générale et absolue des départs ou amerrissages, a estimé que cet arrêté était entaché d'excès de pouvoir.

L'arrêté attaqué a donc été annulé.

Notre carnet financier
(*La Revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

La Compagnie aérienne française, qui envoya M. Robbe en mission en Indochine, a réalisé en 1929 un bénéfice net de 1.978.038 francs. Les réserves dépassent 4 millions.

AU CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS
(*La Journée industrielle, Le Temps*, 5 avril 1930)

Sont nommés membres du Conseil supérieur des transports aériens :
... Ferdinand Gros, Charles Cahen d'Anvers, Gaston Gradis et Henri Balleyguier, président, vice-président, administrateur et administrateur délégué directeur de la Compagnie aérienne française.

ÉTUDES ÉCONOMIQUES
Le cuivre en Afrique équatoriale française
(*Le Temps*, 20 mai 1930)

.....
Une étude cartographique générale de la région, destinée tant à compléter les documents topographiques existants qu'à permettre l'établissement d'une carte géologique détaillée, est effectuée à l'aide de levés par avion, exécutés par La Compagnie aérienne française.

BAPTÊME DE L'AIR TRAGIQUE

Le pilote d'un hydravion de plaisance se noie
et l'un des passagers est dans un état inquiétant
(*Le Matin*, 10 août 1930)

NICE, 9 août. Téléph. Matin. — Un hydravion de la Compagnie aérienne française, qui possède un port d'attache à Antibes, évoluait cet après-midi au-dessus de la plage de Juan-les-Pins. Il était piloté par M. André Rousseau, né le 22 novembre 1905, à Rochefort et domicilié à Antibes, et transportait trois passagers, MM. Marcel Levy, Eugène Goetchel et Marcel Bloch, commerçants, demeurant tous trois à la Chaux-de-Fonds (Suisse).

Au moment où le pilote effectuait la manœuvre d'amerrissage, à 50 mètres du rivage, il aperçut un canot automobile qu'il voulut éviter. Il tenta de redresser son appareil, mais celui-ci avait déjà touché l'eau. C'est -alors qu'il capota et se brisa en deux, se retournant sur ses occupants.

Deux de ceux-ci, MM. Goetchel et Bloch, précipités à la mer, purent assez facilement se dégager et s'en tirèrent sains et saufs. M. Levy, par contre, fortement contusionné, avait perdu connaissance mais des secours s'étant aussitôt improvisés, on put le dégager de sa position périlleuse et il fut transporté à l'hôpital d'Antibes. Son état est inquiétant.

Pendant le pilote Rousseau demeurait emprisonné sous la carlingue complètement immergée.

À bord d'un canot automobile, on se porta à son secours mais le sauvetage fut rendu difficile par la position de l'hydravion dont la partie avant était ensablée.

Après de longs efforts, on retira de l'appareil le cadavre du pilote.

LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE ORGANISE UN SERVICE CALAIS-DOUVRES

(*Les Ailes*, 28 août 1930)

La Compagnie aérienne française vient d'inaugurer un service Calais-Douvres, en correspondance avec les trains maritimes et les services automobiles. La traversée du « Channel » est effectuée par hydravion, en vingt minutes, quatre fois par jour, excepté le mardi, où elle n'a lieu que deux fois. Le prix du passage est de 125 francs ordinairement, et de 90 francs seulement pendant le week-end, du vendredi au lundi ; ce prix donne droit au transport gratuit de cinq kilos de bagages.

Rappelons que la C.A.F. assure également, sur demande, la liaison avec Londres, Ostende, Le Touquet et Paris, au moyen de ses hydravions à deux et six places..

LA C.A.F. ET LE TOURISME AÉRIEN

(*Les Ailes*, 11 septembre 1930)

La Compagnie aérienne française a détaché à Biarritz un avion Nieuport-200, dont le port d'attache est le terrain de Parme, et qui exécute tous les vols demandés, notamment de Biarritz à Pau, en survolant la vallée du Gave.

Ce même appareil a donné une centaine de baptêmes de l'air, lors du récent meeting de Biarritz.

La C.A.F. a également détaché à Arcachon un hydravion Schreck, qui vole à la demande des passagers et accomplit fréquemment le voyage vers Royan et Biarritz. Le prix de ces voyages n'est pas plus élevé que par chemin de fer ; aussi connaissent-ils une vogue méritée. Récemment, un de nos constructeurs d'avions bien connu, qui se trouvait à Arcachon, a utilisé le Schreck, d'abord pour suivre les régates et ensuite pour faire, au-dessus de la Côte d'Argent, une excursion qui le conduisit jusqu'à la frontière espagnole, après lui avoir fait survoler Cazaux, Hossegor, Bayonne. Biarritz et Saint-Jean-de-Luz.

Un avion civil servant aux « baptêmes de l'air » s'écrase et prend feu près d'Orly

Le pilote et ses trois passagers (deux hommes et une femme) sont carbonisés

L'accident serait dû à une subite baisse de régime du moteur
(*Le Matin*, 3 octobre 1930)

À quatre kilomètres à vol d'oiseau du champ d'aviation d'Orly où il venait de s'envoler, un avion civil, monté par un pilote accompagné de trois passagers s'est, hier soir à 18 h. 20, écrasé en plein champ et flamba en un instant.

Du village de Morangis tout proche, des fermes environnantes, de nombreux témoins assistèrent à cet atroce accident.

Ils avaient vu l'avion, un biplan jaune, venir du champ d'Orly où, depuis un mois, il servait aux baptêmes de l'air. Peu après son envol, on remarqua que son allure paraissait gênée. Il passa avec peine un rideau d'arbres, rasa les toits des écoles de Morangis et sur les vastes champs de blé qui s'étendent à perte de vue, parut baisser encore.

Un témoin entendit le moteur qui avait des ratés.

Par trois fois, le pilote réussit à redresser l'appareil. Mais la dernière tentative ne réussit pas à le maintenir en ligne de vol.

À 100 mètres du sol, l'avion se cabra et piqua vers le sol. À dix mètres disent la plupart des témoins, en touchant terre, affirmant les autres, une explosion formidable se produisit. Le feu, en une seconde, enveloppa l'appareil qui s'effondrait sur lui-même. Un cri fut entendu.

De toutes parts, on accourut. Un charretier de Morangis, M. Henry Bisquet, qui conduisait son attelage sur un chemin de campagne, arriva le premier. Par-dessus le bord de la carlingue, le pilote lui tendait la main ; malgré les flammes, le charretier la saisit dans l'espoir d'aider le malheureux à se dégager. Mais celui-ci était déjà carbonisé. La peau de la main du pilote resta aux doigts de M. Bisquet, qui dut reculer, chassé par les flammes.

Une demi-heure durant, l'appareil brûla avant que les spectateurs impuissants aient pu en dégager les corps de trois hommes et d'une femme qui n'étaient plus que des restes atrocement réduits et décortiqués par le feu, méconnaissables, chairs noircies, ne portant plus que des lambeaux de vêtements.

De loin, M. Royneau, commissaire de police d'Athis-Mons, avait assisté à l'accident. Il procéda aux premières constatations et prévint immédiatement M. Florentin, commandant du camp d'Orly, qui manda la nouvelle au ministère de l'air et envoya sur place deux ambulances. Le capitaine de gendarmerie Barret et M. Cottin, procureur de la République à Corbeil, étaient, deux heures après, sur l'emplacement de l'accident. Les gendarmes du capitaine Barret commencèrent immédiatement à rechercher sur les victimes, les objets de nature à les identifier.

Près du corps du pilote, dans un morceau de veston, ils trouvèrent ses papiers, cependant que le commandant du camp d'Orly faisait savoir au commissaire la personnalité du malheureux, le seul dont on sût quelque chose : Gustave Goux, 29 ans, né à Ormesson-sur-Marne le 8 décembre 1901, habitant Châtillon-sur-Seine, avec sa femme institutrice dans cette localité et sa fillette. Il était titulaire d'un brevet de conduite des avions de transport datant du 28 juillet 1929. Il s'était engagé pendant la guerre.

Les papiers trouvés sur les trois autres corps ont permis aux enquêteurs une identification rapide. Une carte grise, découverte sur un des deux hommes, portait le nom de M. Fernand Loubières, demeurant 27, rue du Château-d'Eau, à Paris.

Sur le second, un permis de conduire a été trouvé, rédigé au nom de M. Marc-René Basso, né à Nice le 31 juillet 1899, demeurant à Paris, 77, rue Notre-Dame-des-Champs.

Auprès des restes de la jeune femme, on ne trouva qu'un paquet de photographies aux trois-quarts carbonisées, portant toutes la signature « Mado ». Mais au revers d'un carnet se trouvait les noms de Georgette Gal, demeurant avenue des Mimosas à Vitry-sur-Seine.

Quoique ces indications paraissent révéler la véritable identité de la quatrième victime, les magistrats n'en sont pas absolument certains.

Le commissaire Royneau se rendit ensuite à l'aérodrome d'Orly. [Le bureau de la Compagnie aérienne française, qui organise les baptêmes de l'air, n'a pu fournir aucune indication sur les passagers que le pilote Goux prit à son bord, aucune formalité n'étant requise pour ces embarquements.](#) On sut seulement que l'avion était un biplan Nieuport-Delage, peint en jaune, en excellent état, qui, depuis un mois, servait aux baptêmes et qui, auparavant, avait été utilisé au Bourget où il avait donné toute satisfaction.

Deux témoignages intéressants purent être cependant recueillis par M. Royneau. M. Ambroise Haugnat, 34 ans, exploitant forestier, demeurant 84, avenue de Neuilly, à Neuilly, venait de faire une promenade aérienne à bord de l'appareil privé d'un de ses amis. M. Fersen, ingénieur aux usines de construction d'automobiles de Molsheim.

— Nous avons suivi le vol de l'avion jaune pendant un certain temps. Le pilote paraissait en difficulté depuis une dizaine de minutes quand la catastrophe se produisit.

J'avais assisté à l'embarquement des passagers. La jeune femme paraissant âgée d'une vingtaine d'années, qui accompagnait les deux hommes, n'était pas décidée à monter.

— Nous ferions mieux, disait-elle, d'aller nous promener en auto. »

Mais le pilote insista auprès des deux hommes.

— Pour vous, dit-il en plaisantant, ce ne sera que 25 francs, la promenade au lieu de cinquante. »

Et la jeune femme embarqua la première.

M. Maurice Duprier, photographe, demeurant à Paris 15, rue de Seine, confirma ce récit.

Dans la nuit, les quatre corps ont été transportés par ambulances automobiles à l'aérodrome d'Orly. M. Cottin, procureur de la République de Corbeil, qui n'a pu de ses premières constatations tirer d'indications sur les causes de la catastrophe; poursuivra aujourd'hui son enquête.

LES SERVICES PRIVÉS DE LA C.A.F.
(*Les Ailes*, 9 octobre 1930)

Un avion de la Compagnie aérienne française, venant de Biarritz, où il a effectué plus de 300 baptêmes de l'air et promenades aériennes, se rendra à Bordeaux, le 10 octobre, et séjournera quelque temps dans cette ville. Il exécutera des voyages à prix réduits pour toutes les destinations, sur simple demande des intéressés. Un service spécial d'automobiles assurera la liaison avec l'aérodrome.

D'autre part, le service d'hydravions organisé entre Calais et Douvres par la C.A.F., afin de supprimer la traversée maritime entre Paris-Londres, connaît une vogue justifiée. Il est emprunté fréquemment par des voyageurs de marque.

Le Carnet du capitaliste
AUGMENTATIONS DE CAPITAL
(*Les Journal des finances*, 24 octobre 1930)

Compagnie aérienne française. — Émission de 20.000 actions nouvelles de 500 francs portant le capital de 10 à 20 millions.

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 30 octobre 1930)

La Compagnie aérienne française (C.A.F.) a réussi, le 17 octobre, deux liaisons rapides entre Paris et le paquebot *Europa*, à Cherbourg, et vice-versa. Dans chaque sens, le voyage a duré moins de deux heures.

UN APPEL AU PUBLIC FRANÇAIS
(*Les Ailes*, 20 novembre 1930)



Intéressez-vous à l'Aviation Française
et réalisez en même temps
un bon placement
DEVENEZ ACTIONNAIRE DE LA
COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS
FONDEE EN 1919
R.C. SEINE 160.751
18, Rue de Nanterre, 18 - SURESNES (Seine)
Téléphone: CARNOT 96 10. 96-11 SURESNES 0-12

AUGMENTATION DE CAPITAL
PAR L'ÉMISSION DE 20.000 ACTIONS DE 500 FRANCS

Le conseil d'administration de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE a été autorisé, par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires en date du 21 juin 1928, à porter le capital social de 10.000.000 de francs à 50.000.000 de francs, en une ou plusieurs tranches, aux époques et dans les proportions qu'il jugera convenables.

Le chiffre des commandes, actuellement en cours, et les travaux projetés, rendent opportuns le développement des organisations de la Société, et l'adaptation des ressources sociales aux besoins nouveaux de l'exploitation.

En sa séance du 3 juillet 1930, le conseil d'administration a donc décidé de porter le capital social, actuellement de 10.000.000 de francs, au chiffre de 20.000.000 de francs, par l'émission de 20.000 actions nouvelles de 500 francs chacune, entièrement libérées.

CONDITIONS D'ÉMISSION

TAUX D'ÉMISSION

a) Souscriptions à titre irréductible, réservées aux anciens actionnaires :
550 francs par action souscrite à raison d'une action nouvelle par action ancienne représentée.

b) Souscriptions à titre réductible, attribuées par priorité aux anciens actionnaires au prorata des souscriptions à titre irréductible, et ensuite au public, à répartir au prorata des souscriptions. 650 francs par action souscrite.

Pour bénéficier du droit de souscrire à titre irréductible, les anciens actionnaires doivent joindre à leur bulletin de souscription les coupons numéro 12 des actions au porteur déjà possédées par eux, ou indiquer les numéros de leurs certificats nominatifs. Ils peuvent transmettre leur droit par la cession, soit des coupons numéro 12 des actions au porteur, soit des bons de souscription que la Compagnie aérienne française mettra à la disposition des propriétaires d'actions nominatives, sur demande accompagnée du dépôt de leurs certificats.

JOUISSANCE

Les actions nouvelles seront créées avec jouissance du 1^{er} novembre 1930; elles auront droit, au même titre que les actions anciennes, et en proportion de leur montant libéré, au dividende qui serait fixé par l'Assemblée générale pour l'exercice social commencé le 1^{er} novembre 1930 et clos le 31 octobre 1931.

COTATION

L'introduction des actions à la Bourse de Paris sera demandée ultérieurement.

SOUSCRIPTIONS

Les souscriptions seront reçues du 10 au 30 novembre 1930 :

Au siège social de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE, 18, rue de Nanterre, à Suresnes (Seine) ;

Aux agences de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE, 25, rue Royale, à Paris; 2, rue Canebière, à Marseille ; 24, rue Catinat, à Saïgon ; et dans toutes les bases de la Compagnie ;

Au siège social de la Compagnie Aérienne Franco-Canadienne, 266, rue Saint-Jacques, à Montréal (Canada) ;

Et dans tous les établissements de crédit.

VERSEMENTS

Les souscriptions devront être accompagnées du versement en espèces, chèque ou mandat-poste, du premier quart de la valeur nominale des actions souscrites, plus la prime d'émission, soit :

175 francs par action souscrite à titre irréductible ;

275 francs par action souscrite à titre réductible.

Le deuxième quart, soit 125 francs par action, devra être versé le 1^{er} mai 1931.

Les deux quarts restant à libérer devront être versés selon la décision ultérieure du conseil d'administration.

Conformément à l'article 9 des statuts, les souscripteurs peuvent libérer entièrement à l'avance leurs actions, les sommes ainsi versées par anticipation étant productives d'un intérêt annuel de 6 %.

Les versements correspondant aux actions souscrites à titre réductible et non attribuées seront remboursés sans intérêt aux souscripteurs.

NOTICE SUR LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE

HISTORIQUE

La COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE a été fondée le 1^{er} avril 1919, par un groupe d'industriels, la plupart aviateurs pendant la guerre, avec le programme suivant :

Vivre industriellement avec le moindre secours de l'État. À cet effet, suivre les progrès de matériels d'aviation, de manière à créer, à mesure, les exploitations industrielles que ce matériel permet.

Appliquant fidèlement ce programme, la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE a fondé, dès 1919, les premiers centres régionaux d'aviation commerciale qui adaptèrent les anciens types d'avions venant de la guerre à des écoles de pilotage, des travaux aériens et des transports de ville à ville, primitivement limités à un rayon d'action maximum de 250 kilomètres

La réalisation de matériels nouveaux, conformes aux programmes d'avions et hydravions de travail de transport et de poste qu'elle avait fixés aux constructeurs, permit à la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE de créer, entre 1920 et 1930, des bases nouvelles d'exploitation, tant en France (20 aéroports) que dans les Colonies et Protectorats (Antilles, Algérie, Tunisie, Maroc, Guyane, Afrique Equatoriale, Indochine), et dans plusieurs États étrangers (Espagne, Belgique, Roumanie, Canada, Siam).

**Seule de toutes les compagnies de transports aériens,
la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE
ne reçoit aucune subvention de l'État**

ORGANISATION

L'effectif du matériel volant, de 100 unités, comporte principalement :

- des avions de transport et de poste, 230 CV. à 4 places de passagers et 840 CV. à 12 places de passagers;
- des hydravions de transport, 420 CV à 7 places de passagers ;
- des avions de travail, 180 CV. et 200 CV. (équipement photographique ou équipement de tourisme pour passagers) ;
- des hydravions de travail, 180 CV. (équipement photographique ou équipement de tourisme pour passagers) ;
- des avions d'école et d'entraînement, à doubles commandes.

BASES PERMANENTES

- Région parisienne :
Le Bourget.
Orly.
Le Pecq (hydravions).
- France continentale :
Lyon.
Marseille-Marignane.
Marseille-Roucas (hydravions).
Montpellier. Nice.
Antibes.
Saint-Tropez (hydravions).
Cannes (hydravions).
Cherbourg.
Dinard.
Calais (hydravions).
Montluçon.

Clermont-Ferrand.
Bordeaux.
Biarritz.
Annecy (hydravions).
• Afrique du Nord, Colonies. Protectorats :
Alger-Maison-Blanche.
Alger-Agha (hydravions).
Oran-La Senia.
Oran-Port (hydravions).
Tunis.
Casablanca.
Mindouli (Congo Français).
Saigon.
Vientiane (Indo-Chine).

EXPLOITATION

Celle-ci comporte, à partir des bases ci-contre :

a) des transports aériens pour toutes destinations (tourisme, voyages, poste, services saisonniers).

À noter en particulier:

- Les services Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre, en correspondance avec les transatlantiques, en accord avec les principales compagnies de navigation maritime ;
- Le service Bordeaux-Marseille-Nice-Gênes ;
- Le service saisonnier Paris-Londres ;
- Le service Calais-Douvres ;
- Le service Saïgon-Angkor ;
- Le service postal Bordeaux-Genève effectué à titre d'étude en 1929, en accord avec les compagnies de chemins de fer.
- L'étude actuellement en cours du service postal Marseille-Saïgon-Hong-Kong.

b) des travaux aériens

La Compagnie aérienne française a défini sous cette rubrique l'ensemble des applications de l'aviation où l'avion est utilisé comme « un outil nouveau au service des industries anciennes » (applications agricoles, forestières, maritimes; photographie industrielle et photographie publicité).

La Compagnie aérienne française a spécialement développé la photographie dont l'urgence se faisait sentir pour l'urbanisme, le génie rural, les travaux publics, le cadastre. Elle s'est acquis dans ce genre de travaux une réputation mondiale.

c) des écoles

Centres d'entraînement de pilotes de réserve à Alger et Oran.

RÉSULTATS

Nombre de passagers transportés depuis 1919 : environ 150.000.

Chiffre d'affaires : 90 millions de francs environ.

Parmi les travaux de photographie :

— Plans de villes : Lyon, Marseille, Nîmes, Poitiers, Angoulême, Saint-Étienne, Châteauroux, Bucarest, Galatz, c, Mytho (Indo-Chine), le département de la Seine, etc. (plus de 450 villes ou régions urbaines).

— Levers cartographiques et cadastraux : Canada (cinq millions d'hectares) ; de de la Martinique (superficie totale) ; Afrique Equatoriale Française (500.000 hectares) ; Tunisie (100.000 hectares).

- Très nombreux plans de domaines et de travaux publics.
 - Très nombreuses photographies d'usines et de chantiers.
- [N.B. : la société est peu loquace sur ses résultats financiers...]

PORTEFEUILLES- FILIALES

La Compagnie aérienne française a contribué à la création des sociétés filiales suivantes:

- La Compañía española de aviación créée en 1923, à Madrid ;
- La Compagnie aérienne franco-canadienne, créée en 1926, à Montréal ;
- L'United Air Industries, créée en 1930, à Montréal ;

La Compagnie aérienne française a conclu avec certaines de ces sociétés des contrats de collaboration technique et commerciale. Elle conserve en outre en portefeuille des participations financières à leur capital.

PROGRAMME POUR LES ANNÉES À VENIR

- Devant les perfectionnements aujourd'hui obtenus ou prévus à brève échéance ;
- Devant le développement de la clientèle de l'air, développement qui s'accélère chaque jour;
- En prévision de l'organisation définitive des transports aériens, en France, organisation dans laquelle la Compagnie aérienne française a sa place officiellement reconnue⁷, La Compagnie aérienne française se propose :
 - De consolider et de développer son organisation et ses effectifs en France et aux Colonies pour les transports de réseau intérieur et pour les travaux aériens ;
 - De soumissionner pour les services postaux qui vont être mis au concours en France et à l'étranger ;
 - De soumissionner en France et dans divers pays pour les importants travaux de cadastre qui s'annoncent, en appliquant à ces travaux les procédés industriels qu'elle a mis au point ;
 - De conserver et de prendre en portefeuille les participations que le conseil d'administration jugera intéressantes, soit pour faciliter ses exploitations dans certains pays, soit pour prendre position dans l'organisation générale des transports aériens en France ou à l'étranger.
- À cet effet, fidèle à son passé, confiante dans la force que lui donnent ses résultats et sa réputation commerciale, La Compagnie aérienne française désire augmenter le nombre déjà important de ses actionnaires ; elle fait appel à tous les nouveaux souscripteurs qui voudront collaborer à son œuvre et suivre, avec ses anciens et fidèles participants, cette nouvelle et intéressante étape de son développement industriel.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Ferdinand GROS, industriel, membre du Conseil supérieur des transports aériens, président ;

C. CAHEN d'ANVERS, banquier, membre du Conseil supérieur des transports aériens, vice-président ;

Henri BALLEYGUIER, ingénieur en chef des Manufactures de l'État, en disponibilité, membre du Conseil supérieur des transports aériens, administrateur délégué ;

MM.

A. CARON, industriel ;

G[aston] GRADIS, membre du Conseil supérieur des transports aériens ;

⁷ Par décret du 3 avril 1930, MM. F. Gros, Ch. Cahen d'Anvers, G. Gradis et H. Balleyguier, administrateurs de la Compagnie aérienne française, ont été nommés membres du Conseil supérieur des transports aériens.

P. LESCOP ⁸, aviateur, ingénieur E. C. P. ;
P. PENIN de la RAUDIÈRE ⁹, ancien inspecteur des Finances ;
L[éon] RENARD, industriel ;
F. ROBBE, aviateur, industriel.

COUPS D'AILES
(*Les Ailes*, 30 novembre 1930)

LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE vient de prendre une intéressante initiative à l'occasion du 12^e Salon de l'Aéronautique. Elle met en vente, pendant la durée du Salon, des carnets kilométriques donnant droit à parcourir 1.000 km. en avion spécial pour le prix de cinq mille francs.

L'idée du carnet kilométrique n'est pas nouvelle, et la Compagnie aérienne française l'avait déjà réalisée il y a un an. Mais le prix actuel permettra la plus grande diffusion de ce procédé et constitue certainement une très intéressante propagande en faveur de l'aéronautique. Elle rend notamment accessible le grand tourisme aérien à tous ceux que ne possèdent pas un appareil personnel

M. GASTON DOUMERGUE AU XVII^e SALON DE L'AVIATION
(*Le Temps*, 30 novembre 1930)

.....
À la Compagnie aérienne française, MM. Balleyguier, administrateur délégué, et Caron, administrateur, reçoivent le président, qui examine attentivement les travaux de cadastre établis à l'aide de la photographie aérienne : ceux du Canada, de Corbeil-Cerf. Le procédé est susceptible d'assurer le cadastre de la France entière.

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 7 décembre 1930)

On signale l'arrivée, au centre de la Compagnie aérienne française de Casablanca, d'un troisième appareil destiné à augmenter l'effectif du centre. Il s'agit d'une berline Nieuport-Delage, convoyée par la voie des airs du Bourget à Casablanca par le pilote Pierre Obrecht.

Compagnie aérienne française
(*Les Journal des débats*, 18 décembre 1930)

Le dividende serait maintenu à 40 francs brut.

⁸ Pierre Lescop : ingénieur ECP, capitaine aviateur, marié en 1918 avec Mlle Odette Vibert. Administrateur délégué des Ateliers de Constructions de l'Ouest (matériel agricole à Nantes), de la Société Sanflex (instruments de mesure à Paris) et de la Société Biarritz-Anglet-La Forêt.

⁹ Pierre Penin de la Raudière (188-1964) : inspecteur des finances, puis administrateur de sociétés : Papeteries Navarre, Tanneries de France, Crédit industriel d'Alsace-Lorraine... Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 28 février 1927).

COUPS D'AILES
(*Les Ailes*, 8 janvier 1931)

L'AVION TRANSPORTAIT déjà des fleurs, voilà qu'il transporte maintenant cette autre fleur : le camembert. C'est en ces termes qu'un grand amateur de fromages nous a signalé l'arrivée au Bourget, la veille de Noël, d'un avion chargé de camemberts. C'est une cargaison assez rare pour qu'on la signale car si, jusqu'ici, quelques boules de Hollande nous étaient arrivées par la voie des airs, il s'en fallait qu'elles constituent tout le chargement de l'avion.

L'initiative de ce transport revient à une grande fabrique de fromages de Saint-Pierre-sur-Dives, dans le Calvados : la maison Lepetit. Une étude de la question lui révéla tout l'intérêt qu'elle aurait à assurer, en moins de deux heures, le transport de fromages à Paris.

C'est pourquoi elle fréta le 24 décembre un avion de la Compagnie aérienne française qui alla prendre à l'usine les fromages et les ramena au Bourget en un temps qui, pour le camembert, constitue certainement le record de vitesse.

L'expérience aurait donné de si bons résultats que, dorénavant, un avion de la C.A.F. ira régulièrement, plusieurs fois par semaine, à Saint-Pierre-sur-Dives, embarquer une cargaison de camemberts. Cela permettra, dit-on, d'évincer certaines concurrences et d'assurer un prompt ravitaillement en marchandise fraîche

Compagnie aérienne française
(*Les Journal des débats*, 25 janvier 1931)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 23 janvier, a régularisé l'augmentation du capital de 10 à 20 millions, par l'émission de 20.000 actions de 500 francs, en vertu de l'autorisation donnée antérieurement au conseil de porter le capital, en une ou plusieurs fois, de 10 à 50 millions.

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 9 avril 1931)

« L'Argus » nous apprend que la récente assemblée de la Compagnie aérienne française de mars a approuvé les comptes de l'exercice 1930 se soldant par un bénéfice brut de 1.693.050 francs.

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 avril 1931)

L'assemblée ordinaire des actionnaires s'est tenue le 27 mars, sous la présidence de M. Ferdinand Gros, président du conseil d'administration, et a approuvé à l'unanimité les comptes qui lui ont été présentés pour l'exercice clos le 31 octobre 1930, faisant apparaître un bénéfice brut de 1.433.932 francs. Après prélèvement d'une somme de

350.000 francs pour l'amortissement d'une partie des dépenses d'études faites en 1930, le solde disponible ressort à 1.731.915 francs.

L'assemblée a, en outre, affecté 750.000 francs à des amortissements sur bâtiments, brevets, matériel volant et divers, ce qui laisse un disponible de 981.915 francs.

Le dividende a été fixé à 40 francs par action ancienne, 55 fr. 83 par action nouvelle et 210 fr. 64 par part. Il sera mis en paiement à compter du 15 mai, à raison de net : actions anciennes au porteur, 31 fr. 53 ; nominatives, 33 fr. 60 , actions nouvelles au porteur, 28 fr. 03 ; nominatives, 50 fr. 10 ; parts, 176 fr. 94.

MM. Ferdinand Gros, Henri Balleyguier et Gaston Gradis ont été réélus administrateurs.

Les résultats de l'exercice écoulé ont évidemment souffert de la crise économique et d'un mauvais temps persistant qui a gêné considérablement les entreprises aériennes dans tous les pays. Néanmoins, ces résultats sont à peine diminués par rapport à l'an dernier et le nombre des voyageurs transportés est passé de 18.000 en 1929 à 25.200 en 1930.

Actuellement, les ateliers et bases principales sont à plein effectif et exécutent un carnet de commandes approvisionné de marchés portant sur plusieurs années.

La Société poursuit activement le développement de son organisation en France, en Afrique du Nord (où une base nouvelle a été ouverte à Casablanca) et en Indochine. Elle a soumissionné récemment pour le service postal Paris-Cherbourg-Le Havre en liaison avec les transatlantiques ; elle étudie, avec l'autorisation du ministère de l'Air, un service de poste aérienne spéciale et extrapide entre Marseille et Saïgon, et a mis en chantier des avions spéciaux pour ce service.

Questionné sur les résultats de la soumission pour le service postal aérien Paris-Cherbourg-lo Havre, le président a déclaré qu'aucune décision n'avait encore été prise par les administrations de l'Air et des P. T. T en raison de l'écart considérable des prix demandés, ceux-ci variant de 0,64 centimes le kilokilomètre (prix demandé par un, Compagnie subventionnée) à 0 fr. 017 centimes (prix demandé par deux Compagnies non subventionnées).

Le président a fait observer que ce fait soulevait une fois de plus la grave question de la concurrence faite aux sociétés libres par les sociétés subventionnées. Cet état de choses fausse le marché commercial et entrave le libre développement des entreprises qui ne cherchent qu'à vivre par le simple jeu de la loi de l'offre et de la demande. Il faut espérer que le projet de loi en instance devant le Parlement, partant du droit commun, cherchera à faire respecter le droit de vivre de l'industrie non subventionnée. Mais si une décision favorable n'intervenait pas et fermait en France tout champ d'activité à l'industrie non subventionnée, le conseil serait amené à convoquer les actionnaires pour leur proposer de prendre des décisions conformes à leurs intérêts.

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 4 juin 1931)

M. Pierre Pomey, ingénieur pilote à La Compagnie aérienne française, et Madame, nous prient de faire part à leurs amis de la naissance de leur second fils, Claude, le 21 mai 1931.

Les princes en avion. — Tandis que la princesse Ingrid de Suède se rendait en Belgique en avion, le prince et la princesse Axel de Danemark quittaient Paris pour Luxembourg, sur un avion spécial de la Compagnie aérienne française.

LA FÊTE DES AILES LANDAISES ORGANISÉE PAR L'AÉRO-CLUB DES LANDES,
ELLE CONNUT UN SUCCÈS JUSTIFIÉ.
(*Les Ailes*, 2 juillet 1931)

L'actif Aéro-Club des Landes, présidé par M. Henri Parhos, a organisé, le 21 juin dernier, sur son terrain de Mont-de-Marsan, une fête aérienne qui attira environ 6.000 personnes. On applaudit les nombreux pilotes présents, notamment M^{me} Adrienne Bolland et Maurice Bellonte, ce dernier venu en Moth, avec Delage. Vassart fit une descente en parachute ; les touristes Japy, Mekas et Durin, Malinvaud, ce dernier sur Potez 36, les autres sur Moth, accompagnés par Liaudet, sur le Moth de l'Aéro-Club, firent des vols de groupe. et se livrèrent séparément à des exhibitions, de même que Bellonte, sur un Moth, M^{me} Bolland, sur le Morane 35 de l'Aéro-Club, et Gaston, sur le même appareil.

Pendant cette journée réussie, Obrecht, sur Nieuport 391, de la Compagnie aérienne française, et Liaudet, sur Moth, donnèrent plus de 100 baptêmes de l'air

Une chasse aux ballonnets réunit la presque totalité des pilotes, et intéressa vivement le public, ainsi que la démonstration de vol sans moteur effectuée par la section « La Palombe » de l'Aéro-Club des Landes, à Labouheyre ; le chef-pilote Thomas, puis, Bellonte, Durin, etc., firent de beaux vols.

P.M.

UNE COURSE D'HYDRAVIONS EN SEINE
(*Les Ailes*, 23 juillet 1931)

Notre confrère *Le Journal*, décidément très aérophile, a eu l'excellente idée de faire participer des hydravions à la Course Croisière de canots automobiles qu'il organise chaque année de Paris à la Mer. Les appareils ont rallié Caudebec-en-Caux le 19 juillet.

Le lendemain, 20 juillet, ils ont disputé une course de vitesse handicap.

Pour la détermination du handicap, les quatre appareils qui s'étaient présentés furent divisés en deux groupes. Le premier, composé d'un monoplan Schreck 310, à moteur Lorraine de 120 CV, piloté par Lescure, et d'un Schreck 17, à moteur Hispano de 180 CV, piloté par Cury.

Le second groupe, également formé de deux hydravions, comprenait un autre Schreck 17, lui aussi équipé d'un Hispano de 180 CV, confié à Lantz, et un Lioré-et-Olivier 198, moteur Lorraine de 420 CV monté par Darqué ; ces deux appareils appartiennent à La Compagnie aérienne française.

Les pilotes durent effectuer, tout d'abord, deux tours du circuit qui ont servi à déterminer l'ordre de leur départ.

Puis, la course fut courue sur le même circuit; elle a été gagnée par Lantz, qui devient détenteur de la Coupe du Journal, suivi de Darqué et de Cury.

Pour rehausser l'éclat de la fête, le- Ministre de l'Air avait envoyé deux appareils de la base de Cherbourg pilotés par les lieutenants de vaisseau Lenoir et Dallièrre et l'enseigne de vaisseau Morin.

À l'Exposition coloniale
Baptême de l'air des danseurs Canaques
(*Les Annales coloniales*, 20 août 1931)

Aujourd'hui, à 10 heures, au Polygone de Vincennes, les danseurs Canaques, en costumes, ont reçu le baptême de l'air, à l'occasion de la « quinzaine » organisée par le Comité de l'aéronautique de l'Exposition coloniale et par La Compagnie aérienne française.

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 10 septembre 1931)

La Compagnie aérienne française organise un service de « vols de nuit au-dessus de l'Exposition Coloniale ». Un service de voitures part à 21 h. des bureaux de la C.A.F., 25, rue Royale, où les passagers peuvent être de retour vers 22 h. 35. Cette promenade aérienne nocturne constitue une attraction féerique.

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 15 octobre 1931)

Un hydravion Lioré et Olivier, appartenant à La Compagnie aérienne française, amerrissait, le 9 octobre, au Havre, au flanc d'un transatlantique. Il reçut du bateau un chargement d'or de huit millions, s'envola de nouveau, et, tout simplement, partit pour Genève, où il était attendu. Nous ne saurions plus nous passer de l'avion pour le transport de l'or.

LE « CALAIS-DOUVRES » DE LA C. A. F.
(*Les Ailes*, 26 novembre 1931)

La Compagnie aérienne française exploite un service de taxis, par hydravions Schreck, entre Calais et Douvres, qui permet d'effectuer la traversée de la Manche en 20 minutes. Ce service devait être suspendu au 15 novembre.

Pour répondre aux demandes qui lui ont été exprimées, la C.A.F. a décidé de prolonger son service jusqu'au 31 décembre au moins.

L'aviation coloniale
Arrachart poursuit son vol
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1931)

.....
Son déplacement coïncide avec le vol inaugural du premier tronçon du nouveau réseau aérien colonial français : Reggan-Gao (29 novembre). Cette étape représente 1.300 kilomètres de vol au-dessus du Sahara. À ce voyage inaugural prennent part également M. Level ¹⁰, de la Compagnie aérienne française...t.

¹⁰ Philippe Level, puis Livry-Level (1898-1960) : pilote, administrateur de sociétés, administrateur délégué des Mines de Bou-Arfa (1931). Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Mines_de_Bou-Arfa.pdf

Petites nouvelles de France
(*Les Ailes*, 7 janvier 1932)

Le pilote Montheil, de la Compagnie aérienne française, a conduit, à Orléans, le Caudron « Luciole » à bord duquel l'aviateur Martineau et Mme Blanche Maury se rendront à Madagascar.

Réflexions sur une politique de l'air
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie..
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} mars 1932)

Une « note sur l'activité aux colonies de La Compagnie aérienne française reçue ces jours-ci, m'a fourni l'occasion de donner corps à des idées que je roule, depuis longtemps déjà, dans mon esprit et qui se rattachent à la conception générale que l'on doit se faire, me semble-t-il, de notre politique de l'aviation.

Celle-ci, on le sait, n'a été conçue, jusqu'ici, qu'en fonction des besoins militaires.

On dépense plus de deux milliards et demi, par an, pour l'aviation, dans le budget national (1.914 millions au budget de 1932 pour 9 mois, soit pour 12 mois 2.550 millions).

Il est impossible de distinguer, dans ce total, ce qui est affecté à l'aéronautique militaire et à l'aéronautique commerciale. Au reste, est-ce bien nécessaire ?

Les dépenses pour l'aéronautique commerciale concernent à peu près uniquement, autant que j'en puis juger, des subventions pour exploitation de lignes, dites généralement impériales (!), et pour organisation de raids à longue distance.

Les lignes subventionnées ont essentiellement pour objet, non de transporter du fret ou des voyageurs, mais de former des pilotes, d'expérimenter des matériels. Je n'insiste pas sur ce dernier chapitre, les discussions récentes devant le Parlement ayant accumulé, hélas, sur ce point, les révélations les plus pénibles.

Quant aux raids, ils ne sont, trop souvent, que de pures aventures, parce que conçus pour la publicité — d'aucuns diraient pour le bluff — avec des appareils qui ne sont pas au point et des pilotes qui ne sont que des acrobates sportifs.

À aucun moment, la politique aérienne n'a été conçue, en France, dans le sens de l'étude, de l'encouragement et du développement rationnel d'un nouvel instrument de la vie commerciale et économique.

*
* *
*

Et pourtant, l'aviation française a, maintenant, assez d'expérience pour que puissent être envisagées d'autres méthodes, une autre politique que celles appliquées jusqu'ici.

Je n'en veux pour preuve que l'exemple donné par la Compagnie aérienne française qui, si j'en crois ce qu'on m'en dit, a, depuis sa fondation en 1919, parfaitement réussi à vivre, sans subvention, suivant une formule purement industrielle.

Et l'œuvre de la C. A. F. aux colonies est déjà considérable.

Citons-en également les principales manifestations. En 1905 [*sic*], la C. A. F. entreprend, sur la commande de M. le gouverneur Richaud, les travaux topographiques dans l'île de la Martinique. En deux campagnes. la triangulation complète de l'île

(110.000 hectares) est établie, les clichés pris et la livraison du plan préparcellaire de la Martinique peut être faite en 1927.

Au Maroc, la Compagnie s'installe en 1923. Elle exécute de nombreux plans d'urbanisme : Azemmour, Kenitra, Marrakech, Ouezzane, Settat, Mazagan, Meknès, Safi, Oudjda, etc., et plusieurs plans de domaines de colonisation.

Les avions travaillent pour le plan au 1/100^e de la ville de Tanger et le plan au 5/1.000^e de toute la zone internationale qu'ils lèvent entièrement. (40.000 hectares).

En Algérie, elle organise et dirige l'exploitation de la ligne commerciale Alger-Biskra. Elle transporte 25.000 voyageurs et fait 700.000 hectares de levés de plans, parmi lesquels les plans des villes de Aïn-Beïda, Biskra, Birmandreis, Hussein-Dey, Maison Carrée, Sétif, Tlemcen, Batna, etc. ; elle lève le plan au 1/500^e de 14.000 hectares pour l'étude du plan d'aménagement et d'extension de la région algéroise ainsi que celui au 1/2.000^e de la ville d'Alger et des communes suburbaines, elle relève le cours de l'oued Sebaou, de l'oued El-Marrach et fait, enfin, de très nombreux plans de domaines ruraux et d'exploitations agricoles.

Même activité en Tunisie, où la C. A. F. participe à l'établissement des plans de la ville de Gafsa et de son oasis, de Sfax, Tozeur, la Goulette-Kram, Nabeul, Sousse, etc., de nombreux domaines, notamment d'un domaine rural de 34.000 hectares.

En Afrique Equatoriale française, un détachement de la C. A. F. exécute des levés de concessions dans la région du Niari. En deux campagnes — 1928-29, 1929-30 —, plus d'un demi-million d'hectares sont levés et les cartes au 1/30.000^e correspondantes sont livrées en 1931.

En Indochine, au Siam même, la C. A. F. entretient une grande activité assurant l'organisation de voyages sur demande et de travaux aériens de topographie. Avec 6 hydravions, à Saïgon, elle a parcouru 150.000 kilomètres, transporté 10.000 passagers et levé 350.000 hectares de travaux topographiques.

Au total, la C. A. F., avec un effectif de 50 avions et hydravions, a parcouru, aux colonies, 2 millions de kilomètres, transporté 60.000 passagers, levé 2 millions et demi d'hectares, réalisé un chiffre d'affaires de 25 millions de francs, sans aucune subvention directe de l'État, si je suis, bien renseigné.

Cet exemple me paraît probant. Je pense qu'au lieu de gaspiller des centaines de millions à subventionner des sociétés, au nombre de kilomètres parcourus, mieux vaudrait réserver l'aide et l'encouragement de l'État et des collectivités aux sociétés commerciales sous forme de commandes de travaux déterminés (transports postaux, levés topographiques, etc.) ou de services déterminés (transports sanitaires, de fonctionnaires).

Ainsi, on assurerait, beaucoup mieux qu'avec les méthodes actuelles, chez les dirigeants des entreprises d'aviation, un souci d'exploitation commerciale qui ne pourrait que servir le progrès technique et économique sans nuire, du reste, j'en ai la conviction, à celui de la défense nationale, dans toute la mesure où l'on pense qu'une aviation munie de bons et nombreux pilotes et d'un matériel éprouvé peut lui être utile.

Compagnie aérienne française
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 mai 1932)

L'assemblée ordinaire du 21 avril a approuvé les comptes de l'exercice au 31 octobre 1931 se soldant par une perte de 1.185.419 fr.

La nomination de M. Philippe Level, comme administrateur, a été ratifiée. Acte a été pris de la démission de MM. Ferdinand Gros et André Caron de leurs fonctions d'administrateurs.

LA SEMAINE À LA CAF.
500 BAPTÊMES DE L'AIR À ORLY ET À BLOIS
(*Les Ailes*, 26 mai 1932)

Aux fêtes aériennes d'Orly, La Compagnie aérienne française a donné un très grand nombre de baptêmes de l'air. Malgré le mauvais temps, plus de 200 personnes ont pris place à bord de ses avions.

Pendant la Pentecôte également, à Blois, l'Aéro-Club du Loir-et-Cher avait organisé, avec le concours de la C.A.F., des manifestations aériennes au-dessus de la Loire. Les pilotes Pomey et Lanz ont donné le baptême de l'air à près de 300 personnes, à bord d'hydravions Schreck.

Le président et quelques membres de l'Aéro-Club du Loir-et-Cher ont pris place à bord de ces hydravions, pour effectuer le trajet de Paris à Blois et de Blois à Paris.

Les autres activités de la Compagnie : Service Calais-Douvres, vols de tourisme, à partir des bases de la Compagnie, centres d'entraînement d'Alger, Oran et Casablanca, se sont poursuivies normalement. À noter, en particulier, un très grand nombre de passagers sur la Côte d'Azur, depuis le retour du beau temps.

LA LIBERTÉ DE L'AIR
(*Le Journal des débats*, 12 juin 1932)

En 1930, la C. A. F. (Compagnie aérienne française) avait assigné, devant le tribunal de commerce de la Seine, la Compagnie Air-Union* en 500.000 francs de dommages-intérêts par provision pour concurrence déloyale.

La Compagnie demanderesse, par l'organe de M^e Le Hénaff, reprochait à sa rivale Air-Union, compagnie subventionnée par l'État, d'employer les subventions non seulement à l'exploitation des vols sur des parcours déterminés, mais à des lignes particulières, telles que Marseille-Cannes, Paris-Cherbourg et les « baptêmes de l'air » au-dessus de Paris.

À quoi M^e Jean-Charles Legrand, pour Air-Union, avait répondu que cette compagnie avait agi, en l'espèce, dans la pleine limite des cahiers des charges passés avec l'État et munie des autorisations nécessaires. Il ajoutait que les faits incriminés pouvaient justement être considérés comme une propagande utile et nécessaire pour la navigation aérienne. Enfin que, d'une façon générale, aucune concurrence déloyale ne pouvait être retenue, le principe de la liberté de l'air étant absolu et ne pouvant faire l'objet d'aucun monopole.

Par jugement du 29 mars 1930, le tribunal de commerce avait débouté la C. A. F. qui interjeta appel. Le procès vient de revenir devant la 4^e chambre de la cour, présidée par le conseiller Gallardo-Morino. Celle-ci, après les nouvelles plaidoiries de M^e Le Hénaff pour la Compagnie aérienne française et de M^e Jean-Charles Legrand pour Air-Union, a confirmé la décision des juges consulaires en adoptant les moyens soutenus par cette dernière compagnie.

UN PROCÈS RELATIF A LA LIBERTÉ DE L'AIR
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juin 1932)

La C. A. F. (Compagnie aérienne française) avait assigné la Compagnie Air-Union devant le tribunal de commerce de la Seine en 500.000 francs de dommages-intérêts pour concurrence déloyale. La Compagnie demanderesse reprochait à l'Air-Union, compagnie subventionnée par l'État, d'employer les subventions non seulement à l'exploitation des vols sur des parcours déterminés, mais aussi à des lignes particulières : Marseille-Cannes, Paris-Cherbourg, et pour les baptêmes de l'air.

L'avocat de la Compagnie Air Union avait répondu que, d'une façon générale, aucune concurrence déloyale ne pouvait être retenue en l'espèce, le principe de la liberté de l'air étant absolu et ne pouvant faire l'objet d'un monopole.

Par jugement du 19 mars 1930, le tribunal se ralliant à cette thèse, avait débouté la C. A. F. Celle-ci avait interjeté appel. La 4^e chambre de la cour d'appel de Paris vient de confirmer la décision des premiers juges.

Baptêmes de l'air (*Revue aéronautique de France*, août-septembre 1932)

Nous rappelons à nos adhérents qu'ils peuvent prendre des baptêmes de l'air aux aérodromes d'Orly et du Bourget tous les jeudis, samedis, dimanches et jours de fête après-midi à La Compagnie aérienne française (C. A. F.).

Nos adhérents voudront, bien retirer leurs billets de vol aux bureaux mêmes de la Ligue où ils leur seront délivrés au prix de 20 francs.

Les billets seront également valables pour toutes les villes où la C. A. F. a des bases, c'est-à-dire Calais, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nice, Alger, Oran et Casablanca.

Pour les bases autres qu'Orly et Le Bourget, les adhérents, porteurs de billets marqués- L. A. F. et retirés au siège même de la Ligue, devront venir voler par groupes d'au moins douze personnes ; ils avertiront la base de la C. A. F. où devront avoir lieu les vols quarante-huit heures à l'avance en précisant l'heure de la réunion.

Nous insistons sur ce fait que tous les billets de vol devront être retirés au siège social de la L. A. F. ; 18, avenue Victor-Emmanuel-III.

UNE RÉUNION FÉMININE ELLE FUT ORGANISÉE À LA BASE D'HYDRAVIONS DU PONT DE BEZONS (*Les Ailes*, 11 août 1932)

Le 6 août, au Pont de Bezons, il y eut une série de baptêmes très réussie. Cette petite fête était donnée par l'Association française des ailes féminines, avec le concours de la Compagnie aérienne française.

Maryse Bigeard, vice-présidente de l'ardente association féminine et M. Sibille organiseront, en fin septembre, une nouvelle réunion de ce genre en Seine-et-Marne.

L'ESCADRILLE-SURPRISE DE LA C. A. F. ELLE PARTIRA D'ORLY LE 9 SEPTEMBRE (*Les Ailes*, 8 septembre 1932)

L'*Intransigeant* nous a donné le « train-mystère » dans lequel on monte, le cœur confiant, sans savoir où l'on va. La Compagnie aérienne française vient de

trouver beaucoup mieux avec « l'escadrille-surprise » qui décollera d'Orly le 9 septembre à 9 heures.

Les huit taxis de la C.A.F. partiront pour une direction inconnue. À l'atterrissage, les passagers devront, sur une carte de la région, repérer l'endroit où ils sont ; ensuite, ce sera le pique-nique dans le parc d'un château, diverses attractions agréables et enfin le retour à Orly à la nuit.

L'initiative de la C.A.F. est fort louable et digne de nos meilleurs compliments. Toutefois nous nous permettons de signaler que ce n'est pas du tout une nouveauté. Nous en avons connu des avions qui, voguant vers une direction inconnue de tous, même du pilote, étaient forcés de se poser, en surprise-party! Alors on sortait une carte de la région et on l'étudiait attentivement pour savoir où on était. Mais comme les apparences sont souvent trompeuses, nous donnons aux passagers de la C.A.F. le conseil de se renseigner auprès d'un paysan du lieu. C'est encore le moyen le plus simple et le plus efficace pour savoir où l'on est.

LE PORT AÉRIEN DE PARIS
Le problème du Bourget
(*Les Ailes*, 12 janvier 1933)

.....
Les militaires l'ont emporté encore récemment sur l'Aviation marchande, et la construction de la nouvelle gare aérienne a été décidée le long de la route de Flandre, sur l'emplacement actuel du hangar abritant les services de la Compagnie Aérienne française.

Personnel navigant de l'Air Union
(*Les Ailes*, 27 avril 1933)

ANDRÉ CHAMPALOUX. Pilote. Entré à La Compagnie aérienne française, d'abord, passa à l'Air Union en 1930. Compte actuellement 2.200 heures de vol sur les lignes de cette Compagnie.

(*Revue aéronautique de France*, août-septembre 1933)

10 juillet 1933 : inauguration d'une ligne quotidienne Vichy-Lyon.

(*Les Ailes*, 5 octobre 1934)

Le pilote Lionel Defretière, attaché à La Compagnie aérienne française, a trouvé la mort, le 1^{er} octobre, vers 20 heures, dans une chute dont les causes ne nous sont pas connues. Emboutissage du sol dans la nuit ? C'est possible. Il avait, dit-on, traversé la Manche, venant d'Angleterre, et on le découvrit, parmi les débris de son avion brisé, près de Hacqueliers, dans le Pas-de-Calais. Defretière était un fidèle lecteur des « Ailes » ; depuis près de dix ans, il figurait sur nos listes d'abonnés.

AVIATION
Le prochain Salon de l'Aéronautique
(*Les Annales coloniales*, 7 décembre 1933)

La Chambre syndicale des industries aéronautiques organisera son Salon biennal en 1934, vers la fin novembre.

Il y aura une présentation d'avions rapides et de tourisme, et La Compagnie aérienne française y présentera les plus récentes applications de la photographie aérienne.

Le prochain Salon de 1934 sera international. Des avions commerciaux, militaires et gros tonnages y figureront, Enfin, la photogrammétrie y aura son exposition.

Le prochain salon de l'aéronautique
(*Le Temps*, 16 décembre 1933)

La chambre syndicale des industries aéronautiques a décidé d'organiser son 14^e Salon biennal en 1934, vers la fin novembre.

Cette exposition sera internationale. On y verra les avions vainqueurs de la coupe Deutsch et des 12 heures d'Angers : Potez, Caudron et Farman ; les avions de tourisme Bloch, Caudron, Farman et Potez les moteurs Lorraine, Renault, Hispano-Suiza ; enfin, La Compagnie aérienne française montrera les plus récentes applications de la photographie aérienne. Y figureront également les avions commerciaux, militaires et de gros tonnage, enfin une exposition de la photogrammétrie.

Compagnie aérienne française
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 avril 1934)

L'assemblée ordinaire, réunie le 13 avril, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 octobre 1933, accusant une perte d'exploitation de 509.433 francs. Avec les frais généraux, intérêts et agios, provision et amortissements, le solde débiteur total s'élève à 2.256.907 francs. La perte enregistrée est cependant moindre que celle de l'an dernier, malgré la persistance des causes qui entravent la marche des affaires sociales, en raison des compressions de frais de toutes sortes opérées en cours d'exercice.

Le rapport signale que les procédés de phototopographie, spécialité de la société, ont été mis en œuvre enfin par les services français du cadastre. Le chiffre des transports et voyages s'est maintenu malgré la diminution des tarifs. Un contrat a été conclu depuis un an avec une société anglaise qui exécute régulièrement un service Paris-Londres sans subvention, et dont le développement est encourageant. Enfin les centres d'entraînement et écoles de pilotage sont dès maintenant assurés d'une activité au moins égale à celle de l'an passé.

À la mémoire de deux aviateurs français morts au Canada
(*Le Matin*, 17 août 1934)

Le 25 août 1934 aura lieu, à Gaspé (province de Québec), une cérémonie organisée par le comité France-Amérique pour le IV^e centenaire de l'abordage de Jacques Cartier.

À ce même endroit se trouve un monument élevé à la mémoire de deux aviateurs français, Jacques de Lesseps et Chickenko, tués accidentellement en 1932 au cours d'une importante campagne de travaux aériens exécutés par La Compagnie aérienne franco-canadienne, filiale de la Compagnie aérienne française.

Le conseil de la Compagnie aérienne française vient de décider que M. André Balleyguier serait chargé de le représenter au sein de la croisière organisée par le comité France-Amérique et de déposer une gerbe devant le monument élevé en 1932 aux deux aviateurs français..

LES ENSEIGNEMENTS DU XIV^e SALON DE L'ÂÉRONAUTIQUE EN CE QUI
CONCERNE: LA PHOTOGRAMMÉTRIE

par A. CARLIER

(*Les Ailes*, 29 novembre 1934)

.....
LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE

La C.A.F. présente des planches extraites de marchés exécutés par ses avions, ses brigades de terrain et ses ateliers. On y remarque, en particulier, parmi les plans d'urbanisme :

Un avant-plan photographique de Paris 1934 à l'échelle approximative du 1/5.000^e ;

Un plan photographique d'Alger, le port et la zone d'extension immédiate à l'échelle du 1/2.000^e (surface 3.000 hectares) avec une planche graphique (planimétrie et altimétrie), le schéma de la triangulation ;

Des fragments de travaux exécutés à Casablanca, Bucarest, Saint-Étienne, etc.

Comme plans parcellaires et cadastraux, on remarque des travaux bien présentés : Corbeil-Cerf (Oise), La Gorgue (Flandres), Monthois (Ardennes), An Nhut (Cambodge), ainsi que les différentes opérations nécessaires à l'établissement du cadastre indochinois.

Enfin, comme plans de travaux publics, de nombreux documents sont réunis dans les vitrines : travaux de prospection minière d'El Djema (Maroc) ; études de tracés du bassin de la Selune ; plans de travaux d'Oued M'Sila (Constantine) ; protection contre les inondations à Moissac (Tarn-et-Garonne). Les travaux cartographiques effectués au Canada — fragment de carte à l'échelle de 40 chaînes au pouce — et plusieurs plans de domaines complètent une présentation parfaite.

Les caisses d'or perdues par un avion n'ont pas été retrouvées
MAIS UNE VALISE A ÉTÉ RECUEILLIE À SAINT-VALÉRY-SUR-SOMME

(*L'Écho d'Alger*, 29 janvier 1935)

Paris, 28 janvier. — Pendant toute la journée d'hier, la police anglaise avait recherché les caisses entre les côtes de la Manche de l'aéroport de Croydon,

C'est en deçà de la Manche que la première découverte avait été faite. Une des valises des passagers avait été retrouvée près de Saint-Valéry-sur-Somme, à l'embouchure de la Somme, où passent fréquemment les avions des lignes Paris-Londres. M. Georges Sibille, directeur commercial de la Compagnie aérienne française, correspondant en France d'Hillmans Airways, nous avait dit ce matin dans quelles circonstances fut retrouvée la valise.

« La valise était tombée sur la plage. Le maître garde-pêche Fily, qui ignorait tout de la perte des lingots d'or et des bagages transportés par le pilote anglais Kirton, eut

l'idée d'écrire à l'hôtel où le propriétaire de la valise était descendu pendant son séjour dans la capitale, car sur cette valise le porteur avait collé l'étiquette de l'hôtel.

» L'hôtelier me téléphona ce matin pour me mettre au courant de la lettre de M. Fily; la gendarmerie de Saint-Valéry-sur-Somme me confirma tout à l'heure la découverte faite par le maître garde-pêche. »

LE RÉSEAU AÉROPOSTAL INTÉRIEUR
Comment fut assuré l'essai de la S.O.D.A.C.
de Bordeaux à Genève par Montluçon
(*Les Ailes*, 14 février 1935)

La régularité obtenue, nous dit M. Balleyguier, fut de 95 pour 100 Continuons à étudier l'intéressante question des possibilités d'un réseau aérien intérieur, question que pose le projet d'Air-Bleu.

À la suite de l'article paru ici, la semaine dernière, M. Balleyguier, administrateur délégué de la Compagnie aérienne française, nous a adressé une communication que nous reproduisons en la versant aux débats

DANS l'article sur le « Réseau Postal Intérieur », du dernier numéro des *Ailes*, un rédacteur de ce journal explique en partie ce qu'il appelle l'échec de la S.O.D.A.C. sur la ligne Bordeaux-Genève, en 1929, de la manière suivante :

« La S.O.D.A.C. n'a pas exploité elle-même ; elle a sous-traité, c'est-à-dire qu'elle a demandé à La Compagnie aérienne française d'assurer ce service à des conditions plutôt onéreuses avec un matériel périmé, peu adapté au but poursuivi. Il n'était guère possible d'obtenir autre chose qu'un résultat décevant. »

UN SERVICE DIFFICILE

La S.O.D.A.C. a choisi la C.A.F. pour assurer l'exploitation Montluçon-Genève, à la suite d'un concours entre les diverses entreprises de navigation aérienne qui existaient à cette époque ; la S.O.D.A.C. avait d'ailleurs estimé que des avions trimoteurs étaient indispensables, en raison du caractère particulièrement dur du service à assurer, et avait commencé par établir un programme d'avions conformes à cette formule ; sur sa demande, plusieurs constructeurs reçurent, dès 1928, des marchés de prototypes du Ministère de l'Air.

Voulant cependant faire une exploitation d'étude, dès le printemps 1929, la S.O.D.A.C. imposait à la société sous-traitante :

1° D'utiliser les appareils trimoteurs dès qu'ils seraient-livrés ;

2° D'assurer, en attendant, le service, dès le 2 mai 1929, avec des avions monomoteurs de sa flotte, avec le cahier des charges suivant :

Vitesse commerciale minima : 140 km/h.

Fret disponible : 250 kg.

Escales : Lyon, Clermont, Montluçon.

La C.A.F. mit en œuvre des avions Farman 190, moteur « Titan », dont elle avait les premiers exemplaires et des avions monomoteurs Nieuport 391, moteur Siddeley-« Lynx ».

Après avoir préparé avec la S.O.D.A.C. l'organisation de la ligne, la C.A.F. exécuta le service, quotidien dans chaque sens, du 2 mai au 6 octobre 1929 ; un grand nombre de ces voyages furent effectués en partie de nuit et souvent par la brume, dans une région particulièrement délicate à survoler.

Les résultats contrôlés furent les suivants :

Vitesse commerciale moyenne : 158 km-h. en avion Nieuport ; 165 km-h. en avion Farman 190.

Régularité d'exploitation : 95 %

Aucune perte de courrier.

Aucune blessure du personnel, malgré plusieurs atterrissages forcés de nuit.

On peut affirmer que ces résultats étaient excellents ; il faut en attribuer le mérite au personnel d'organisation et d'exécution dont les qualités de méthode et d'entraînement ont autant d'importance que les qualités du matériel, dans la période d'études nécessaire à l'établissement d'un service de ce genre.

UN DÉFI À AIR-BLEU

Pour mettre cette affirmation en évidence, je prie cordialement la Société Air-Bleu d'accepter le défi suivant :

« Réaliser à son tour, du 2 mai au 6 octobre, avec les avions monomoteurs qu'elle a prévus pour l'exécution de sa convention, la même régularité d'exploitation, pour un service comportant :

— Les mêmes terminus et les mêmes escales ;

— La même capacité de 250 kg. de fret;

—Le même programme horaire à Montluçon (départ 5 h., arrivée 22 h.), les heures d'arrivée ou de départ, à Genève, étant fixées à l'avance d'après la vitesse commerciale- de 200 km.-h. annoncée par la convention d'Air-Bleu. »

Si, en octobre 1929, la Société S.O.D.A.C. suspendit l'exploitation, c'est parce qu'elle se rendit compte que les avions trimoteurs qu'elle avait commandés ne seraient pas en état de lui être livrés avant de longs mois, et parce qu'elle s'estima suffisamment renseignée du point de vue commercial.

Quant à la C.A.F., dont cette exploitation Montluçon-Genève n'a pas été, depuis 1929, la seule étude de service postal intérieur, elle s'est tenue très au courant des organisations réalisées à l'étranger, notamment au Canada et en Angleterre, depuis six ans.

Mais elle a dû s'abstenir devant la réglementation vraiment exagérée de notre pays, jusqu'à ce qu'un matériel français soit enfin réalisé, pour répondre à ce genre d'exploitation. Elle-même avait, dès 1930, remis à tous les constructeurs français et au Ministère de l'Air, un programme d'avion bimoteur de « superposte », dont les caractéristiques seraient intéressantes à rapprocher des plus récentes réalisations.

La C.A.F. applaudit aujourd'hui nos constructeurs pour les espérances qu'ils donnent ; elle compte que le ministre de l'Air et le ministre des Postes, se rappelant avoir, depuis seize ans, souvent admis ses services ou fait appel à ses offres, dans l'intérêt même de l'Etat, voudront bien ne pas l'exclure de la nouvelle organisation.

H. BALLEYGUIER,

administrateur délégué de la Compagnie aérienne française.

(*Les Ailes*, 21 mars 1935)

Georges SIBILLE, qui longtemps appartient à La Compagnie aérienne française, ne fait plus partie de cette firme depuis le 1^{er} mars. Son activité n'en restera pas moins consacrée à l'Aéronautique.

LA VIE AÉRIENNE

(*Les Journal des débats*, 5 juillet 1935)

La Compagnie aérienne française a pris livraison de quatorze Potez-25 qui lui sont prêtés par l'État.

Cour de Cassation (Ch. des req.)
Présidence de M. Bricout
Audience du 30 janvier 1935
(*L'Argus*, 6 octobre 1935)

Responsabilité civile. — Avion. — Pilote. — Exercices interdits. — Abus de fonctions. — Passager. — Accident. — Commettant civilement responsable. /

La faute du préposé engage la responsabilité du commettant envers le tiers lésé, non seulement quand, elle s'est produite dans l'exercice régulier et normal de la fonction confiée à ce préposé, mais même quand elle a eu pour occasion des actes ou opérations auxquels ce dernier se livrait par abus de sa fonction.

Il en est ainsi notamment quand le voyageur, qui a pris un billet pour un vol en avion, a été victime d'accident par la faute du pilote qui s'est livré à des exercices qui lui étaient interdits.

(Cie Aérienne Française c. Lefèvre)

La Compagnie aérienne s'est pourvue en cassation contre un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 25 octobre 1932, rendu au profit de M. Lefèvre.

La Chambre des requêtes, après avoir entendu le rapport de M. le conseiller Gazeau, la plaidoirie de M^e Boivin-Champeaux, et les conclusions de M. l'avocat général Gazier, a statué en ces termes : « Le Cour ;

« Sur le moyen unique, pris de la violation des articles 1165, 1384, § 3, du Code civil et 7 de la loi du 20 avril 1810, défaut de motifs et manque de base légale :

« Attendu qu'à la suite d'un accident dont il avait été victime par la faute non contestée de Lebreton, pilote d'hydravion au service de la Compagnie aérienne française, Lefèvre a assigné cette Compagnie comme civilement responsable dans les termes de l'article 1384, § 3, du Code civil, et que la Cour de Paris a fait droit à sa demande ;

« Attendu qu'il est constaté par l'arrêt attaqué que, le 2 août 1929, Lefèvre ayant pris un billet pour un premier vol, en a ensuite effectué deux autres dans l'hydravion de la Compagnie, piloté, à l'hydroport de Montesson, par Lebreton, son préposé chargé de recevoir et de conduire les passagers ; que c'est à la fin de ce troisième vol qu'est survenu, par la faute du pilote, l'accident qui a occasionné des blessures au demandeur ; que même si Lebreton s'est livré à des exercices qui lui étaient interdits, il agissait, au moment où il a occasionné l'accident, en qualité de préposé de la Compagnie ; d'où il résulte qu'il était considéré comme tel par les passagers ; que ce n'est que parce que La Compagnie aérienne française avait mis l'hydravion à sa disposition pour effectuer son service qu'il a pu, par un abus de ses fonctions, commettre les imprudences qui ont occasionné cet accident ;

« Attendu que la faute du préposé engage la responsabilité du commettant envers le tiers lésé, non seulement quand elle s'est produite dans l'exercice régulier et normal de la fonction confiée à ce préposé, mais même quand elle a eu pour occasion des actes ou opérations auxquels ce dernier se livrait par abus de sa fonction ;

« D'où il suit que la Cour de Paris a légalement justifié sa décision, sans avoir à tenir compte des clauses d'exonération de responsabilité pouvant exister en matière de contrat de transport par avion, un tel contrat n'étant pas invoqué par la demande, et qu'elle n'a violé aucun des textes susvisés ;

« Par ces motifs ;

« Rejette... »

Observations. — L'abus des fonctions par le préposé engage la responsabilité du commettant du moment que la victime du dommage a considéré que l'auteur du dommage agissait en qualité de préposé. Cette proposition, consacrée une fois de plus par l'arrêt rapporté, à propos d'un accident d'aviation, a été maintes fois formulée à l'occasion d'accidents d'automobile causés par le préposé du propriétaire ou de l'usager de l'automobile : Henri Lalou (La Responsabilité civile, 2^o édit., n^o 1059 et suiv., et les espèces citées). — Adde : C. de cassation, 10 mars 1933 (Dal. hebdomadaire, 1933, p. 238) ; 8 décembre 1933 (Dal. hebdomadaire, 1934, p. 37) ; 30 janvier 1935 (Dal. hebdomadaire, 1935, p. 129) ; H. et L. Mazeaud (Traité de la responsabilité civile, t. 1^{er}, n^o 914 et suiv.).

Compagnie aérienne française
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 décembre 1937)

Cette société, au capital de 20 millions de francs, convoque une assemblée extraordinaire pour le 20 janvier, en vue de statuer sur sa réorganisation ou sa liquidation amiable.

Annuaire industriel, 1938 [données périmées] :

AÉRIENNE FRANÇAISE (Compagnie), 18, r. de Nanterre, Suresnes (Seine). T. Carnot 96-10 et 96-11, Suresnes 0-12. Ad. t. Cafran-Suresnes. Soc. an. au cap. de 20.000.000 de fr. — C. d'adm. : Prés : M. Ferdinand Gros ; Vice-prés. : M. Cahen d'Anvers ; Adm. délégué : M. Henri Balleyguier ; Admin. : MM. Caron ; Gradis ; Lescop ; Penin de la Raudière ; Renard ; Robbe. — Aérodrome de Paris : au Bourget. T. Nord 48-08 et 95-83. Aérodrome de Nice « La Californie ». Aérodrome de Montpellier-l'Or. T. 1 à Candillargues. Centre d'entraînement de pilotes de réserve. — Agences : 25, r. Royale, Paris, 8^e. T. Anj. 14-45 à 14-47 ; 2, La Canebière. Marseille (B. -du-R.) ; 11, r. Lulli, Alger* ; 11, r. d'Algérie, Tunis ; 24, r. Catinat, Saïgon*.

Transport aérien de passagers et de marchandises. Etablissement de cartes et levés de plans par phototopographie. Vues panoramiques d'usines et chantiers. Écoles d'élèves-pilotes civils et militaires. (42-297)

(*Les Archives commerciales de la France*, 29 avril 1938)

PARIS. — Modification. — Compagnie aérienne française. — Siège transféré : 25, rue Royale. — *Affiches Parisiennes*.

LIQUIDATIONS JUDICIAIRES
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juillet 1938)
(*Le Temps*, 24 août 1938)

Compagnie aérienne française, société anonyme au capital de 20 millions de francs, exploitation de toutes les applications de la navigation aérienne, avec siège social 25, rue Royale, à Paris, ci-devant, et actuellement 18, rue de Nanterre, à Suresnes (Seine). (M. Germain, liquidateur.)

NÉCROLOGIE
GEORGES SIBILLE
(*Les Ailes*, 29 juin 1939)

Georges Sibille est mort le 17 juin. Il avait 33 ans. Il avait témoigné son profond attachement à l'Aviation dans les divers postes qu'il occupa successivement à La Compagnie aérienne française, à l'agence parisienne des « Hillmann Airways » et, depuis quelques mois, à la firme américaine qui produit le « Link Trainer » dont il était l'agent pour la France. Georges Sibille était un grand ami de l'Aviation qui conservera de lui un souvenir durable. Il laisse une veuve et deux fils.

SOUS LE NUAGE
(*Les Ailes*, 23 février 1946)

ANDRE COSTA qui, depuis de longues années, est un des animateurs du vol sans moteur en Afrique du Nord où il a formé de nombreux pilotes, est actuellement dans la métropole. Il accomplit un stage au Centre de Challes-les-Eaux. Vieux pilote de l'Aéronautique maritime, ensuite pilote à La Compagnie aérienne française; enfin moniteur en Algérie, André Costa est aussi l'auteur, avec Albert Monville, d'un livre remarquable « L'Art du Pilotage »,

Les lecteurs des « Ailes » d'avant-guerre ont certainement apprécié ses dessins pleins d'humour. Vingt-cinq années d'aviation active n'ont pas émoussé la foi aéronautique d'André Costa.
