

I. — AIR AFRIQUE

S.A., octobre 1928.

LE COMMANDANT DAGNAUX,
QUI TENTAIT LE RAID PARIS-CONGO,
A ÉTÉ VICTIME D'UN GRAVE ACCIDENT

—————
L'APPAREIL A PRIS FEU À PIERRELATTE

—————
Le pilote et le passager ont été grièvement brûlés
(*L'Œuvre*, 4 avril 1928)

Sur son Bréguet 19, moteurs 550 CV, 450 CV, le commandant Dagnaux a quitté, hier matin, à 8 h. 20, le terrain de Villacoublay, en compagnie de son fidèle mécanicien Treille.

Les aviateurs se proposaient d'atterrir, dans l'après-midi, à Istres, première étape du raid vers le Congo, qu'ils avaient entrepris afin d'étudier la création d'une liaison aérienne transafricaine.

Mais ce raid a été brutalement interrompu à Pierrelatte (Drôme), par suite d'un accident. Le commandant Dagnaux et le lieutenant Treille ont été contraints d'atterrir par suite d'un mauvais fonctionnement des commandes. L'atterrissage se fit normalement mais, le terrain étant très petit, une aile de l'appareil accrocha un arbre et l'avion capota. Des flammes jaillirent aussitôt.

Le lieutenant Treille parvint à se dégager, bien qu'il fût déjà sérieusement brûlé. Avec l'aide des cultivateurs qui étaient accourus sur les lieux, il parvint à sauver le commandant Dagnaux.

Les deux hardis aviateurs ont été gravement brûlés au visage et aux membres. On les a transportés à l'hôpital de Montélimar. Leur état est grave, mais leurs jours ne sont pas en danger. L'appareil a été complètement détruit -

—————
LE GRAND PROJET DU COMMANDANT DAGNAUX
Relier Paris à Tananarive quatre fois par mois, en dix jours, par-dessus l'Afrique
Française

—————
Ce sera, en 1930, un fait accompli
par Claude Martin
(*L'Œuvre*, 4 octobre 1928)

Rêver, au lendemain de l'Armistice, d'une liaison hebdomadaire, par-dessus le continent africain, entre la France et Madagascar, n'était-ce pas témoigner d'une belle foi en l'aviation ?

Rêveur d'hier, le commandant Dagnaux sera, sans doute, le triomphateur de demain. Ses études, ses espoirs, vous allez les connaître... Mais, auparavant, quelques mots de .présentation, voulez-vous ? Les quelques mots qu'il ne vous dirait pas..

En 1914, le sous-lieutenant Dagnaux est artilleur. : L'aviation l'attire, il rejoint une escadrille, devient observateur. Il laisse, dans un combat aérien, sa jambe gauche, guérit, repart avec le colonel Vuillemin, , qu'il ne quitta plus, tous deux. font un « équipage », dont les communiqués parlent souvent.

En 1918, le capitaine Dagnaux. est officier de la Légion d'honneur, titulaire de huit palmes, de cinq étoiles.

Il est maintenant commandant et commandeur. Il a trente-six ans.

Voilà l'homme. Voyons l'œuvre. ,

Le commandant Dagnaux parlait. J'ai fait dans un fauteuil, un beau voyage. Il y avait autour de nous des éléphants d'ébène, un lion stylisé, et les dents d'ivoire d'un rhinocéros. Mais nous n'avons pas parlé de chasses.

Le Sahara... Le Tchad... Tananarive...

Des dates, des noms, des chiffres : l'éloquence du commandant Dagnaux est précise. Elle ne s'aide d'aucun geste. Le torse reste immobile, un peu rejeté en arrière. Seule s'émeut, plaide et convainc, la mâle figure rasée aux traits nets. Et aussi deux grands yeux de lumière. Ils parlent avec douceur comme la voix :

— Dire que la liaison aérienne entre Paris et Madagascar soulève des questions complexes, ce serait, n'est-ce pas, énoncer une vérité première ? Bien des obstacles étaient à vaincre. Il faut. encore prévoir quelques difficultés. Mais je présente, maintenant, un projet longuement étudié... ;

— Étudié depuis 1919, n'est-ce pas ?

— S'il vous faut des détails, en voici : en 1920, au début de l'année, je fais partie du raid du colonel Vuillemin : la traversée du Sahara. En 1923, dans des conditions identiques, c'est une nouvelle reconnaissance de la même région. En 1925, j'accompagne le général de Goys, alors colonel, dans son voyage vers Niamey. Et, en 1927, à travers des pays que je puis bien dire connaître un peu, je. « trace la route » aérienne jusqu'à Tananarive.

Je me méfie un peu du commandant Dagnaux : lorsqu'il parle de lui, il est trop bref.. J'insiste :

— Le 3 avril 1928, partant pour le Tchad... ?

— C'est à son tour de ne pas me laisser finir ma phrase :

— Une étape imprévue dans la Drôme ! Vous. voyez, je ne m'en suis pas trop mal tiré. Je voulais achever mon œuvre !

De cette « étape », et de l'embrasement qui le signale,. le commandant Dagnaux garde une cicatrice légère, à la joue droite, et un souvenir sans trop de rancune.

Survoler des territoires français....

— Ce que je voulais surtout, continue-t-il, c'est tracer une route qui emprunterait, autant que possible, un itinéraire survolant des territoires français. Bien sûr, il était possible de suivre le cours du Nil, ou la côte de l'océan Indien. Cela ne m'intéressait pas. Pourquoi ? Parce que la voie que j'avais imaginée, et que nous allons réaliser, est la plus logique, commercialement et économiquement.

Rayée d'un trait bleu, une carte d'Afrique couvre la table. La ligne part de Bruxelles.

De l'index, le commandant Dagnaux suit le trajet :

— De Bruxelles à Paris, de Paris à Oran, nos passagers et nos courriers emprunteront les lignes postales aériennes déjà installées. L'accord est réalisé à ce sujet.

« Oran est le point de départ de la ligne aérienne que va créer notre compagnie : l'Air Afrique. Anticipons un peu, voulez-vous ?

« Nos avions franchissent le Sahara, en deux étapes, atteignent Gao, Niamey, passent en lisière du Nigeria, contournent le lac Tchad, coupent l'Afrique Equatoriale Française, atteignent le Congo belge. Jusque là, nous avons survolé un immense territoire français. À Libengui, nous passerons, si je puis dire, la main, nos passagers et les sacs postaux à la compagnie belge S.A.B.E. N.A., déjà installée, qui, jusqu'à Tête, dans le Mozambique portugais, assurera le transfert. De Tête à Tananarive, la liaison sera effectuée par nos hydravions.

— Quel est l'intérêt de cet itinéraire ?

— C'est, commercialement, le plus rémunérateur. Il survole une région en pleine exploitation : le Congo belge — à elle seule cette colonie assurerait 70 p. 100 de notre fret postal — elle draine l'activité de colonies dont l'avenir est plein de promesses : l'A.O.F., l'A.E.F., et, par des ramifications déjà prévues, atteint l'Angola et le Mozambique. Notre ligne installée jusqu'à Madagascar, nous envisageons également la création d'un service vers la Réunion.

[Constitution d'Air Afrique]

D'autres précisions ? Voici :

— Où nous en sommes ? Une compagnie est créée, et baptisée : l'Air Afrique. Les capitaux sont versés : quatre millions, uniquement de l'argent français. Des accords sont passés : 1° avec la compagnie française qui fera le service jusqu'à Oran ; 2° avec la compagnie belge S.A.B.E.N.A.

— Et que vous manque-t-il ?

— Ma foi, à peu près rien, car je suis assuré que M. Laurent Eynac qui, aux heures difficiles, fut l'un des seuls à deviner l'importance d'un tel projet, me continuera, ministre, l'appui qu'il m'apporta, député, et qui fut, je vous assure, effectif...

(N'était-ce pas, d'ailleurs, au projet du commandant Dagnaux, que faisait allusion, dans ses déclarations à la presse mardi dernier, M. Laurent Eynac, lorsqu'il parlait du prolongement des lignes de la Méditerranée, vers le Congo : et Madagascar ?)

J'enchaîne :

— Un des seuls, dites-vous, alors. Mais, maintenant ?

— Ah, maintenant ! Tant que j'étudiais on ne me ménagea pas les critiques.. Une utopie, écrivait-on. Maintenant, naturellement, les mêmes qui se désintéressaient de mes projets les reprennent à leur compte. Ils avaient un gros appui politique. N'en parlons plus...

— Le ministre qui, succéda à M. Laurent Eynac, — et le précédai — n'avait-il pas, dans un but évident d'encouragement, réduit les crédits de votre voyage à Madagascar ?

— Oui, une variante du raid Costes et Le Brix. N'en parlons plus. L'ennui, c'est que ces ouvriers de la onzième heure, ceux que l'on ne voit qu'à l'heure de la paye, n'ont étudié ni les possibilités d'une telle création., ni ses difficultés. Ils s'étaient seulement préoccupés de l'obtention d'une concession... et de la garantie; d'un emprunt !

— Vous parliez de difficultés ? Lesquelles ?

— Voici ! Le meilleur moyen de les vaincre, c'est de les bien connaître : il y a des conditions climatiques à ne pas ignorer, il y a le Sahara à traverser.

— En deux étapes, n'est-ce pas ?

— Deux étapes, de six cents kilomètres chacune.

— Et les rezzous ?

— Ils ne sont pas à craindre. La route que nous suivrons, celle du futur chemin de fer transsaharien, est dépourvue d'eau. Nous, il ne nous en faut que très peu. Nos avions l'emporteront. Aux bandes pillardes, à leurs chameaux, il en faut beaucoup. -Cela exclut toute possibilité de rencontre. Voilà.

— Et la chaleur ?

— Le Sahara sera traversé la nuit par. des avions où des couchettes seront aménagées pour les passagers. D'ailleurs, c'est en vue surtout des courriers postaux que nous allons installer cette ligne. Nous prendrons naturellement les voyageurs qui se présenteront.

— Quel sera le temps gagné ?

— Actuellement, il y a, chaque mois, pour Madagascar; deux départs de bateaux. Nous effectuerons, chaque semaine, un voyage aller-retour. Les paquets mettent un mois. Nos avions voleront de Paris à Tananarive en dix ou onze jours. Ils gagneront Brazzaville en six ou sept jours.

— Vous serez prêts en 1930 ?

— Absolument prêts. Il nous reste à adopter un type d'avion trimoteur qui pourrait, le cas échéant, voler avec deux moteurs seulement. Notre choix est en fonction de la politique de fabrication adoptée par le ministre de l'air, et qui doit doter les lignes françaises des appareils dont elles ont besoin.

— D'ici là, vous installerez vos terrains ?

— Oui, cela ne sera pas très. long. Et nous voudrions que la réalisation de cette ligne fût la première réussite de la nouvelle politique d'extension aérienne française. De toutes les lignes internationales, c'est elle qui se présente. le mieux. L'Extrême-Orient nous est « barré ». Jamais nous ne pourrions installer, en direction du Japon, une voie essentiellement française. Au contraire, nous avons, en Afrique, un pays neuf, où domine l'influence française..

Un aviateur est, de profession, superstitieux. En quittant le commandant Dagnaux, je ne lui souhaite pas « Bonne chance ».

Au fait, qu'est-ce qui pourrait l'empêcher de réussir ? Toute la confiance est dans ses yeux :

— Au revoir, commandant...

— À Tananarive, l'an prochain, ou presque, achève-t-il, en souriant.

(Les Archives commerciales de la France, 6 novembre 1928)

PARIS. — Formation. — Soc. anon. dite AIR-AFRIQUE, 59, Provence [siège de la Banque Bauer-Marchal]. — 50 ans. — 500.000 fr. — 5 oct. 1928. — *Gazette du Palais*.

Jacques Mousseau,
Le siècle de Paul-Louis Weiller,
Stock, Paris, 1998

[226] Paul-Louis Weiller souscrit à la majorité du capital de 3 millions de la compagnie Air Afrique fondée par le commandant Jean Dagnaux, qui a établi son siège 27, rue de Londres. Cette initiative présente également un intérêt politique majeur. L'avion rapproche la France de son empire colonial africain¹. En mars 1929, l'ouverture de la ligne par un voyage Paris-Fort-Lamy-Paris est un succès.

L'aviation coloniale

¹ Weiller et Dagnaux avaient noué entre eux des liens anciens dans le travail. Subventionné par le motoriste, le pilote avait reconstruit les lignes Paris-Tombouctou-Paris en 1925, puis la ligne Paris-Tananarive-Paris en 1926.

La liaison aérienne France-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 21 novembre 1928)

Le commandant Dagnaux, dont on n'a pas oublié les voyages aériens de France à Madagascar, a exposé comme suit ce que devrait être la future ligne aérienne transafricaine.

Soudée en Afrique du Nord aux lignes dont l'infrastructure est déjà établie et qui fonctionnent régulièrement, elle comporterait les étapes suivantes :

Oran-Reggan, via Colomb-Béchar (1.100 kilomètres).

Reggan-Gao (1.200 km.), avec point du ravitaillement, citerne d'essence et huile, en plein Sahara, à mi-chemin entre les deux villes.

Gao Zinder, par Niamey, point de ravitaillement et bifurcation vers le Dahomey et Dogondoutchi (Niger) (1.300 km.).

Zinder-Fort-Lamy (1.100 km.), par Mainé-Suuroua.

Fort-Lamy-Libengué (1.100 km.), par Fort-Archambault.

Libengué-Élisabethville et Tête (4.000 kilomètres), au-dessus du Congo belge.

Tête-Majunga (1.400 km.), par Qullimane,
Mozambique.

Majunga-Tuléar, au sud de Madagascar, en passant par Tananarive (1.200 km.) Le service serait assuré, de la côte méditerranéenne au Congo belge, par les avions français de l'Air Afrique, dans la traversée du Congo, avec la collaboration de la Société belge de navigation aérienne, enfin par des hydravions français à partir de Tête et des avions français dans l'intérieur de Madagascar.

Bien entendu, tous les appareils utilisés, afin d'augmenter leur sécurité mécanique, devraient être des multimoteurs.

Quant aux aérogares et aux terrains de secours, ils existent déjà sur la plus grande partie du parcours et ne comporteraient que l'aménagement indispensable à un trafic régulier : logements pour les gardiens et, éventuellement quelques voyageurs ; ateliers de réparations ; approvisionnements divers.

À Toussus-le-Noble.
(*Les Ailes*, 31 janvier 1929)

Le monoplan de transport F. 190 [Farman] destiné à la Compagnie Air Afrique termine ses derniers essais sous la conduite de Lallouette. Cet appareil doit entreprendre, ainsi que nous l'avons annoncé, le premier voyage d'étude de la ligne projetée vers le Tchad par le commandant Dagnaux et M. P.-L. Richard.

L'aviation coloniale
La mission « Air Afrique »
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1929)

La mission Air Afrique, de retour du Tchad après avoir effectué les reconnaissances qu'elle se proposait, a atterri le 3 mars à Kano (Nigeria), et en est repartie le 5 pour atterrir le même jour à Niamey.

La mission se proposait de gagner Gao le 6 mars pour franchir de nouveau le Sa-hara et rentrer en Algérie.

L'aviation coloniale
France-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1929)

La mission « Air Afrique » est arrivée le 8 mars à 17 heures, à Reggan, après avoir traversé à nouveau le Sahara en 7 h. 50 de vol.

L'aviation coloniale
France-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 12 mars 1929)

La mission Air Afrique qui, ainsi que nous l'avons relaté hier, est arrivée le 8 mars à Reggan, avait atterri deux fois pour reconnaissance en des points isolés : Papanfort et Ezenzer.

M. Richard et le pilote Lalouette comptent être le 11 à Alger, terminant ainsi un voyage de 15.000 kilomètres au-dessus de l'Afrique désertique sans aucun accident avec un avion commercial, le Farman 190, à moteur Gnome-Titan 230 CV.

La mission Air Afrique rapporte une ample moisson de renseignements, dont plusieurs centaines de clichés photographiques.

La régularité de ce voyage a soulevé sur tout son parcours l'enthousiasme des milieux coloniaux.

L'aviation coloniale
France-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 30 mars 1929)

La mission « Air Afrique », dirigée par P.-L. Richard, et comprenant en outre le pilote Lalouette et le mécanicien Cordonnier, qui était partie, le 24 janvier dernier, de Toussus-le-Noble, à bord d'un avion Farman-Titan, est rentrée hier au Bourget, après être allée jusqu'au Tchad, ayant effectué en un peu moins de deux mois un voyage de 15.000 kilomètres.

Le voyage jusqu'à Séville fut particulièrement difficile par suite du mauvais temps. L'étape Séville-Fez fut franchie en 2 h. 40 de vol.

Le 5 février, la mission accomplit l'étape Fez-Oudjda, puis Oudjda-Oran, Oran-Colomb-Béchar.

De Reggan, l'avion atteint Gao, ayant franchi la partie réellement désertique du Sahara, en 8 h. 15 de vol. Il était parti de Paris depuis 39 heures 15.

Par Niamey, Zinder, N'Guigmi, et en contournant le lac Tchad par le Nord, la mission arriva à Fort Lamy le 17 février.

Ainsi, en 50 heures de vol environ, après un voyage régulier qu'aucun incident mécanique n'est venu troubler, la mission « Air Afrique » avait réussi à atteindre le lac Tchad où elle était à pied d'œuvre pour exécuter sa reconnaissance.

Cette dernière consistait en des missions automobiles et aériennes dans les pays avoisinant le Tchad, études de terrains et prises de photographies.

Le 2 mars, la mission prit le chemin du retour par Kano-Sokoto, (en Nigéria septentrional). Niamey, Gao, Tabankort, El Goléa et Alger où elle arriva le 12.

Elle avait mis 27 heures pour rentrer du Tchad à la côte méditerranéenne, réparties sur huit jours. Elle transportait 130 lettres environ, qui lui avaient été confiées par les

gouverneurs des colonies du Tchad et du Niger et qui, mises à la poste à Alger, pouvaient ainsi parvenir à leur destination dans un temps record de 5 à 6 fois moindre que leur durée habituelle d'acheminement.

Après avoir effectué quelques études à Alger, avoir pris un peu de repos et révisé le moteur et l'appareil qui n'avaient pas été touchés depuis le départ, la mission Richard repartait le 21 mars, atterrissait à Oran, puis le 23 à El Aioun sidi Mellouk et à Fez, le 24 à Tanger et le 25 à Lisbonne.

L'aviation coloniale
France-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 13 avril 1929)

La Société Air Afrique a donné, avant-hier soir, au cercle Interallié, un banquet en l'honneur de la mission P.-L. Richard dont nous avons signalé la rentrée, la semaine dernière de son voyage d'études en Afrique. Cette manifestation était présidée par M. Laurent Eynac, ministre de l'Air, aux côtés duquel on notait de nombreuses personnalités : le maréchal Franchet d'Esperey, les généraux Patey Bourgeois, le commandant Dagnaux, MM. Paul-Louis Weiller, de la Société Gnome et Rhône ; Olivier, gouverneur général de Madagascar, Henry et Dick Farman, Charles Marchal².

Le général Patey, président du conseil d'administration de Air Afrique, annonça que deux nouvelles missions allaient être entreprises en vue de compléter les études commencées pour le fonctionnement de la ligne France-Madagascar.

M. P.-L. Richard dans une causerie char-mante et documentée, fit le récit du voyage de la mission. Puis le commandant Portella, représentant le ministre du Portugal à Paris, et le commandant Dagnaux, véritable instigateur de cette ligne France-Madagascar, parlèrent ensuite.

M. Laurent Eynac apporta les félicitations officielles et, dans un discours très bref, traça le plan de l'organisation qu'il concevait pour notre aviation commerciale.

Il annonça son intention d'ouvrir le premier tronçon de la ligne France-Madagascar dès 1930 par une liaison régulière, avec le Congo Belge, puis l'ouverture du second tronçon en 1931 avec Madagascar comme but. Le ministre de l'Air fit brièvement le procès des grands raids dont il n'est pas l'ennemi mais qui doivent être écartés actuellement et remplacés par des voyages à étapes fixes et de mission d'études, préparatifs indispensables aux grandes envolées.

L'aviation coloniale
France-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1929)

P.-L. Richard qui, avec le pilote Lallouette et le mécanicien Cordonnier, vient d'effectuer une mission aérienne au Tchad, prémices de l'inauguration prochaine [de la ligne] « Air Afrique », qui reliera la France à Madagascar, a fait à ce sujet, une conférence très intéressante.

Après avoir raconté son voyage à ses auditeurs attentifs, appartenant à l'association des officiers de réserve de l'aéronautique, P.-L. Richard termina en disant que la sécurité est la condition essentielle que doit remplir l'exploitation.

² Charles Marchal (1882-1975) : de la banque Bauer-Marchal.

L'aviation coloniale
France-Congo-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1929)

La mission du prince Sixte de Bourbon, dont nous avons annoncé le retour en France, a rapporté une ample moisson de renseignements de la plus haute importance au point de vue aéronautique sur les régions du Sahara, du Niger et du Tchad, qu'elle a pu étudier méthodiquement en automobile.

Elle a traversé, comme on le sait, des régions qui n'avaient encore été parcourues ni en automobile, ni en avion, et qui ont révélé des possibilités insoupçonnées.

Le prince Sixte avait bien voulu recueillir, sur l'itinéraire qu'il avait choisi pour sa mission, des renseignements qui lui avaient été demandés par la Compagnie générale aéropostale, concernant les possibilités aéronautiques des régions traversées.

Les emplacements des terrains d'atterrissage et des terrains de secours, ainsi que les pistes de ravitaillement nécessaires, ont été reconnus jusqu'au Tchad.

Dans ces conditions, l'Aéropostale compte commencer au début de 1930, conformément au programme du gouvernement, une exploitation régulière sur cette ligne qui, avec celle, de Dakar et de l'Amérique du Sud, doit former le « Réseau d'Occident ».

L'organisation de la ligne est d'ailleurs fortement avancée. Un important convoi automobile vient de traverser le Sahara avec tout le personnel et le matériel de deux postes de T. S. F. et de radiogoniométrie appartenant à cette compagnie et destinés à cette ligne.

Ces deux postes, dont l'un est en cours de montage à Reggan et l'autre sur la ligne du Niger, fonctionneront d'ici un mois. Ils vont permettre d'étudier, dès maintenant, les conditions de l'utilisation de la T. S. F. et surtout de la radiogoniométrie à travers le Sahara.

Le matériel du premier hangar destiné à la zone du Niger est parti avec le personnel.

Trois autres missions ont de même quitté la France depuis un mois, avec du matériel, à destination des points d'escale de la région du lac Tchad et du Congo. Elles seront sur place d'ici quinze jours.

Ces premiers travaux, ainsi que la mise en œuvre, silencieuse mais méthodique de toute cette organisation, font suite aux voyages d'étude en automobile et en avion effectués dès 1928 par l'Aéropostale dans le Sahara, sur le Niger et au Congo.

Par ailleurs, la ligne France-Congo-Madagascar, traversant des régions analogues, d'une part à celles du parcours Maroc-Dakar, d'autre part à celles du secteur Natal-Buenos-Ayres, la Compagnie sera à même, grâce à son matériel et à son personnel bien entraîné et bien adapté aux conditions spéciales d'exploitation dans ces régions, de commencer une exploitation postale régulière dès février 1930.

Les études poursuivies depuis longtemps et les renseignements rapportés par le prince Sixte de Bourbon pendant son voyage porteront rapidement leurs fruits.

Ajoutons que le commandant Dagnaux, qui préside aux destinées de l'« Air Afrique », vient de décider de poursuivre les études nécessaires à l'infrastructure de cette ligne, et P.-L. Richard repartira ces jours-ci pour commander la double mission aérienne et automobile chargée d'expérimenter les dispositifs spéciaux de balisage nécessaires pour les voies de jour et de nuit.

Enfin, dans le courant du mois de juin, la mission sera complétée par un autre détachement qui poursuivra les études jusqu'au Congo belge, puis du Mozambique jusqu'à Madagascar ; l'étude complète pourra donc -avancer de plusieurs semaines la date d'ouverture de la ligne dans son entier.

Comptoir national des transports aériens
(*La Journée industrielle*, 31 janvier 1930)

Telle est la nouvelle dénomination adoptée par la société Air Afrique, dont le siège est à Paris, 27, rue de Londres.

Le capital vient d'être porté de 500.000 francs à 15 millions par la création de 145.000 actions A de 100 fr., dont 119.500 attribuées en rémunération d'apports à la Société des Moteurs Gnome et Rhône, à Paris, 34, rue de Lisbonne, et 25.500 à M. Paul Valentin, à Paris, 127, avenue de Versailles.

(*Les Archives commerciales de la France*, 3 février 1930)

PARIS. — Modification. — Soc. AIR AFRIQUE, 27, Londres. — La dénomination devient COMPTOIR NATIONAL DES TRANSPORTS AÉRIENS. — Capital porté de 500.000 fr. à 15.000.000 fr. — 4 janv. 1930. — *Gazette du Palais*.

II. — COMPAGNIE TRANSAFRICAINE D'AVIATION Paris-Alger-Brazzaville

L'aviation coloniale
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1929)

L'organisation et la réalisation de la ligne transafricaine sont entrées dans une voie nouvelle active, après la formation de la Compagnie transafricaine d'aviation, émanation des deux sociétés « Air Afrique » et « Compagnie générale aéropostale* ».

La Transafricaine a commencé les travaux d'installation de la ligne. En ce moment, une de ses missions vient de passer plusieurs semaines au cœur du Sahara, en plein été, pour y effectuer diverses missions techniques, Elle a même eu, récemment., l'occasion de remplir une mission d'aviation sanitaire extrêmement intéressante, en évacuant rapidement un grand blessé de Reggan à Colomb-Béchar, accomplissant ainsi dans sa journée, malgré la grande chaleur, un voyage aller et retour de 1.200 kilomètres au milieu des sables.

Jacques Mousseau,
Le siècle de Paul-Louis Weiller,
Stock, Paris, 1998

[227] Une bataille commerciale s'engage entre Air Afrique et l'Aéropostale qui, après s'être d'abord implantée en Amérique du Sud, louche vers le continent africain. Le ministre de l'Air suggère aux deux sociétés d'unir leurs forces pour exploiter le trajet France-Congo-Madagascar. L'Aéropostale ayant refusé cette entente, Paul-Louis Weiller exhibe un contrat qui lui confère un avantage : Air Afrique a obtenu l'exclusivité du fret

belge vers le Congo. Sous cette pression, l'Aéropostale cède et le 23 juillet 1929 est créée la Compagnie transafricaine d'aviation (CTA) au capital de 6 millions de francs réparti à parts égales entre les deux fondateurs. Marcel Bouilloux-Lafont préside la nouvelle compagnie ; son fils, André Bouilloux-Lafont, et Paul-Louis Weiller sont nommés tous les deux administrateurs délégués, et le commandant Dagnaux, directeur général.

(Les Archives commerciales de la France, 9 août 1929)

PARIS. — Formation. — Soc. anon. dite Cie TRANSAFRICAINE D'AVIATION, 12, Anjou. — 99 ans. — 6.000.000 fr. — 5 juillet 1929. — *Gazette du Palais*.

CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE TRANSAFRICAINE *(L'Aérophile, 1^{er} novembre 1929)*

Le ministre de l'Air vient de mettre définitivement sur pied le projet de convention qui liera l'État et la Compagnie transafricaine de navigation aérienne pour l'exploitation de la ligne de Madagascar.

La convention aura une durée de 20 ans et le capital social (60 millions) sera réparti comme suit ;

- a) 1/3 à l'État (actions d'apport) ;
- b) 1/3 à la Compagnie générale aéropostale ;
- c) 1/3 à la Compagnie Air-Afrique.

Le texte du projet de loi sanctionnant cet accord est soumis au contre-seing du ministre des Finances. Il sera ensuite déposé sur le bureau de la Chambre.

L'aviation coloniale L'organisation de la ligne aérienne France-Madagascar *(Les Annales coloniales, 3 décembre 1929)*

La liaison transafricaine, magistralement inaugurée par les Bailly, Reginensi, Massot Goulette, Marchesseau et Bourgeois, sera vraisemblablement, d'ici quelques mois, assurée par des services réguliers, jusqu'au Congo belge, tout au moins.

Le commandant Dagnaux, à qui vient d'être confiée la direction de la nouvelle Compagnie transafricaine, n'envisage, pour le début, qu'une simple liaison postale.

Le premier avantage de ces services réguliers sera une notable intensification du trafic intérieur par voie fluviale nécessitée désormais par l'approvisionnement de différents aérodromes d'étape.

Des chantiers sont actuellement, en activité à Fort-Lamy, Fort-Archambault, Zinder et Gao. Pour compléter les stations de T. S. F. de Zinder et d'Aoulef, des postes seront prochainement construits à Bourehm et Reggan.

À cet effet, deux missions sont organisées ; l'une pour Gao et Zinder, composée de cinq voitures et commandée par le comte de Neufbourg est déjà partie ; l'autre, qui comportera un hydroglisseur, partira prochainement pour Korouan [Kairouan ?] et le Tchad afin de reconnaître les voies fluviales.

Le prochain service transafricain mettra le Congo belge à cinq jours de Paris selon les étapes suivantes : le samedi soir Paris, le dimanche matin Alger, le lundi matin Gao, le lundi après-midi Zinder, le mardi Fort-Lamy, le mercredi Bangui, et le jeudi enfin, l'avion atterrira en Congo belge.

Reginensi arrose ses galons
(*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1929)

Au 34^e régiment du Bourget, le 5^e groupe a reçu l'équipage si sympathique et si modeste — quel exemple ! — Bailly, Reginensi et Marsot, pour fêter les galons de sous-lieutenant de Reginensi : pilotes, observateurs et mécaniciens étaient réunis.

Le commandant Laurent, chef du groupe, prononça une allocution charmante en l'honneur des frères.siamois de l'air et but à leur santé. M. Bloch, l'as des drachens, de la maison Gnome et Rhône, et M^{me} Bloch, assistaient à cette réunion intime qui fut certainement l'une de celles qui plut et émut le plus le célèbre équipage.

(*Les Archives commerciales de la France*, 3 février 1930)

PARIS. — Modification. — Soc. AIR AFRIQUE, 27, Londres. — La dénomination devient COMPTOIR NATIONAL DES TRANSPORTS AÉRIENS. — Capital porté de 500.000 fr. à 15.000.000 fr. — 4 janv. 1930. — *Gazette du Palais*.

Abonnement au timbre
(*Les Annales coloniales*, 7 février 1930)

La Compagnie transafricaine d'aviation ayant son siège à Paris, est, à partir du 10 janvier 1930, abonnée au timbre pour 4.000 actions A, n° 1 à 4000, et 2.000 actions B, n° 1 à 2000, toutes d'une valeur nominale de 1.000 fr., pour lesquelles elle a été dispensée de l'apposition matérielle de l'empreinte du timbre par une décision du directeur de l'enregistrement à Paris (sociétés), en date du 17 janvier 1930 .

L'aviation coloniale
La Compagnie aérienne transafricaine [Compagnie transafricaine d'aviation]
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1930)

La Compagnie aérienne transafricaine croyons-nous savoir, est formée de trois éléments : l'État, Weiller-Dagnaux et Bouilloux-Lafont, père et fils. De ce triple effort sortira bientôt, espérons-nous, le premier service régulier France-Brazzaville.

Jacques Mousseau,
Le siècle de Paul-Louis Weiller,
Stock, Paris, 1998

[227] En mars 1930, le ministre de l'Air accorde une subvention à la CTA qui, déjà, exploite les secteurs du Soudan et du Sud-Algérien, du Niger et du Tchad, de l'Oubangui et du Congo.

L'affaire semble bien engagée lorsque des projets financiers vont la faire capoter. Paul-Louis Weiller veut, afin de se développer, accroître le capital du CNTA (Comptoir national de transports aériens), holding regroupant ses intérêts dans la CIDNA (8,5 millions), la CTA (3 millions) et aussi dans la SGTA, Lignes Farman (3,5 millions). Avec cet objectif, il annonce qu'il lancera un emprunt public de 35 millions à souscrire sous la forme d'obligations. Pour attirer les épargnants, la promotion de l'emprunt annonce une subvention de l'État pour la ligne France-Congo-Madagascar selon une progression sur trois ans de 16, 25 et 50 millions. Survient alors le grain de sable qui grippe la belle mécanique financière. Le député Jules Moch, rapporteur socialiste du budget de l'Air, s'indigne à la Chambre. Le Parlement n'a pas encore voté les [228] subventions annoncées; elles lui ont seulement été soumises. Le ministre de l'Air n'a pas été consulté sur l'évolution de l'actionnariat. Le dossier de la ligne France-Congo-Madagascar est grillé auprès des pouvoirs publics. Le projet d'emprunt est abandonné. Et la compagnie de l'Aéropostale, qui se sait guettée par le gouvernement, prend ses distances en faisant savoir par communiqué qu'elle est «~ complètement étrangère à la formation et aux opérations du Comptoir national de transports aériens, filiale de la Société des moteurs Gnome et Rhône ».

Paul-Louis Weiller a été l'artisan de cet échec avec sa manière de passer en force, de précipiter le cours des choses, de tenir pour acquis ce qui n'est que promesse, de mépriser le formalisme administratif. Ces comportements autoritaires expliquent la cohorte grossissante de ses ennemis. Jules Moch, un camarade d'enfance, Laurent Eynac, pilote comme lui, auquel il a offert un tremplin politique pendant la guerre, le tiennent en suspicion. C'est un grand tort que prétendre avoir raison constamment. C'en est un autre, en France, qu'étaler sa réussite.

La disparition de l'équipage Goulette, Marchesseau et Bourgois [sic]
(*Les Annales coloniales*, 27 avril 1930)

Le ministère de l'Air communiquait, jeudi soir, l'information suivante :

« L'avion-de l'équipage Goulette, Marchesseau et Bourgois [sic] qui a quitté Gao le 22 avril à 10 heures, se dirigeant vers Reggan, n'avaient pas atteint, ce centre le 23 avril. »

Aussitôt que ces inquiétudes furent connues, l'aviation militaire d'Algérie a commencé les recherches sous la direction personnelle du colonel Vuillemin ; deux voitures de la Compagnie aérienne Air Afrique se trouvant actuellement à Aoulef, ont été alertées et participeront aux recherches en liaison avec l'aviation militaire.

Un car transsaharien devant effectuer le trajet Reggan-Gao complètera les investigations conduites sur l'itinéraire que devait suivre l'avion.

En outre, à la demande du ministre de l'Air, le ministre des Colonies a. donné des ordres au gouvernement général de l'Afrique occidentale française pour que des recherches soient également entreprises sur son territoire.

Les aviateurs Bailly et Reginensi qui connaissent l'itinéraire, sont partis du Bourget hier à midi pour Perpignan, Barcelone, Oran, Colomb-Béchar, Reggan et Gao, espérant, retrouver leurs camarades disparus.

Ce geste est à signaler, parce qu'il est spontané, et que l'avion monté par ces deux pilotes est la propriété de Bailly.

On sait que la mission Goulette avait quitté Paris pour Madagascar, dans le courant, d'octobre, dix jours avant Bailly, Bailly et Marsot ; tandis que ces derniers terminaient

leur voyage aller et retour sans incident, le capitaine Goulette, jouant de malheur, essayait depuis plus de six mois de rallier la France. Nous avons donné ici toutes les étapes de ce laborieux retour.

Le souvenir de la fin tragique de la mission Caillol est encore trop présent pour ne pas redouter qu'un pareil sort ait frappé cet équipage infortuné.

La mission Goulette est retrouvée dans les sables du désert
(*Les Annales coloniales*, 29 avril 1930)

Un radiotélégramme de la Compagnie aérienne transafricaine signalait hier à Alger que l'aviateur Poulin, parti avec le comte de Neufbourg à la recherche de l'avion de la mission Goulette-Marchesseau, a rencontré des méharistes du groupe Triatine, qui avaient trouvé la mission à environ 500 kilomètres au sud-ouest de Reggan et à kilomètres au nord de Gao .

Les premiers messages ne parlaient que du capitaine Goulette, trouvé blessé près de son avion. Mais bientôt, les dépêches de la Compagnie Transafricaine nous apprenaient que Marchesseau et Bourgeois étaient retrouvés aussi, très légèrement blessés aux pieds. L'avion est complètement brisé. Le commandant d'armes de Gao a fait envoyer un médecin, par avion, auprès des trois infortunés aviateurs. Ceux-ci, encore qu'ayant joué de malchance depuis le début de leur voyage, doivent pourtant se féliciter d'avoir atterri en un lieu relativement accessible, sinon, tombés en pleine forêt, le sort tragique de la mission Caillol les attendait sans doute .

Un voyage malheureux

La mission composée du capitaine Goulette, de l'adjudant-chef Marchesseau et du sergent-mécanicien Bourgeois, partait du Bourget le 17 octobre 1929. Le voyage d'aller fut rapide et régulier. Ils arrivaient en effet à Tananarive dix jours plus tard, ce qui était alors un record, bientôt battu d'ailleurs par Bailly, Reginensi et Maisot .

De Tananarive, Goulette et ses compagnons avaient été à Saint-Denis-de-la-Réunion, puis ils étaient revenus à Madagascar. ou le capitaine Goulette était tombé malade. Enfin, la mission était partie pour son voyage retour qui devait être des plus mouvementés. En effet, au cours de la première étape, les aviateurs avaient été contraints d'atterrir sur l'îlot St-Juan-de-Nova, dans le canal de Mozambique. Par la suite, ils avaient été retardés par une panne à Coquilhatville .

Avec une ténacité rare, les trois aviateurs étaient repartis pour la France, mais depuis leur passage à Gao, le 22 courant, on était sans nouvelles d'eux. Après six jours de recherches, on a enfin retrouvé le vaillant équipage qui joua de malchance depuis son départ de Tananarive .

Bailly et Reginensi volent sur Reggan

Le ministère de l'Air avait reçu hier matin un télégramme des aviateurs Bailly et Reginensi partis à la recherche de la mission Goulette. Ils annonçaient leur arrivée à Colomb-Béchar le 27 à 9 heures, venant d'Oudjda. Ils étaient repartis sur Reggan après ravitaillement .

Le retour de Goulette et de ses compagnons
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1930)

Le capitaine Goulette, l'adjudant Marchesseau et le sergent Bourgeois, retrouvés au sud de Reggan, comme nous l'annoncions hier, sont arrivés à Gao hier matin.

Goulette et ses compagnons sont partis aujourd'hui pour Alger à bord de l'avion de M. Poulin, chef d'exploration de la Compagnie transafricaine d'aviation, et de celui de Bailly et Reginensi. Le courrier qu'ils ramenaient de Madagascar et du Congo belge a été également chargé à bord des avions.

L'ANTENNE COLONIALE
À Gao, sur le Niger.
(*Les Annales coloniales*, 30 mai 1930)

La station radiotélégraphique privée de Gao (indicatif F.G.W.), qui est exploitée par la Compagnie transafricaine d'aviation, est désormais ouverte à la correspondance publique générale, en liaison avec toutes les stations radiotélégraphiques de l'A.O.F.

Le Transsaharien... aérien
par Étienne Antonetti, député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie.
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1930)
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch_fer_transsaharien.pdf

J'ai dit, dans mon dernier article, les raisons pour lesquelles il me paraissait utile de substituer au projet de chemin de fer transsaharien, qui comporte une dépense énorme pour un profit économique nul, un vaste programme d'aménagement d'un réseau de transports et de communications, s'étendant à l'Afrique française tout entière et comportant, à la fois, l'aménagement des ports, des voies de fer reliant ces ports aux centres de production, des lignes de transports aériens et automobiles, des lignes de communications télégraphiques ou téléphoniques .

Je suis heureux de constater que, dès maintenant, tandis que le projet du transsaharien traîne au Parlement, les études et les réalisations dans la voie des transports aériens se développent à un rythme que je n'aurais même pas osé envisager, en 1927, au moment où je réclamaï la mise à l'étude du programme d'ensemble, dont le développement des transports aériens formait la partie centrale .

D'abord des missions d'études sont organisées. Ce sont le lieutenant de vaisseau Bernard et Bougault qui, sur hydravion, volent de France à Madagascar, bientôt suivis par le commandant Dagnaux qui traverse le continent africain avec un avion terrestre .

Puis ce sont les études méthodiques sur la navigation aérienne, au-dessus du Sahara ; Cornillon expérimente la radiogoniométrie entre l'Algérie et le Niger, Richard reconnaît divers itinéraires entre l'Algérie et le Tchad, Marie et Boulmier volent de France au Congo. .

Ces études ont permis de mettre au point le tracé d'une route aérienne transafricaine qui, partant d'Alger, traverse le Tanezrouft, atteint le Niger à Gao, rejoint le Tchad par Zinder puis Bangui, emprunte les voies du Congo belge par Libeugé, Brandundu et Élisabethville, atteint l'Afrique orientale portugaise par Tête et Mozambique pour aboutir à Madagascar .

C'est sur ce parcours, rigoureusement étudié, que l'équipe célèbre Bailly-Réginensi-Marsot effectua, à la fin de 1929, son raid de démonstration. Partis le 28 octobre 1929 de Paris, nos aviateurs arrivèrent le 30 à Niamey, le 1^{er} novembre à Bangui, le 5 à

Tananarive. Ils quittent Tananarive le 12 novembre, traversent le Congo belge le 14, le Sahara le 18 et atterrissent au Bourget le 20 novembre .

Aujourd'hui, une Compagnie a été créée ; c'est la Compagnie Transafricaine d'Aviation, formée par l'accord de la Société Air Afrique et de la Compagnie générale aéropostale .

Cette entreprise se propose d'organiser, dès la fin de 1930, un service régulier aérien Paris-Madagascar .

La traversée du Sahara se fera de nuit dès 1931, après l'organisation d'un double balisage composé de phares lumineux et radiogoniométriques .

Dès maintenant, on travaille à l'amélioration des bases de la palmeraie d'Aoulef, de Gao, de Zinder, de Fort-Lamy .

Des ateliers, des stocks d'essence ont été constitués dans chaque escale, deux stations de T. S. F. sont en fonctionnement depuis six mois dans le Tanezrouft, en relations constantes avec Alger ; deux autres, plus importantes, sont en cours de montage. Le capitaine Marie, en mission officielle, délimite, choisit et reconnaît des terrains de secours en Afrique équatoriale. M. des Pallières est chargé de trouver une solution économique au problème du ravitaillement dans la région du Tchad .

Ainsi on peut dire que, dès maintenant, l'étude de l'aviation transsaharienne est entrée dans l'ère des réalisations pratiques .

Et je m'en réjouirais pleinement si je n'étais traversé d'une inquiétude .

Je suis bien sûr que le chemin de fer transsaharien, c'est une affaire à laquelle se sont laissés prendre beaucoup de braves gens et même beaucoup de députés — ils sont deux cent vingt-neuf qui ont signé la proposition Édouard de Warren — mais je ne suis pas bien sûr que la Compagnie transafricaine d'aviation ne soit pas une autre affaire .

J'ai appris, comme tout le monde, que M. Laurent Eynac, ministre de l'Air français, a récemment signé, à Bruxelles, avec ses collègues MM. Lippens, ministre des Transports, et Hymans, ministre des Affaires étrangères de Belgique, une convention pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne aérienne de Belgique-France vers l'Afrique centrale et le Congo .

Mais cette convention se rattache-t-elle à un plan d'ensemble largement conçu et sérieusement élaboré ?

N'allons-nous pas, une fois encore, nous engager dans la voie des rivalités commerciales et même, plus exactement, financières, à la recherche des subventions gouvernementales et des lancements de valeurs mobilières, au seul profit des fondateurs et administrateurs ?

Je voudrais être rassuré. L'organisation d'une ligne de transports aériens, à travers le Sahara et demain à travers l'Afrique, c'est bien. Mais si, en même temps, vous ne songez pas à organiser les autres moyens de transports et de communication et, plus encore, l'outillage économique général indispensable pour le développement des centres de production de l'Afrique occidentale et équatoriale, vous jetterez avec vos avions comme vous l'auriez fait avec votre transsaharien votre argent au sable du désert .

Je conclus : aménageons nos lignes aériennes africaines le plus vite possible, mais n'oublions pas l'outillage national africain qui attend son plan, ses crédits et ses hommes .

Sans doute, notre ami Auguste Brunet, avec la haute autorité qui s'attache à ses anciennes fonctions de gouverneur général, a, dans son rapport sur la portion de l'emprunt des trois milliards affectée à l'A. O. F., dressé un plan des travaux d'outillage général les plus urgents dans notre grande colonie de l'Ouest-Africain .

Mais, dans le programme qu'il analyse, 619 millions sont consacrés aux ports et rivières, 1 milliard aux voies ferrées partant de ces ports, 300 millions aux travaux d'irrigation et d'endiguement du Niger. C'est un programme tourné tout entier, si j'ose dire, vers la mer. Et à aucun moment, dans le rapport de M. Auguste Brunet, il n'est fait

allusion, si je ne me trompe, à l'organisation des transports aériens et des liaisons transsahariennes .

Le ministère des Colonies ignore-t-il ce que le ministre de l'Air fait à Bruxelles ?

Et s'il ne l'ignore pas, comme je le pense, comment entend-il conjuguer tous ces efforts ?

Il devrait être parfaitement inutile de poser ces questions, mais l'expérience m'a appris qu'elles ont leur intérêt .

L'Aviation coloniale
Les obsèques du colonel Caillol
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1930)

Hier ont eu lieu à Rodez les obsèques du colonel Caillol qui trouva la mort en revenant de son raid Paris-Madagascar.

Pour un réseau aérien transafricain
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1930)

M. Germain-Martin, ministre du Budget, a reçu une délégation du Comité de l'aéronautique et de la météorologie coloniales .

Reprenant le vœu présenté dernièrement à M. Laurent Eynac, ministre de l'air, qui l'avait tout d'abord approuvé, mais déclaré inapplicable sans l'acceptation du ministre du budget, le général Hirschauer a exposé les raisons qui rendent nécessaire la création d'un quatrième réseau aérien français, celui de l'Afrique.

Après un échange de vues auquel prit part M. Roux-Fressineng, député d Oran, le ministre s'est déclaré convaincu du bien-fondé des vues et des suggestions du Comité. Personne plus que lui ne croit à l'avenir de nos colonies et de notre aviation coloniale. Le réseau transafricain lui apparaît comme une création urgente. Cependant, en l'état actuel des ressources financières, il n'est pas possible de prévoir sa réalisation rapide.

L'Aviation coloniale
Une collaboration coloniale franco-portugaise
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1930)

On câble de Lisbonne que le président du conseil des ministres a signé, avec le représentant de la « Stela », un contrat de concession accordant à cette compagnie le monopole des lignes aériennes portugaises et, en particulier, le monopole du droit d'escale aux Adores et aux îles du Cap Vert.

Cette Compagnie ayant été constituée au Portugal par le groupe français de la « Compagnie Transafricaine d'Aviation », va entreprendre très prochainement, en collaboration avec cette Compagnie, l'organisation des lignes aériennes entre le Portugal et les colonies africaines et préparer l'installation de lignes aériennes Europe-Amérique du Nord, par les Açores, où son monopole d'escale lui donne une situation privilégiée.

La conclusion définitive de cet effort consacrant la collaboration des aviations commerciales portugaise et française sur l'océan Atlantique, a été accueillie très favorablement.

L'exemple de l'A.E.F.
par Étienne Antonetti, député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie.
(*Les Annales coloniales*, 4 novembre 1930)

.....
En ce qui concerne l'aviation, on a établi de même un plan qui prévoit l'installation à Bangui d'un grand centre commercial d'aviation, d'où rayonneraient des lignes Bangui-Brazzaville-Océan et Bangui-Yaoundé-Douala, Ces lignes locales seraient reliées, à Bangui, à la grande ligne transafricaine Belgique-France-Congo, dont l'équipement comporte, sur le territoire de l' A. E. F à Fort-Lamy, Fort-Archambault. Bangui et Brazzaville, quatre terrains d'atterrissage, avec hangar de 35 mètres sur 45 mètres, atelier, ravitaillement, installations météorologiques et radiogoniométriques. Des terrains d'atterrissage de secours seraient aménagés : on en prévoit 3 entre M'Guimi et Fort-Lamy, 4 entre Fort-Lamy et Fort-Archambault, 4 entre Fort-Archambault et Bangui.

.....
LES AILES EN FRANCE D'OUTRE-MER
MADAGASCAR VIENT À L'AVIATION
par Pierre DESBORDES
(*Les Ailes*, 6 novembre 1930)

.....
Il fallut l'arrivée du lieutenant de vaisseau Bernard et de Bougault en 1926 pour ramener la question à l'ordre du jour. Il fallut l'atterrissage du commandant Dagnaux, en 1927, ceux de Goulette, Marchesseau et Bourgeois, de Bailly et Reginensi, des regrettés Caillol, Roux et Dodement, en 1929, pour faire admettre l'intérêt et les possibilités d'une liaison aérienne entre la France et sa lointaine colonie. Aussi bien, le principe d'une telle liaison était admis et l'on sait que le soin de la réaliser a été confié à une société créée par le commandant Dagnaux, sous le titre de Air Afrique. Cette société, augmentée d'autres éléments, devint, par la suite, la Compagnie aérienne transafricaine. Jusqu'ici, la société s'est contentée d'étudier la première partie du parcours, c'est-à-dire celle qui ira de France au Congo, mais il n'y a pas eu encore de réalisations pratiques. La ligne envisagée comporte trois parties : la première, dont il vient d'être question ; la seconde, réalisée depuis longtemps par les Belges et qui mène de la côte Atlantique à Élisabethville ; la troisième, dont on ne parle pas beaucoup et qui réunira le terminus de la ligne belge à Madagascar.

.....
Courrier de l'Algérie.
La mission scientifique du Sahara
(*Les Annales coloniales*, 8 décembre 1930)

L'avion *Général-Laperrine*, ainsi que nous le disons par ailleurs, est arrivé à Alger.
Il quittera Maison-Planche demain matin et sera piloté par M. Poulin, directeur de l'exploitation de la Compagnie Transafricaine d'Aviation à Alger.

Les voitures automobiles ont quitté Reggan le 3 décembre pour Tessalit.

L'Aviation coloniale
La mission saharienne
(*Les Annales coloniales*, 29 décembre 1930)

L'avion *Général-Laperrine* de la mission scientifique saharienne, piloté par Poulin, de la Transafricaine d'aviation, après avoir rempli son programme d'études au Tchad, a quitté Fort-Lamy, le 22 décembre, est arrivé à Gao le 23 et en est reparti le 27 à 6 heures dans la direction d'Aoutef, poursuivant ainsi avec une belle régularité son voyage africain.

De Gao, Poulin donne de bonnes nouvelles des aviateurs Lefèvre et Desmazières qu'il a vus le 23 à Birni n'Koni.

L'Aviation coloniale
L'organisation de l'A. E. F.
(*Les Annales coloniales*, 29 décembre 1930)

Les projets à l'étude concernant l'A. E. F. sont en voie de réalisation. Bangui a été choisi comme devant constituer la grande gare aérienne française du centre de l'Afrique. On vient d'y construire un aérodrome de premier ordre, nivelé, balisé, asséché.

L'équipement — logements, hangars, ateliers, soutes à essence, etc. — s'en poursuit activement, d'une part par les soins de l'autorité militaire qui va prochainement y installer une escadrille ; d'autre part, par les soins de la Compagnie transafricaine, laquelle établira, d'abord avec la Sabena belge, un service alterné français et belge entre l'Europe et Bangui, les avions belges devant continuer jusqu'à Léopoldville et au Katanga et la ligne française être prolongée jusqu'à Madagascar.

À Fort-Lamy également se poursuivent l'installation et l'équipement du terrain d'aviation.

La colonie a pris à sa charge la construction et l'entretien de tous les aérodromes et elle vient d'installer à Bangui, sous la direction d'un ingénieur spécialiste, un service météorologique.

III. — RÉGIE AIR AFRIQUE (« RÉGIE DAGNAUX »)

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de l'Air
(*Journal officiel de la République française*, 26 janvier 1935)

Commandeur

M. Poulin (Charles), chef pilote de la régie aérienne de la ligne Alger-Congo. Consacre à l'aviation toute son activité et a fait preuve, en maintes circonstances, de qualités de bravoure, d'abnégation et de conscience professionnelle hors de pair (sauvetages des équipages Goulette et Réginensi perdus dans le Sahara). Nombreuses reconnaissances et missions aériennes transsahariennes. Reconnaissance et premiers voyages de la ligne Alger-Congo. Totalise 3.000 heures de vol. Officier du 3 janvier 1925.

Officier

Bernache-Assolant (Jean-Charles-Albert), pilote de lignes. Chevalier du 29 juin 1929. Titres exceptionnels : excellent pilote doué de remarquables qualités de sang-froid et d'énergie. A effectué, en 1929, la traversée de l'Atlantique Nord. A tenté, en 1933, de battre le record du monde en ligne droite, mais a dû abandonner ce raid en raison de circonstances atmosphériques défavorables après 6.650 kilomètres de vol. Assure depuis cinq mois l'exploitation régulière de la ligne postale Tananarive-Broken Hill.

Lefèvre (René-Maurice), pilote de lignes. Chevalier du 29 juin 1929. Titres exceptionnels : pilote et navigateur de tout premier ordre. A effectué plusieurs liaisons intercontinentales (France-Afrique du Nord, France-Indochine et plusieurs voyages de France à Madagascar). A fait partie du premier équipage français ayant traversé l'Atlantique Nord. Assure depuis cinq mois l'exploitation régulière de la ligne postale Tananarive-Broken Hill.

Réginensi (Jean-Antoine), pilote aviateur. Chevalier du 11 juin 1929. Titres exceptionnels : après avoir été un brillant pilote militaire, s'est révélé un remarquable pilote de raid. A accompli de nombreux voyages lointains et battu plusieurs records du monde. Totalise plus de 5.000 heures de vol.

MOUVEMENT AÉRIEN (*L'Écho d'Alger*, 10 février 1935)

Régie Air Afrique. — Le trimoteur postal parti de Brazzaville le 8 février à 8 h. 15, est arrivé à Bangui à 14 h. 50.

Equipage : MM. Pharabod, Lambert, pilotes ; Massias, radiotélégraphiste ; Lefèvre, mécanicien.

Passager : capitaine Gaulard ; poste, 279 kilos.

L'aviation LE TRAFIC AIR AFRIQUE (*Les Annales coloniales*, 13 avril 1935)

Poste :

Du 2 au 15 mars : Alger-Brazzaville 157 kg 544, retour : 138 kg.

Du 16 au 29 mars, aller : 59 kg 442, retour : 96 kg 752.

L'aviation LA LIGNE AIR AFRIQUE (*Les Annales coloniales*, 9 mai 1935)

On nous signale que les prix des passages de la ligne exploitée par la régie Dagnaux ne comprennent ni la nourriture, ni le logement. Nous donnerons ultérieurement tous renseignements utiles à ce sujet. :Disons cependant que le voyageur trouvera toujours le gîte et le couvert à chaque étape,

La Société des wagons-lits est chargée de la vente des billets. ,

USINES MARCEL BLOCH
(*Les Ailes*, 23 mai 1935)

LES USINES MARCEL BLOCH, à Courbevoie, construisent exclusivement, en ce moment, pour l'aviation marchande. On y termine la fabrication des trimoteurs de transport coloniaux, pour la Régie Air Afrique, et plus de cinquante ouvriers sont attelés au gros bimoteur commercial pour trente passagers destiné à Air-France.

Rule Britannia !
L'air africain appartiendra-t-il aux Anglais ?
par Pierre Legrand
(*Les Annales coloniales*, 29 mai 1935)

Décidément, il y a de rudes remous dans l'air d'Afrique !
Nous signalions, il y a quelques jours, les projets italiens sur le Tchad, le Cameroun et le Congo.

Aujourd'hui, nous apprenons que depuis plusieurs mois, les milieux aéronautiques de Grande-Bretagne se préoccupent de relier entre eux par l'Air toutes les possessions anglaises disséminées en Afrique, et, comme chacun sait, il y en a un peu partout.

Découpons à ce propos dans le *Shell Aviation News* le curieux article suivant que nous commenterons paragraphe par paragraphe :

« Le développement- des services aériens en Afrique Occidentale a été très rapide. Pendant de nombreuses années jl n'existait, que le service sur l'Amérique du Sud assuré par Air-France jusqu'à Dakar et à travers l'Atlantique par aviso. Le gouvernement français a envisagé l'établissement d'un service transafricain qui, éventuellement, pourrait rencontrer la ligne des « Impérial Airways » à Broken Hill [Rhodésie] et continuerait- sur Madagascar. Étant donné les mesures d'économie, ce service ne fut jamais organisé mais, au cours de ces quatre derniers mois, un certain nombre de vols d'Alger à Brazzaville et retour ont été effectués, auxquels le commandant Dagnaux, de la Compagnie transafricaine d'aviation, a pris une part active. À l'heure actuelle, bien que l'organisation terrestre de cette compagnie soit utilisée et que le commandant Dagnaux ait été nommé directeur, [les vols sont assurés par la Régie de la ligne Alger-Congo et c'est sous ce titre que le ministre français de l'Air a établi l'office ministériel de contrôle à Alger.](#) »

Ce qui veut dire en bon français que nous n'avons été capables d'organiser qu'un service titubant, indécis et d'avenir hypothétique.

Il nous semble pourtant que si nous n'allons pas jusqu'à Madagascar, notre ligne congolaise est quand même régulière, et que si elle n'est point parfaite, elle est cependant satisfaisante et a dépassé le stade des études ou des tâtonnements.

Que disent encore nos amis anglais ?

« Un jour viendra où un service sera organisé d'Accra à Lagos et de Lagos à Zinder en relation avec la région de la ligne Alger-Congo. Des intérêts britanniques sont déjà engagés. dans cette organisation possible.

À un certain moment, on. avait eu l'intention d'établir une ligne qui, d'Angleterre, aurait desservi la Gold Coast et la Nigéria, mais cette idée a été abandonnée, non seulement à cause des difficultés politiques, mais parce qu'un certain nombre d'organisations intérieures existeront selon toute probabilité si elles peuvent obtenir l'autorisation. En effet, on doit noter qu'une société a été formée récemment à Londres dans le but d'assurer la liaison aérienne d'Angleterre sur la côte occidentale d'Afrique.

Des milieux intéressés, en Grande-Bretagne, ont envisagé la possibilité, d'une collaboration avec la Compagnie générale transsaharienne dans le but d'assurer un service côtier Cotonou-Accra et Cotonou-Lagos, via Porto-Novo et Tokoradi et si possible jusqu'à Douala. Si des hydravions sont employés, Cotonou sera relié à Porto-Novo en trois quarts d'heure. Que. ce projet se réalise on non, on peut considérer comme certain que Cotonou est destiné à devenir un port aérien important. Non seulement, il desservirait Lagos, le Dahomey et le Togo, mais il se trouve sur la route la plus directe d'Europe à Brazzaville, Léopoldville et d'Europe sur l'Afrique Centrale. Dans certains milieux, Cotonou est considéré comme pouvant. devenir un centre aérien plus important que les escales situées sur la route suivie à l'heure actuelle par la Régie de la ligne Alger-Congo, via Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault et Bangui. bien que Fort-Lamy soit- sur la route du Soudan anglo-égyptien vers la Nigeria et la Gold Coast, route que les « Impérial Airways » envisagent comme possible. »

Tout ceci nous semble tortueux comme l'itinéraire envisagé, et brumeux comme la côte africaine dont il est question.

Il en résulte cependant :

1° Que l'étude des réseaux locaux des possessions anglaises a été activement poussée et que les demandes de raccordement à la dorsale Alger-Congo sont imminentes ;

2° Que la finance anglaise se prépare à contrôler ce mouvement aéronautique jusque et y compris nos propres lignes françaises en participant à leur administration ;

3° Que si cette participation s'affirme, la future ligne de cabotage des Chargeurs Réunis [Aéromaritime] va rencontrer de sérieuses difficultés sur son passage en Gold Coast et en Nigéria, et à tout le moins une concurrence sévère ;

4° Que l'Angleterre va s'efforcer de détourner vers ses possessions la route aérienne transafricaine car il est visible que le plaidoyer en faveur de Cotonou masque seulement le désir de faire de Lagos le grand port d'escale vers le Sud ;

5° Que néanmoins, le rédacteur en ce mirobolant projet a des notions assez vagues de la géographie de l'Afrique : c'est ainsi qu'à un certain moment, il réalise une curieuse petite ligne Garoua-Fort-Lamy et une non moins curieuse petite ligne Cotonou-Porto-Novo qui seraient, paraît-il, reliées l'une à l'autre, en quarante-cinq minutes, ce qui représente une vitesse de 60 à l'heure !!!

Une « pou du ciel » allant deux fois plus vite, nous en concluons que ce tronçon sera sans doute exploité avec des trottinettes, munies de volets d'intrados.

Mais trêve de plaisanteries.

Si l'article que nous venons de commenter est bien confus, il n'en faut incriminer que le rédacteur qui a mal interprété ses renseignements.

Il y a de toute évidence un « plan anglais ». Ce plan est nécessaire : il est la conséquence même de la situation géographique de certaines possessions britanniques enclavées dans notre bloc africain.

Il est aussi la conséquence de notre inexplicable négligence à l'égard de notre ligne transafricaine qui devait du premier coup aller jusqu'à Madagascar.

Cela était d'ailleurs prévu au programme de la convention franco-belge de 1930.

Il fallait aussi organiser parallèlement les réseaux intérieurs, c'est-à-dire étayer fortement la charpente centrale, C'était là une question de gros bon sens, pas davantage.

Nous devons prendre toutes les places qui, géographiquement et politiquement, sont les nôtres.

Et nous devons les prendre immédiatement.

Nous eussions ainsi évité les convoitises et les projets qui se font jour actuellement.

Pourtant, il n'est pas trop tard, pas encore, tout au moins.

Mais il faut maintenant lutter de vitesse.

C'est une question d'énergie et de hardiesse.

C'est aussi une question d'argent.

Cet argent, il ne faut pas que l'État le débourse.

Il n'en faut d'ailleurs pas de si grandes quantités. L'initiative privée, nous le répétons, peut et doit faire l'effort.

Elle le fera sans aucun doute si l'Administration ne la freine pas.

Mais de grâce, agissons.

Et à pleins gaz !!!

L'aviation
AU SÉNAT FRANÇAIS
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1935)

Hier, à 17 heures, dans la salle de la Brosse, M. Gautherot, sénateur et membre de la commission des Colonies, a fait une conférence présidée par le président Steeg sur le voyage qu'il vient de faire en automobile d'Alger à Zinder par le Hoggar, et en avion de Zinder à Alger par le Sahara.

Tout d'abord, le conférencier a rappelé les paroles prophétiques de Victor Hugo conseillant aux Français d'étendre la France au-delà des sables du désert africain, et il a rappelé que les premiers chrétiens et les Romains avaient cherché à coloniser le Hoggar et y avaient réussi sur certains points. Le désert n'est pas un accident de formation récente : il a conservé sa figure de toujours.

Le voyage en automobile est maintenant facile, sans danger et presque confortable. Quand on quitte un poste, le poste suivant est immédiatement alerté, et lorsque la voiture tarde à arriver, une auto de dépannage est immédiatement lancée sur la piste. La mort de M^{me} Knight et de M. Peyton sont le résultat d'une imprudence doublée d'une grave erreur.

Le commandant Dagnaux, directeur de la Régie Air Afrique, a complété cet exposé par des explications techniques.

Puis des projections photographiques et un remarquable film pris du trimoteur ont permis à l'auditoire de contempler les principales scènes de ce voyage.

Il est temps que les Français prennent conscience de l'œuvre gigantesque qui s'accomplit dans notre empire africain.

De nombreux sénateurs assistaient à cette réunion, notamment M. Steeg, président de la Commission des Colonies ; M. François Saint-Marc et le comte de Blois.

M. Steeg a chaleureusement félicité, au milieu des applaudissements, les deux conférenciers.

LE RAID FRANCE-MADAGASCAR

Les aviateurs Toussaint Samat et Blanche, qui avaient quitté l'aérodrome d'Orly le 19 mai, sont arrivés le 4 juin à 15 heures à Tananarive.

L'Aviation
À MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1935)

René Lefèvre compte quitter Paris le 19 juillet à destination de Madagascar à bord du nouveau Bloch 120 qui lui a été confié par le ministre de l'Air.

L'Aviation
LIAISONS
ALGER-CONGO
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1935)

Le courrier du Congo embarqué à bord de l'avis F.-A.N. N.X., équipage Lambert-Dupuy-Massias et Caney, parti hier de Fort-Lamy, à 4 h. 45, est arrivé à Bangui à 11 h. 08 après escale à Fort-Archambault. Il sera aujourd'hui à Brazzaville.

LA PROPAGANDE

Georges Baye va diffuser son film remarquable sur Paris-Brazzaville et retour
(*Les Ailes*, 11 juillet 1935)

Ce film, d'une très belle qualité documentaire et photographique, a été pris par l'opérateur Georges Baye au cours d'un voyage de 17.000 km. sur les lignes de la Régie Air Afrique.

UN « as » de la prise de vues cinématographiques, M. Georges Baye, vient de mettre sur pied un programme de propagande aéronautique tout à fait intéressant. Les circonstances dans lesquelles ce programme a été établi valent d'être signalées. M. Georges Baye n'était jamais monté en avion quand, un beau jour, on lui demanda de filmer, pour une entreprise américaine, une traversée de la Manche. Ce bout de bande devait être incorporé à un film quelconque tourné à Hollywood. Sur un avion d'Air-France, M. Baye reçut ainsi le baptême de l'air, du Bourget à Croydon et vice-versa, entre 10 h. 30 et 15 h. Ce voyage lui révéla l'aviation de transport. Aussi, quand, trois semaines après, on l'invita à inaugurer, lui et sa caméra, la ligne Alger-Brazzaville, n'hésita-t-il pas à accepter l'invitation. Il fut ainsi le premier passager qui, parti de Paris, par avion, accomplit tout le parcours de la ligne Dagnaux et revint dans la capitale après avoir couvert 17.000 km. M. Baye détient sans doute un record : celui du néophyte qui, dans le moindre temps, totalisa près de cent heures de vol.

M. Baye avait travaillé pendant ce voyage : il ramenait d'Afrique un film magnifique, unique, tant par son intérêt documentaire que par sa qualité photographique. Qu'allait être le sort de ce film, si l'on en confiait la diffusion à une entreprise commerciale, plus ou moins consciencieuse, plus ou moins compétente, qui, ne saurait pas en tirer tout le parti possible pour que sa présentation serve à la fois l'art cinématographique et la propagande aéronautique ? M. Baye, qui, conquis à l'aviation, entendait mettre son film au service de celle-ci, se rallia à une autre solution.

Il décida qu'il présenterait lui-même au public le résultat de son effort. Le 14 juin dernier, le film *Paris-Brazzaville et retour* fut projeté pour la première fois à la salle

d'Iéna, sous le haut patronage de la Société de Géographie, sous la présidence du Dr Péchin, député de Paris, en présence du maréchal Franchet d'Espérey, du Dr Charcot et d'un grand nombre d'autres personnalités. Précédée d'une conférence de M. Georges Baye, qui, pendant une heure, sut captiver son auditoire, cette projection obtint un légitime succès. M. Baye, à cette occasion, montra qu'il était non seulement un opérateur de grande classe, mais aussi un conférencier de talent.

À partir de la fin de ce mois, M. Baye va parcourir la France et l'Afrique du Nord pour répéter cette conférence et projeter son film dans les principales villes du pays. Comme il a assuré à cette tournée une excellente organisation, que son film révèle au public l'attrait et les possibilités de l'avion de transport, que sa conférence est un véritable appel pour que le public accorde sa confiance aux lignes régulières, il n'est pas douteux que cette initiative constituera une très heureuse propagande en faveur de l'aviation.

La première conférence de M. Baye doit avoir lieu à Deauville, à la fin de ce mois.

Les Ailes la suivront avec toute la sympathie qu'elle mérite.

L'aviation

BILAN

(*Les Annales coloniales*, 13 juillet 1935)

Le jeudi 4 juillet à 11 h. 10 du matin, atterrissait à Alger le trimoteur *Scorpion* de la Régie Air Afrique venant de Brazzaville et achevant la vingt-neuvième liaison régulière effectuée depuis l'ouverture du service entre l'Europe et le Congo assurée alternativement chaque semaine, depuis février dernier, par les avions français et belges.

Le commandant de bord était le chef-pilote Charles Poulin, le grand spécialiste des traversées sahariennes qui revenait d'inspecter la ligne jusqu'à Brazzaville en assurant en même temps les fondions de premier pilote, chef de bord de l'avion-courrier.

À l'arrivée de l'appareil, une cérémonie intime a réuni à l'aérodrome de Maison-Blanche, le personnel de la ligne.

Devant les avions alignés, le directeur de la régie Air Afrique, Jean Dagnaux, a remis à Poulin, la cravate de la Légion d'honneur, juste récompense des services rendus par celui-ci à la réalisation de la grande voie aérienne qui dessert aujourd'hui si régulièrement nos colonies d'Afrique.

La réunion de Maison-Blanche avait également pour but de fêter le 250.000^e kilomètre parcouru par les avions de la Régie Air Afrique, sans accident, ni incident sérieux.

Il s'agit là du seul kilométrage parcouru par les trimoteurs français, car si on y ajoute les services assurés par les appareils de la Sabena, on arrive à un total de quatre cent vingt mille kilomètres parcourus, depuis le premier voyage.

420.000 kilomètres sans accident, plus de 6.000 kilos de poste et plus de 100 passagers transportés, le Sahara et lia-grande forêt franchie 58 fois, tel est le bilan à ce jour de l'effort franco-belge.

Les 250.000 kilomètres français ont été effectués par les trimoteurs *Orion*, *Sirius* et *Scorpion* montés par Avignon, Pharabod, Lambert, Plamont, Dupuy et Ripault, pilotes ; Guignier, Massias et Bardier [*sic* : *Barbier*], radio-navigants ; Carrey, Lefèvre, Combard, mécaniciens navigants.

Parmi ces vaillants pionniers pour qui les nécessités du service et non pas leur propre volonté règlent le tour de départ, huit d'entre eux approchent ou même ont déjà dépassé 100.000. kilomètres effectués en courrier sur la ligne.

Ce sont, en plus du chef pilote Poulin, Avignon, Pharabod, Guignier, Massias, Lefèvre et Carrey.

L'aviation
LIAISONS
(*Les Annales coloniales*, 20 juillet 1935)

L'avion commandé par Pharabod a. quitté Alger ce matin à 7 h. 50 en léger retard sur son horaire en raison de la brume matinale.

L'appareil a chargé 58 kg. 690 de poste et 11 kg. 200-de colis postaux. .
Un passager payant à destination de Bangui a pris place à bord..

FRANCE-MADAGASCAR

René Lefèvre a quitté Paris hier à destination de Tananarive.

Il a embarqué ce matin à Alger le général Féquant qui se rend en inspection à Madagascar.

Lefèvre voyage de conserve avec le courrier normal d'Air Afrique.

L'aviation
LIAISONS
FRANCE-MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 27 juillet 1935)

Le « Ville-de-Tananarive » piloté par Lefèvre a couvert, mercredi, l'étape Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Brazzaville où il est arrivé à 15 h. 40 avec le courrier d' « Air Afrique » dont l'appareil avait été accidenté un peu avant Gao.

Déplacements
AU TCHAD
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1935)

M. Marchessou, gouverneur général p. i. de l' Al. E. F., accompagné de M. Georges Masson, directeur des Affaires politiques, a pris à Brazzaville dimanche le courrier régulier Air Afrique et est arrivé à Fort-Lamy le lendemain.

Départs
POUR L'A. E. F.
(*Les Annales coloniales*, 3 août 1935)

M. Jean Ottino, entrepreneur de travaux publics, qui était venu en France par avion de Brazzaville au Bourget, est reparti hier par la même voie. Il a quitté Paris par l'avion régulier Air France .Paris-Marseille-Alger, et a quitté ce matin Alger pour Brazzaville par le régulier Air Afrique.

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

Avant-hier, à 13 heures, est arrivé a Alger, conformément à l'horaire, le trimoteur «l Orion » de la Régie Air Afrique, venant de Brazzaville, qu'il avait quitté le 28 juillet à l'heure réglementaire. Il avait à bord, en dehors de M. Orta, directeur de la Sabena, quatre passagers payants.

L' « Orion » transportait du fret et 121 kg. 063 de poste. i

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

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

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

Malgré les difficultés sérieuses causées par la saison des pluies au Congo et au Soudan et par la très grande chaleur au Sahara, aussi bien les avions belges que les avions français ont assuré le fonctionnement régulier de la ligne, arrivant même parfois en avance sur leur horaire. C'est ainsi, notamment, que le courrier posté à Brazzaville le 14 juillet a été timbré à l'arrivée à Paris à la recette principale de la rue du Louvre, le 18 juillet à 22 heures. Le dernier courrier aurait réalisé la même performance s'il ne s'était trouvé retardé par le vent de sable dans la région d'Aoulef.

Une légère modification a été apportée ces derniers temps à la marche des courriers Air-Afrique dans le sens Congo Europe.

En vue d'assurer dans de meilleurs conditions les correspondances avec le réseau aérien intérieur du Congo belge, l'avion d' Air-Afrique parti le dimanche de Brazzaville passe la nuit à Coquilhatville. et non plus à Bangui comme précédemment. Dans la journée de lundi il effectue Coquilhatville-Fort-Lamy et retrouve ainsi son horaire précédent, tout le reste du parcours étant franchi comme auparavant. ,

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

BILAN DE LA PREMIÈRE ANNÉE DE L'EXPLOITATION POSTALE AÉRIENNE
« FRANCE-MADAGASCAR »

Le départ de l'avion postal, qui a quitté Madagascar le 22 juillet- marque la fin de la première année de l'exploitation du service Tananarive-Broken-Hill.

Depuis le 29 juillet 1934, 52 voyages aller et retour, soit 105 courriers, ont été assurés sans la moindre interruption, et une seule fois la ligne malgache a manqué la correspondance avec les « Impérial Airways » ; le rendement a donc été supérieur à 99 %.

Il a été transporté 1.800 kg de courrier, représentant 240.000 .lettres de 5. grammes.

La progression du nombre des correspondances transportées est constante ; le poids des dépêches, qui atteignait à peine 7 kilos au début, est passé successivement à 12

kilos, fin décembre 1934, pour atteindre plus de 50 kilos à la fin du mois de juillet 1935.

Ces quelques chiffres soulignent le succès complet obtenu par la ligne. La parfaite régularité du nouveau service témoigne, par ailleurs, du cran, de l'endurance, de la maîtrise des chefs-pilotes Lefèvre et Assollant et du dévouement de leurs radio-mécaniciens.

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

On travaille dans les ministères, à l'établissement du prochain budget, et la mode est aux économies. On tente de couvrir toutes les plaisanteries, les erreurs, les fautes par le mot : économies.

Au ministère de l'Air, n'a-t-on pas supprimé les crédits pour la régie Air Afrique ? S'agit-il d'économies ou de recommencer la ridicule comédie d'octobre de l'année dernière ?

Économies ? Non, traquenard.

Nous pensons que le général Denain est trop avisé et trop subtil pour se laisser grossièrement manœuvrer. Nous voulons bien croire que cette lacune n'est qu'un oubli et qu'il aura suffi de poser la question pour qu'une faute ne soit pas commise.

Néanmoins, nous continuerons notre surveillance : nos colonies sont suffisamment attaquées par des requins sans que d'autres s'ajoutent à leur masse grouillante et nauséuse.

J.-L. d'A.

Les ailes africaines

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

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

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

L'Aviation
EN A. O. F.
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1935)

Le « Journal officiel » de l'A. O. F. publie l'arrêté suivant en date du 14 août :

Article premier. — Les transports postaux aériens effectués sur la ligne aérienne France-Congo, par la Régie française Air Afrique et la Compagnie Sabena, sont rémunérés dans les conditions ci-après :

Au départ de l'A. O. F. à destination de la France :

Lettres et cartes, 275 fr. le kg ; autres objets, 55 fr. 75 le kg.

À l'intérieur de l'A. O. F. :

Lettres et cartes, 150 fr. le kg ; autres objets, 30 fr. le kg.

Au départ de l'A. O. F, et à destination en Afrique, des territoires ou colonies directement desservis par la ligne .

Lettres et cartes, 275 fr. le kg ; autres objets, 50 fr. le kg.

Art. 2. — Le poids de l'emballage est réparti proportionnellement entre les poids nets des deux catégories d'objets contenus dans chaque dépêche.

Le poids brut de chaque catégorie s'obtient en ajoutant au poids net la part d'emballage qui lui revient.

Art. 3. — Le présent arrêté qui aura son effet pour compter du 1^{er} mars 1935 sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

L'Aviation
AIR-Afrique
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1935)

Le quarantième courrier de-la ligne Air Afrique-Sabena, assuré par le trimoteur *Sirius*, est rentré a Alger jeudi 26, à 8 heures 45 du matin avec six passagers.

Le courrier de retour à Alger le 13 septembre a transporté, au cours de son voyage aller et retour, dix passagers payants ; le poids de poste embarqué, à bord de l'avion, a atteint .231 kilos contre 20 au voyage précédent, poids déjà en progression importante par rapport aux chiffres moyens antérieurs.

La continuation du bon fonctionnement obtenu par la Régie Air Afrique et notamment la régularité tout à fait satisfaisante du service ont été magnifiquement maintenus, malgré toutes les difficultés, pendant la saison des pluies et l'été saharien.

Les résultats financiers atteints pour les quarante premiers voyages aboutissent à un prix de revient kilométrique tout à fait normal, même inférieur à celui réalisé dans des entreprises de même nature et viennent démentir les informations tendancieuses, pour ne pas dire plus, qui sont colportées par des individus intéressés à la disparition de cette entreprise.

PROLONGATION VERS MADAGASCAR

L'Aviation
Alger-Madagascar via Brazzaville
(*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1935)

Demain samedi partira d'Alger la premier courrier régulier français à destination du Madagascar assuré par la Régie Air Afrique en liaison avec le service de la navigation aérienne de Madagascar (ancien service Tananarive-Broken-Hill).

L'horaire de marche du courrier est le suivant : jusqu'à Brazzaville, le voyage s'effectue comme pour les courriers ordinaires AlgerBrazzaville, c'est-à-dire que parti d'Alger le samedi 9, l'avion atteindra Brazzaville le mercredi 13 vers midi. Il continuera immédiatement sur Fort-Franqui en suivant l'itinéraire du service aérien intérieur du Congo belge et atteindra Élisabethville le jeudi 14 à 13 heures.

L'avion de la Régie Air Afrique remettra à Élisabethville le courrier à un trimoteur du service de la navigation aérienne de Madagascar piloté par Lefèvre qui l'amènera le samedi 10 à Tananarive par Broken-Hill et l'itinéraire habituel.

En sens inverse, le courrier apporte de Tananarive repartira d'Élisabethville le samedi 16 et atteindra Alger pur Brazzaville le jeudi 21 au matin

La semaine suivante, le service est assuré par la Sabena jusqu'à Elisabethville suivant l'horaire habituel (départ de Marseille: le vendredi 15). À Elisabethville, échange du courrier avec le trimoteur venu de Madagascar dans les mêmes conditions que pour le premier voyage.

La ligne fonctionnera chaque semaine sur les mêmes bases. Départ du courrier de Paris chaque jeudi après-midi et de l'Afrique du Nord tous Les samedis matin, Rien n'est changé au trafic de la ligne Belgique-France-Congo qui se trouve simplement prolongée au delà de Brazzaville-Léopoldville,

Le service français n'est ouvert, jusqu'à nouvel ordre, qu'au transport de la poste et du fret. La surtaxe des lettres pour Madagascar est la même que précédemment, soit 4 fr. par 5 grammes.

ALGER-BRAZZAVILLE

Un an de régie
par Georges HOUARD
(*Les Ailes*, 14 novembre 1935)

L'exploitation de la ligne africaine a donné de beaux résultats. Mais cela ne modifie pas notre point de vue sur le principe même du système.

J'AI mis en cause, ici, la semaine dernière, la Régie Air Afrique. Je l'y remettrai encore car il me faut bien prendre un exemple et je persiste à penser que le système de la Régie n'est pas le meilleur, et qu'avec ce système, l'État sort absolument de son rôle dans le domaine de l'aviation marchande.

Toutefois, l'article de la semaine dernière nous a valu une documentation fort intéressante sur l'exploitation de la Régie. Je n'hésite pas à la donner dès aujourd'hui.

Je n'avais, jeudi, cité qu'un chiffre : celui du crédit affecté à la Régie, le fixant à dix millions pour l'exercice 1935 et à 15 millions pour l'exercice 1936. En réalité, le crédit de 1935 n'a pas été absorbé et ne le sera pas. Au 28 octobre, les sommes payées ou en cours de paiement atteignaient 4 millions 208.268 fr. 75. Les dépenses totales de l'année — y compris l'amortissement du matériel volant pour une somme supérieure à un million — ne dépasseront pas 6.700.000 fr. Le crédit alloué de 10 millions — ramené à 9 millions 500.000 fr. par application de la réduction de 10 pour 100, prévue aux décrets-loi — ne sera donc pas utilisé dans sa totalité. Si, néanmoins, un crédit de 15 millions est envisagé dans le budget 1936, c'est en raison de l'extension de la ligne vers Madagascar : Elisabethville-Broken Hill-Tananarive.

Les avions de la Régie ont totalisé, en 1934, 81.540 km., et, en 1935, 298.980 km., transportant, à ce jour, 6.521 kg. de courrier, 527 kg. 940 de fret payant et 180 passagers.

Les recettes commerciales, issues de ce trafic, étaient de 897.810 fr. 80 dans lesquelles les passagers entrent pour 440.522 fr., la poste pour 430.000 fr. environ, le fret pour 27.288 fr. 80. Les recettes passagers sont comptées jusqu'au 6 novembre ; les autres jusqu'au 31 octobre. La recette kilométrique qui résulte de ces chiffres est de 4 fr. 827.

Le prix de revient kilométrique ressortait, en 1934, à 18 fr. 832. Le chiffre probable, pour 1935, sera sensiblement le même, tous amortissements compris ; il comprend, en particulier, la charge de l'infrastructure T.S.F. qui, généralement, ne figure pas dans l'établissement des prix de revient d'une ligne de ce genre et, pour l'apprécier exactement, il convient de noter que le prix de l'essence, en Afrique Centrale

particulièrement, est fort élevé. La Régie a payé 1.200.000 fr. d'essence et d'huile depuis le 1^{er} janvier 1935.

Voilà, très objectivement, le tableau de la Régie. Le moins qu'on puisse dire est qu'il est à l'honneur de ceux qui ont dirigé l'entreprise, c'est-à-dire MM. Dagnaux et P.-L. Richard et l'excellent personnel navigant de la ligne. La ligne marche, incontestablement — et même très bien — avec une belle régularité.

Mais de cela, nous n'avons jamais douté. Jamais nous n'avons contesté les résultats de la ligne, qu'aujourd'hui seulement il nous est permis de connaître exactement, avec précision.

Ce que nous avons dit et ce que nous maintenons, c'est que si la ligne fonctionne bien, parce qu'elle est servie par des gens convaincus, ardents, qualifiés, elle fonctionnerait encore bien mieux si elle était placée sous un autre régime que celui de la Régie. Nous prétendons que la Régie est un système anti-commercial par définition ; sans raison valable, l'État se fait exploiter alors que rien ne le désigne pour l'être.

Il s'agit de savoir si l'on croit à l'aviation marchande pour elle-même, si l'on pense que le subside d'État est une fin et non un moyen, si c'est une utopie de croire qu'un jour prochain, les lignes devront vivre par l'équilibre normal de leurs recettes et de leurs dépenses. Si l'on pense que l'État devra toujours payer, alors renonçons à la liberté et étatisons intégralement l'aviation marchande. Qu'on nous excuse si nous croyons, nous, à une autre formule.

L'aviation
LIAISONS
AIR-Afrique

(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1935)

L'avion *Orion* (F-ANJN) de la régie Dagnaux, parti d'Alger le 23 novembre, a quitté hier Luluabourg à 5 h 30. Kamina : arrivée 7 h. 45 ; départ 8 h. 10. Élisabethville : arrivée 10 h. 20. Il transportait 152 kg 287 de poste.

Équipage : Avignon, Ripault, Barbier, Carrey.

Prochain départ d'Oran demain 30 novembre assuré par la Sabena.

L'Aviation
par J.-L. D'AIGNOT.

(*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1935)

La commission de l'aéronautique de la Chambre ayant enfin compris la nécessité du maintien de nos lignes aériennes coloniales, a décidé le rétablissement de la subvention de la régie Air Afrique.

L'opération ayant été faite avec une hâte incompréhensible, il en résulte qu'une lourde erreur a été commise, et les bureaux du ministère de l'Air doivent seuls en supporter la responsabilité.

La subvention pour l'exercice 1935 était de 10 millions, mais, avec l'application des fameux décrets-lois, elle ne sera plus que de 9 millions pour l'exercice 1936.

Or, pour donner toute l'extension désirée au courrier aérien de Madagascar, pour avoir une ligne entièrement française, on a demandé à la régie Air Afrique de poursuivre son trajet jusqu'à Élisabethville, soit près de 2.000 kilomètres de plus, tant à l'aller qu'au retour, et cela sans la moindre subvention supplémentaire.

D'autre part, Assolant et Lefèbvre bouclent difficilement leur budget, malgré d'héroïques efforts sur le parcours Tananarive-Broken-Hill.

La régie Air Afrique, pour permettre à ces vaillants pionniers de subsister, doit leur verser 7 francs du kilomètre pour le trajet Broken-Hill-Tananarive.

Enfin, n'oublions pas que le matériel était neuf cette année, et qu'il faut prévoir un important supplément pour les réparations à exécuter l'année prochaine.

On diminue la subvention, et l'on augmente l'exploitation.

D'aucuns diront que, par suite de cette heureuse extension, les recettes vont augmenter et combler le trou creusé par l'imprévoyance administrative. Grave erreur..

Toutes les recettes,, sans la moindre exception, sont intégralement versées au budget. La ligne doit vivre avec 9 millions et subventionner Assolant-Lefèbvre ainsi que la « Sabena ».

Nous pensons qu'il suffira d'attirer la bienveillante attention du ministre de l'Air sur cette situation quelque peu paradoxale pour qu'une augmentation des crédits permette à une tentative française de subsister sans avoir à souffrir une comparaison par trop désobligeante avec une ligne concurrente étrangère.

L'aviation
LIAISONS
AIR-Afrique

(*Les Annales coloniales*, 18 février 1936)

Le bimoteur Potez 56 de la régie Dagnaux, parti d'Élisabethville le 15 février, a été contraint à un atterrissage force dans la brousse.

Il a été retrouvé, l'équipage est indemne ainsi que le courrier.

Le trimoteur Bloch a repris le chargement. Il faut s'attendre à un retard de un à deux jours.

L'aviation
DIMINUTION DES TARIFS SUR AIR-Afrique
(*Les Annales coloniales*, 7 avril 1936)

Dans le but de faire cesser la concurrence entre la régie Dagnaux et la Sabena, un nouveau tarif a été approuvé le 4 avril par arrêté du ministre de l'Air.

Le réajustement des prix donne enfin satisfaction aux usagers d'Air Afrique. Le prix de voyage Alger-Brazzaville est fixé maintenant à 6.060 francs.

L'aviation
LA LIAISON ENTRE L'EUROPE ET MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1936)

En même temps que la mise en vigueur de ses nouveaux tarifs de passagers et de fret, la Régie Air Afrique vient d'ouvrir officiellement aux voyageurs le service aérien Europe-Madagascar par la voie française de l'Afrique Occidentale et du Congo.

Depuis le 9 novembre dernier, le courrier postal empruntait cette voie, mais les passagers n'avaient été admis jusqu'ici qu'à titre tout à fait exceptionnel. Dorénavant, le service est ouvert au public ; le prix du billet de Paris à Madagascar est de 9.995 francs ;

les départs sont hebdomadaires, la durée du voyage est de huit jours et demi dans le sens France-Madagascar et sera réduite à 8 jours le 2 juin prochain : elle est, dès maintenant, de 8 jours dans le sens Madagascar-France.

Chaque jour, la durée de l'étape est calculée de manière à laisser aux voyageurs un certain temps de repos dans la soirée après l'arrivée à l'escale.

Les points d'arrêt pour la nuit sont, dans le sens Europe-Madagascar : Alger-Aoulef-Niamey, Fort-Lamy-Coquilhatville-Luluabourg-Élisabethville et Mozambique ; dans le sens contraire, les voyageurs passent la nuit à Tête, Élisabethville Banningville ou Brazzaville. Coquilhatville, Fort-Lamy, Gao, Laghouat.

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

Le courrier de Madagascar et Afrique transporté par la régie Dagnaux et parti d'Élisabethville le 6 juin, a quitté Coquilhatville hier à 5 h. 45. Arrivé à Bangui 8 h. 06, départ 9 heures 05. Arrivée à Fort-Archambault 11 h. 46, départ 12 h. 10. Arrivée à Fort-Lamy 14 h. 45. 11 est reparti ce matin à 3 heures en direction de Zinder-Niamey.

À bord : 5 passagers, 125 kg. 900 poste.

Équipage : Avignon, Barbier, Hébrard.

L'aviation
DÉPLACEMENTS
(*Les Annales coloniales*, 26 juin 1936)

M. Richard, directeur adjoint et chef du service commercial de la Régie Air Afrique, est arrivé à Brazzaville le jeudi 18 juin par l'avion régulier. Il a pour mission de régler diverses questions relatives à l'exploitation commerciale de la ligne aérienne Alger-Brazzaville-Élisabethville.

L'aviation
AIR-Afrique
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1936)

Les services de la Régie Air Afrique de Paris au Congo belge, avec prolongement sur Madagascar, ont été accélérés dans le sens Colonie-France.

Le courrier, parti le jeudi matin de Tananarive, arrive désormais à Alger le mercredi soir, l'avion effectuant la dernière étape dans la journée du mercredi, soit la traversée totale du désert de Gao jusqu'à Alger.

Il y a lieu également de signaler que le premier semestre 1936 décèle une progression constante. Par rapport à 1935, l'augmentation des passagers est de 64 %, celle de la poste 40,5 % et celle des messageries de 100 %. Les recettes, de leur côté, font ressortir une augmentation de 20 % pour ce semestre.

MISSION
Le départ de la mission Griaule
« Sahara-Cameroun »
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1936)

Patronnée par les. ministères des Colonies, de l'Education Nationale et: de l'Air, la mission Sahara-Cameroun a quitté Paris vendredi dernier par le Bourget.

Une partie de la mission est pilotée par le capitaine Guyot dans son Pelican-Renault, l'autre partie emprunte les avions réguliers des lignes Air-France et Air Afrique.

Les membres de la mission sont : MM. Marcel Griaule, ethnographe, chef de mission ; capitaine Guyot, pilote ; Paul Henri de Lauwe, Jean-Paul Lebeuf, anthropologues-ethnographes.

La mission compte séjourner plusieurs mois au-Nord du Cameroun, dans les montagnes sauvages du Mandara et dans les monts Alantikas, au sud du lac Tchad, pour étudier les Kirdis, population à peu près inconnue.

L'aviation
LIAISONS
AIR-Afrique
(*Les Annales coloniales*, 4 août 1936)

Le Fokker de la régie Dagnaux, transportant le courrier de Madagascar, a été immobilisé par le mauvais temps à Luluabourg. Un gros porteur Bloch a pris le courrier et a réussi à rétablir l'horaire. Il est parti hier de Banningville à 4 h. 50. Arrivée à Coquilhatville à 7 h. 20, départ à 8 heures. Arrivée à Bangui 10 h. 20. Arrivée à Fort-Archambault à 13 h. 55, départ 14 h. 15.

Arrivée à Fort-Lamy 17 h. 08. Il est reparti ce matin à 5 h. 10.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de l'air.
(*Journal officiel de la République française*, 7 août 1936, p. 8464)

Officier

Bailly (André-Georges), pilote aviateur ; 11 ans 6 mois de services militaires et de pratique professionnelle. Chevalier du 11 juin 1929. Titres exceptionnels : brillant pilote ayant accompli depuis sa nomination au grade de chevalier des performances remarquables : 1929, record sur Paris-Tananarive-Paris ; 1933, voyage de 12.000 kilomètres dans le Sud-Algérien et le Sud-Tunisien ; 1934, raid de propagande de 40.000 kilomètres en Extrême-Orient ; 1935, voyage aérien au Maroc et dans le Hoggar ; 1936, tournée de présentation de matériels français en Amérique du Sud. Détenteur de trois records du monde pour avions légers. A acquis ainsi une notoriété mondiale et s'est affirmé comme l'un des meilleurs serviteurs de l'aviation française.

Chevalier

Barbier (*Raymond-Roger*), mécanicien navigant; 23 ans de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : technicien et praticien de grande valeur dont les brillantes qualités professionnelles se sont particulièrement affirmées à l'occasion de la présentation de matériels français à l'étranger. Compte 3.700 heures de vol.

L'aviation
POUR L'AFRIQUE DU SUD
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1936)

L'ingénieur général Coursin et André Lefèvre, qui doivent représenter Madagascar au congrès de Johannesburg le 7 septembre, quitteront Guyancourt lundi 31 août. Un avion Caudron, appartenant à la régie Air Afrique, est mis à leur disposition pour faire ce voyage.

Lefèvre pilotera. Il sera accompagné du mécanicien Lebas, et il espère faire le trajet en six jours.

L'aviation
ŒUVRES SOCIALES
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1936)

La compagnie Air-France, la régie Air Afrique et le journal *les Ailes* organisent une exposition circulaire de propagande aéronautique au bénéfice du comité de l'Union des œuvres sociales et de bienfaisance de l'aéronautique.

La voiture-exposition a été présentée mercredi, à 11 heures, place de la Concorde, sur le terre-plein face à l'hôtel Crillon, d'où elle est partie pour entreprendre son voyage autour de la France.

EN A. E. F.

Le bimoteur Caudron-Goëland F .A. O. M. T., venant d'Alger, piloté par René Lefèvre, est passé à Bangui le 3 septembre, à Luluabourg le 4, en direction d'Élisabethville et Johannesburg. Parmi ses 4 passagers figure l'ingénieur général Coursin, chargé de représenter Madagascar à la conférence des transports. de Johannesburg.

M. Bergery. député de Seine-et-Oise, membre de la Commission des Affaires étrangères de la Chambre, arrivé le 26 août à Bangui par l'avion de la Régie Air Afrique, accompagné de M^{me} Bergery, a séjourné une semaine dans l'Oubangui-Chari.

Reparti de Bangui le 2 septembre par l'avion de la Sabena, il n'est arrivé à Léopoldville que le 6 septembre à 17 heures, par suite d'un incident de voyage heureusement sans gravité.

M. Reste, accompagné de MM. Delpech, de Renévill et Ponton, les y accueille, pour les conduire aussitôt à Brazzaville.

Après avoir passé la journée du 7 à Brazzaville, M. et M^{me} Bergery ont gagné Pointe-Noire, partie par chemin de fer, partie par la route, et se sont embarqués le 9 sur le *Brazza*, à destination de Bordeaux.

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

La « République », avant-hier, a publié le rapport sur l'aviation, qui sera présenté au congrès radical de Biarritz par M. Pierre Ducas, lieutenant-colonel aviateur de réserve, et président de la sous-commission de l'Air du Parti radical.

Ce rapport a été approuvé par le général Brissaud-Desmaillet, rapporteur de la Défense nationale :

« Enfin, et ceci ne concerne plus le territoire métropolitain, il est urgent d'organiser les services d'aviation civile en Afrique du Nord et aux colonies. Jusqu'ici, il n'y a que des organismes hybrides ou à peu près inexistantes. L'aviation militaire, notamment en Afrique du Nord, contrôlait encore récemment l'aviation civile : il existe, en Algérie, en Tunisie et au Maroc, des fonctionnaires détachés qui n'ont aucun lien avec le gouvernement général de l'Algérie et les pays de protectorat.

Ces situations sont anormales. Les buts de l'aviation civile et de l'aviation militaire étant différents, on ne gagne, à subordonner la première à la seconde, que confusion et retards : à un officier des forces aériennes, les problèmes spéciaux que pose l'aéronautique civile sont aussi étrangers que peuvent l'être à un fonctionnaire de la direction le commandement et l'emploi d'une escadrille.

Aux colonies, la question fait l'objet d'une étude menée de concert entre les départements de l'Air et des Colonies, et un décret réglant la question est en instance de signature.

Votre rapporteur ne peut que se féliciter de l'énergie agissante avec laquelle le ministre a mis à l'étude les mesures d'urgence qui s'imposaient.

Pour compléter le réseau actuel, il conviendrait d'asseoir de façon définitive la ligne Brazzaville-Madagascar, soit par un contrat de longue durée avec le gouvernement général de Madagascar, soit en incorporant ce tronçon dans la régie Air Afrique.

L'évolution de la situation en Chine ne permet pas d'escompter immédiatement un prolongement de notre ligne d'Extrême-Orient, vers ce pays, des accords provisoires viennent d'être passés avec une compagnie chinoise. »

M. Pierre Ducas oublie d'éclairer sa lanterne : la question France-Madagascar est réglée depuis quelques semaines ; Assolant et Lefèvre passent à « Air Afrique » ; un trimoteur Bloch, pris en juillet dernier à l'escadrille de Gao, assure la liaison Congo-Élisabethville.

APRES VOUS, MESSIEURS.

Le « gentleman's agreement » du 14 décembre 1929, signé par le gouvernement français et le gouvernement anglais, spécifie qu'en échange de l'autorisation de survol d'environ; 200 kilomètres de territoire anglais permettant l'escale de Broken-Hill, nous donnions l'autorisation de survol du territoire français pour une ligne anglaise Khartoum-Kano.

« Air Afrique » continue à transporter jusqu'à Kano la correspondance destinée à la Nigeria.

Par contre, le postmaster de Kano refuse systématiquement de délivrer à notre ligne la correspondance destinée à l'Europe, et malgré les indications des expéditeurs, ceux-ci sachant que leurs lettres gagneront deux jours sur le trajet Kano-Khartoum-Le Caire.

Cette obstruction ne peut être faite que par ordre du gouvernement anglais, un simple postmaster ne pouvant pas prendre une telle initiative.

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

Après vous, messieurs.

SANS RANCUNE...
(*Les Annales coloniales*, 30 octobre 1936)

Les Français ne connaissent pas la rancune. M. Lucien Hubert, vice-président du Sénat, vient d'être reçu en audience par S. M. le roi Léopold III, au nom de l'Académie des Sciences coloniales, et il demande à S. M. de prendre, dans cet organisme, le siège que S. M. le roi Albert^{1^{er}} y occupa.

Le roi Léopold III a accepté, et fera donc l'honneur à cette institution de suivre ses travaux.

Espérons que le Congo belge, accueillant cette nouvelle, aura désormais vis-à-vis des Français un peu moins de hargne : les méchancetés concernant Air Afrique n'ont guère cessé, malgré les multiples déboires de la Sabena. Et bien d'autres points de friction qui semblent dresser le Congo belge contre l'A.E.F.

L'aviation
DE FRANCE AU NIGER EN 48 HEURES
(*Les Annales coloniales*, 3 novembre 1936)

La régie Air Afrique réalise, à dater d'aujourd'hui, une accélération intéressante dans son service.

Désormais, les départs hebdomadaires sont retardés de 24 heures, l'heure d'arrivée aux escales restant la même à partir de Gao. Le trajet de France au Niger se trouve ainsi réalisé en deux jours au lieu de trois, de France en A. E. F. en trois jours au lieu de quatre et de France à Madagascar en sept jours au lieu de huit. Ce résultat est obtenu en accélérant le transbordement à Alger et en effectuant le trajet Alger-Aoulef partiellement de nuit.

Le départ des lettres de Paris est fixé au samedi après-midi au lieu du vendredi. La distribution du courrier arrivant d'Afrique aura lieu dorénavant le mercredi, ce qui donnera aux usagers le temps nécessaire pour répondre et permettre un échange de lettres entre la France et l'A. E. F. ou le Congo Belge en dix jours et demi au lieu de treize jours et demi. Le voyage de retour est également accéléré : parti de Tananarive le mercredi matin, le courrier atteindra Paris sept jours après.

RETOURS EN FRANCE
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1936)

M. Fazembat, inspecteur général des Travaux Publics de l'A. E. F., et Mme, sont arrivés ce matin à Alger, venant de Brazzaville par Air Afrique.

L'aviation
POUR DAKAR-POINTE-NOIRE
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1936)

Le premier des Sikorsky S-43 de l'Aéromaritime, destiné à la liaison Dakar-Pointe-Noire, a quitté Marignane vendredi à 8 heures et est arrivé le même jour à Oran. Il est reparti le lendemain pour Casablanca où il attend l'ordre de départ pour Dakar.

L'AVIATION
PAS DE REGIE POUR ORAN-ALGER-TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1936)

Au cours d'une séance des Délégations financières de l'Algérie, M. Vivent, sous-directeur de l'aéronautique civile au ministère de l'Air, a présenté un projet de rattachement de la ligne Oran-Alger-Tunis, si péniblement créée par les frères Germain, à la régie « Air Afrique ».

Ce projet, après avoir été vivement combattu par M. Froger, a été repoussé, et un amendement signé par MM. Froger et Roux, augmentant de 1.500.000 francs les crédits destinés à assurer l'exploitation de la ligne par les L.A.N.A. [Lignes aériennes nord-africaines] a été immédiatement adopté.

Il n'est pas nécessaire que la régie Air Afrique devienne un monopole d'État. La ligne Alger-Tananarive doit servir au gouvernement de point de comparaison pour l'étude de l'exploitation des autres lignes, mais il est indispensable de laisser la liberté à toutes les initiatives.

L'AVIATION
LIAISONS
AIR-Afrique
(*Les Annales coloniales*, 11 décembre 1936)

L'appareil de la régie Air Afrique transportant le courrier de Madagascar et d'Afrique parti d'Élisabethville le 4 décembre, a été obligé d'atterrir dans un champ à cinq kilomètres de Chanzy près de Sidi-bel-Abbès. L'appareil est endommagé. Les passagers sont indemnes. Ils ont été acheminés, ainsi que le courrier, par auto et par chemin de fer sur Alger.

Le courrier a été embarqué hier sur l'hydravion d'Air-France et sera distribué aujourd'hui à Paris.

L'AVIATION
RÉDUCTION SUR LA LIGNE LEFEVRE
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1937)

Par décision du gouverneur général p. i. de Madagascar et dépendances, en date du 16 octobre, une réduction de 50 % sur le passage aller et retour est accordée aux voyageurs accomplissant des croisières touristiques sur la ligne Tananarive-Élisabethville et retour.

Le groupe de passagers devra être au minimum de cinq, utilisant le même avion à l'aller comme au retour, et la validité du billet est fixée à 30 jours.

ORAN-ALGER-TUNIS

L'AVIATION VERS L'UNIFICATION DE NOS LIGNES AFRICAINES (*Les Annales coloniales*, 9 février 1937)

Voici le texte de l'article 86 de la loi de finances, publiée au *Journal officiel* du premier janvier et incorporant la ligne Oran-Alger-Tunis à la régie Air Afrique :

(Art. 86). — Il est créé un établissement public dénommé « Régie-Air Afrique », placé sous l'autorité du ministère de l'Air, possédant la personnalité civile et l'autonomie financière.

La « Régie-Air Afrique » est chargée de gérer la ligne aérienne de transports publics Alger-Congo prolongée jusqu'à Madagascar, dont l'exploitation a été autorisée pour trois ans par la loi de finances du 31 décembre 1935, article 67, ainsi que la ligne aérienne de transports publics Oran-Alger-Tunisie.

L'organisation de la « Régie-Air Afrique » et les conditions de son fonctionnement administratif et financier feront l'objet d'un décret contresigné par les ministres de l'Air et des Finances.

Aviation
LEGION D'HONNEUR
(*Journal officiel de la République française*, 19 février 1937, p. 2282)
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1937)

Chevalier
Carrey (Jean-Joseph), mécanicien navigant à la régie Air Afrique ; 16 ans 5 mois de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : affecté dans la marine militaire à bord du dirigeable *Dixmude*, a effectué sur cet aéronef 302 heures de vol. Entre ensuite au service des lignes aériennes méditerranéennes. A évité au cours de ses voyages des catastrophes qui, sans son courage et sa maîtrise, s'avéraient inéluctables. Totalise 2.278 heures de vol.

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

Comme nous l'avons annoncé, les Lignes aériennes nord-africaines et les deux services qu'elles exploitaient : Alger-Oran et Alger-Constantine-Bône-Tunis, ont cessé de fonctionner à la fin de 1936 parce que l'État a décidé de confier à la Régie Air Afrique l'exploitation d'une ligne Casablanca-Tunis. La concurrence était impossible et superflue.

Ce que l'on peut se demander, c'est s'il était vraiment utile de créer cette transversale. Les L.A.N.A. fonctionnaient avec une subvention modeste du gouvernement général de l'Algérie, sans concours financier de l'État. Il est évident que ce ne sera pas le cas de la ligne Casablanca-Tunis, puisqu'en fait, il s'agit d'une ligne d'État. Le tout est de savoir si M. Henri Germain était disposé à poursuivre l'effort financier et personnel qu'exigeait son entreprise.

Quoi qu'il en soit, c'est le 15 mars, dit-on, que la transversale fonctionnera sous l'égide de la Régie Air Afrique. Un accord serait intervenu entre celle-ci et M. Henri Germain pour le rachat du matériel et des installations des L.A.N.A. Le personnel lui-

même passerait au service d'Air Afrique. Rien ne serait donc changé si ce n'est la raison sociale. Les trois bimoteurs de Havilland « Dragon » assureraient la ligne jusqu'au moment où Air Afrique pourra les remplacer par les quatre Caudron « Goéland » qu'elle a commandés en vue de l'équipement de sa nouvelle entreprise.

Congo belge.
(*Les Ailes*, 11 mars 1937)

À LISALA, au Congo belge, un avion d'Air Afrique fut sérieusement avarié le 2 mars, en atterrissant. La Régie Air Afrique précise que cet accident, purement matériel, concerne un avion effectuant un voyage d'essai et de reconnaissance et qui s'est trouvé amené, par suite d'une difficulté de moteur, à interrompre momentanément sa mission à Lisala. Aucun incident n'est survenu au courrier normal d'Air Afrique.

M. Marius Moutet, ministre des Colonies, est arrivé à Gao
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1937)

Piloté par Lambert, formant équipage avec Barbier, radio, et Carrey, mécanicien, sur un Caudron-Goéland d'Air Afrique — ancien appareil des L.A.N.A. — M. Marius Moutet et ses collaborateurs, MM. Barthes, Froissard et Mérat, a quitté, Alger avant-hier matin pour Aoulef où il a passé, la nuit.

L'étape Aoulef-Gao a été couverte hier. M. de Coppet, gouverneur général, accompagné de M. Louveau, chef de son cabinet, venu de Dakar sur un trimoteur Bloch, a accueilli M. Marius Moutet à Gao.

Rappelons que le ministre des Colonies, qui doit effectuer aujourd'hui l'étape Gao-Niamey, compte quitter Bamako pour la France le 12 avril. Il sera alors piloté par Poulin, chef pilote d'Air Afrique, rentrant de Brazzaville.

Alger-Tananarive par la voie des airs
par J. Luquot,
député de la Gironde,
membre de la Commission de la marine marchande.
(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1937)

À l'Aéro-Club de Paris, une conférence a été faite dernièrement par M. Taris, grand voyageur, sur la ligne aérienne Air Afrique, d'Alger à Tananarive, voyage de sept jours.

À cette réunion, assistait M. Cayla, le gouverneur général de Madagascar, qui fut un des réalisateurs de la liaison Afrique-Madagascar.

Des projections et un film illustraient les paroles de l'orateur, évoquant des impressions de touriste.

Avec lui, nous sommes allés, en avion, d'Alger au Sahara, puis au Niger, après la traversée de jour du désert sur le parcours déjà sillonné à terre par des automobiles, et nous avons pu nous rendre compte que l'Afrique du Nord est soudée maintenant à l'A.O.F.

Les paysages sont un peu sévères, mais grandioses (palmeraies, puis dunes, steppes africaines habitées). L'avion passe à Gao, puis, longeant presque le Niger, atteint

l'aimable et verdoyant Niamey, Zinder et survole le lac Tchad. Ensuite, après Fort-Lamy, au milieu du trajet, c'est la séduisante et chaude Bangui où l'étape est bien reposante.

L'itinéraire provisoire, il est vrai, conduit à Élisabethville, en Congo belge, aux magnifiques forêts vierges, puis en Rhodésie à Broken-Hill, où l'on coupe la ligne aérienne anglaise Alexandrie-Le Cap, puis au Mozambique portugais avec son Zambèze pittoresque, et l'avion, enfin, aborde l'île malgache

Tel qu'il est, le trajet effectué par des avions métalliques trimoteurs portant une demi-douzaine de passagers s'effectue sans fatigue.

À la régularité du service, confort suffisant, curiosité des sites et variété de climats rencontrés (sept changements successifs de climats), rapidité, s'ajoute la sécurité du vol, les grands postes de T.S.F., au nombre de cinq, sans compter les postes latéraux munis de phares qui jalonnent la route, le balisage, l'aménagement des terrains, l'atterrissage, toutes conditions prévues pour qu'on n'ait pas à déplorer de catastrophe.

L'avion en vol n'est jamais plus d'un quart d'heure, sans donner ou sans être sollicité de donner sa position, incessamment demandée par la T.S.F. terrestre.

Les noms du commandant Dagnaux, de Poullin, chef pilote d'Air Afrique, et d'Assolant et Lefebvre, pionniers de Broken-Hill-Tananarive, viennent à l'esprit de ceux qui se souviennent.

Les gros efforts qui ont été nécessaires pour un pareil établissement ont permis de rendre commerciale, cette ligne sur le long ruban qui unifie deux pôles opposés du trajet. Chaque avion emporte avec les passagers, disait l'orateur, environ 250 kg. de fret postal.

Pour les lignes secondaires, il en est à l'état de projet il en est d'existantes.

Madagascar est admirablement organisé à ce point de vue : deux boucles en forme de huit l'entourent complètement d'un lacet aérien, en sorte que, après avoir déposé le courrier le samedi, le même avion peut, le mercredi suivant, c'est-à-dire à quatre jours d'intervalle, en reprendre un autre venu par la voie des airs de tous les points de l'île malgache.

Œuvre hardie et de grande envergure; presque internationale, puisque la Nigéria et le Congo belge utilisent nos avions pour le courrier. Ajoutons que la ligne belge, passant par Oran, suit pour un temps le même trajet que la ligne française à partir du milieu saharien.

L'aperçu qui nous fut donné apporte un admirable témoignage de l'activité française du progrès colonial.

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

.....
Le commandant Dagnaux, directeur de la Régie Air-Afrique, accueillera M. Marius Moutet à Alger, probablement le 16 avril. Le ministre des Colonies et ses collaborateurs, auront été ramenés de Bamako à Alger sur le Caudron-Goéland qui les a amenés à Niamey le mois dernier : le pilote seul aura changé : c'est en effet Poulain qui aura l'honneur de porter sur ses ailes cette belle mission aérienne.

Madagascar
Encore un mauvais coucheur
par R.M. [Raoul Monmarson]
(*Les Annales coloniales*, 9 avril 1937)

.....
Nous rendons hommage à l'œuvre du gouverneur général Cayla en matière d'aviation. Il a prouvé sa virilité en passant, comme gouverneur général, son brevet de pilote, et en pratiquant le voyage aérien avec une fréquence que le sinistre rédacteur anonyme du *Madagascar* n'a sans doute point à son actif.

M. Cayla s'est dévoué au triomphe de l'aile. Il a annoncé, avant de quitter Paris le mois dernier, qu'il entendait pousser à la création d'un service intérieur aérien, nombreux, étendu et fréquent, qui se chargerait de la poste, et qui, en liaison avec le service France-Madagascar, donnerait aux Malgaches 48 heures de battement entre la réception du courrier d'Europe et la réponse. Le commandant Dagnaux, créateur de l'admirable service France-Congo, Air Afrique, va se rendre à Madagascar. Un élan, une impulsion, une mystique sont imprimés, donnée, créée.

Nous croyons, de bonne foi, que le gouverneur général Cayla en est le principal auteur.

.....

M. Marius Moutet en A.O.F.
Deuxième voyage ministériel
15.000 km en 20 jours
(*Le Monde colonial illustré*, mai 1937, p. 120)



Alger. — Le ministre des colonies embarque pour Niamey sur le bimoteur *Tornado* de la Régie Air Afrique

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DAKAR-COTONOU
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1937)

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

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

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

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

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

À L'OFFICIEL
MINISTÈRE DES FINANCES
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1937)

Arrêté tendant à fixer le cautionnement du chef de la comptabilité générale, agent comptable de la régie Air Afrique. 9 mai.

MINISTÈRE DE L'AIR
Régie Air Afrique
(*Journal officiel de la République française*, 24 mai 1937)

Le Président de la République française,
Vu l'article 86 de la loi de finances du 31 décembre 1936 ;
vu le décret du 8 avril 1937 fixant l'organisation et les conditions de fonctionnement administratif et financier de la régie Air Afrique,
décrète :

Art. 1^{er}. — M. Dagnaux (*Jean-Charles-Joseph*), est nommé directeur de la régie Air Afrique.

À titre exceptionnel pour l'exercice 1937, M Dagnaux recevra un traitement égal à celui qui lui était alloué antérieurement en exécution du décret du 2 avril 1936.

Pour les exercices ultérieurs, il sera fixé dans un contrat établi dans les conditions stipulées à l'article 7 du décret du 8 avril 1937.

Art. 2. — Le ministre de l'air et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 mai 1937.

Albert Lebrun, président de la République

Pierre Cot, ministre de l'air
Vincent Auriol, ministre des finances

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RÉGIE « AIR-AFRIQUE »
(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1937)

Ont été désignés pour faire partie du conseil d'administration de la régie Air Afrique, en outre des membres de droit :

Au titre de première catégorie : MM. J. Dagnaux, directeur de la régie Air Afrique ; L. Allègre, administrateur directeur général de la Compagnie Air-France.

Au titre de 2^e catégorie : MM. Keller président de la Banque de l'A.O.F. ; Henri Hirsch, administrateur de sociétés [Cie de culture cotonnière du Niger] ; Anduze-Faris, administrateur de sociétés ³.

M Keller a été désigné pour remplir les fonctions de vice-président du conseil d'administration de la régie Air Afrique.

M. Porquet, chef du bureau au ministère de l'Air, a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire au conseil d'administration de la régie Air Afrique.

L'Aviation
SUR LA LIGNE DE MADAGASCAR
« Air Afrique » a repris la « Régie Malgache »
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1937)

En instance depuis plusieurs mois, la reprise de la ligne de René Lefèvre par la Régie Air Afrique est maintenant chose faite.

Ainsi le ministère a maintenant réalisé la liaison directe France-Madagascar.

Le premier courrier aérien de cette nouvelle liaison directe qui se fera par Stanleyville sera expédié de France dimanche 13 juin.

Les correspondances à destination des différentes escales au-delà de Bangui, seront revêtues d'un cachet commémoratif.

Il est recommandé de porter sur ces objets la mention : « Par premier service France-Madagascar via Stanleyville. »

M. Richard est parti pour Madagascar

M. Richard, sous-directeur de la Régie AirAfrique, chargé d'organiser le nouveau service, a quitté Paris pour Tananarive mardi dernier.

Au cours de son voyage, il inspectera les différentes escales et sera de retour dans les premiers jours de juillet.

Cependant que René Lefèvre quitte la ligne et va en créer une nouvelle :
MadagascarLa Réunion

Maintenant que la ligne est absorbée par Air Afrique, René Lefèvre abandonne le poste qui lui revenait dans cette exploitation, à savoir : la direction du tronçon qu'il créé.

³ Gustave Anduze-Faris (1892-1965) : polytechnicien, lieutenant de vaisseau. Administrateur de la Havraise Péninsulaire (juin 1930), président de la Cie franco-malgache d'entreprises, administrateur de la Régie Air-Afrique (1937), président des Messageries maritimes (1948-1961), puis de la Ce générale transatlantique (1962-1963).

Il nous revient qu'il entre dans cette décision certaines questions de prérogatives. Nous pensons, quant à nous, qu'elles sont les conséquences de la politique du ministère de l'Air, et, comme Lefèvre lui-même, nous disons « qu'il faut que la ligne vive et que cette incorporation était nécessaire. »

Aussi, en rappelant une fois de plus les immenses services que ce pionnier de l'aviation malgache rendit à notre grande liaison coloniale, félicitons-le de sa nouvelle initiative : la création d'une ligne Tananarive-La Réunion qu'il mènera de front avec l'organisation de lignes intérieures à Madagascar avec les trois Caudron « Simoun » dont il dispose, avec Assolant, son co-équipier de toujours, celui de l'*Oiseau-Canari*.

ARRIVÉES EN FRANCE
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1937)

M. Wickers, avocat à Brazzaville, est rentré en congé par Air-Afrique, accompagné de M^{me} Wickers et de son fils.

Aviation
MODIFICATION DES SERVICES « AIR-AFRIQUE » SUR ALGER-ORAN
(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1937)

La Régie Air Afrique informe qu'à partir du 1^{er} juillet 1937, l'horaire de la ligne Alger-Oran sera établi en correspondance avec l'horaire de la Cie Air France et permettra ainsi aux usagers de se rendre dans la même journée, soit d'Alger à Casablanca, soit de Casablanca à Alger.

D'autre part, les tarifs passagers et fret de la ligne Alger-Oran, ont subi une réduction qui sera appliquée à partir du 1^{er} juillet 1937.

Passagers. — Avant le 1^{er} juillet, prix du tarif : aller simple : 300 fr. Aller et retour : 500 fr. À partir du 1^{er} juillet, prix du tarif : aller simple : 220 fr. Aller et retour : 400 fr.

Fret. — Avant le 1^{er} juillet : 7 fr. par kg. Après le 1^{er} juillet : 4 fr. par kg.

Horaire. — Alger-Oran : les lundi, mercredi, vendredi. Départ d'Alger à l'aérodrome : 7 h. 45. Arrivée à Oran à l'aérodrome : 9 h. 45. Correspondance avec l'avion d'Air-France, départ pour Fez et Casablanca. à 11 h. 45.

Oran-Alger : les mardi, jeudi, samedi. En correspondance, l'avion venant du Maroc arrivant à Oran à 8 h. 50. Départ Oran à l'aérodrome à 9 heures. Arrivée à Alger à l'aérodrome à 10 h. 30.

La Transversale, dont la correspondance avait été assurée primitivement dans un sens seulement, est réalisé maintenant dans les deux sens.

Ce nouvel horaire, particulièrement intéressant pour les passagers, doit apporter également une augmentation sensible du trafic postal et des messageries.

L'Aviation
L'ACTIVITÉ « D'AIR-AFRIQUE » EN 1936
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1937)

Le rapport d'exploitation de la Régie Air Afrique pour 1936 fait ressortir, comparativement à l'exercice précédent, un accroissement du trafic extrêmement intéressant. Cet accroissement, bien qu'ayant été limité par la capacité des avions

actuellement insuffisante pour répondre à la demande, a atteint 150 % pour les passagers, 36 % pour la poste et 200 % pour le fret.

La nécessité d'augmenter la capacité du tonnage offert a continué à s'affirmer au cours de l'exercice 1937 ; pour les 6 premiers voyages de celui-ci, 48 % seulement des demandes de places ont pu être satisfaites. Quant au fret, les services expéditeur sont amenés à refuser à chaque courrier 100 à 150 kilos.

La Régie Air Afrique s'est préoccupée depuis longtemps de cette situation et a actuellement en commande du matériel de grande capacité.

Le Bloch 160 quadrimoteur comportant 12 places de passagers, dont 6 chaises-longues et 4 en couchettes, représente une première réalisation du matériel nouveau commandé par la Régie. Il a commencé récemment ses vols d'essai, et, d'après les résultats enregistrés jusqu'à maintenant, il semble pouvoir représenter une avance considérable par rapport au matériel français actuellement en service, et ce au triple point de vue de la vitesse, du poids emporté et du confort.

L'exercice en cours a vu s'augmenter le réseau Air Afrique d'une part de la ligne Oran-Tunis, dont les résultats sont en progrès très sensibles depuis la reprise par la Régie. et, d'autre part, du tronçon Broken-Hill-Madagascar.

Sur ce dernier parcours, le trafic par voyage, qui n'est actuellement que de 25 kg de poste, de 1 ou 2 passagers et de quelques aéropaquets, est susceptible de bénéficier d'une augmentation appréciable au fur et à mesure du développement du réseau aérien intérieur de Madagascar créé par le gouverneur général Cayla.

Les Livres
ACCUSÉS DE RÉCEPTION
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

Air Afrique, voie impériale, par Gaston Bergery, avec une carte et 13 pages hors-texte en hélio. (Grasset, éditeur Paris).

À LA RÉGIE « AIR AFRIQUE »
(*Les Annales coloniales*, 20 août 1937)

René Lefèvre est reparti, mercredi matin, pour Madagascar, avec le titre de sous-directeur de la régie Air Afrique.

Il pilote d'Alger à Tananarive un Caudron « Goéland » pour la ligne Tananarive-Élisabethville. Il reviendra à la fin de l'année pour exercer ses fonctions aux côtés du commandant Dagnaux.

SUR LA LIGNE ALGER-BRAZZAVILLE-TANANARIVE
(*Les Annales coloniales*, 27 août 1937)

Il faut lire les journaux de province pour connaître exactement toutes les nouvelles, les journaux de Paris préférant la politique à l'information. Voici donc ce que nous relevons dans le *Moniteur* (Clermont-Ferrand, 16 août) :

UN HÔTEL MODERNE AU CŒUR DE L'AFRIQUE

Alger 15 août. — Les pourparlers engagés entre la Compagnie Air Afrique et la Société belge de transports aériens Sabena concernant la prochaine installation d'une gare aérienne à Fort-Lamy, sont terminés. On construit actuellement un hôtel comportant tout ce que le confort moderne peut exiger : eau courante, électricité, etc. Il y aura 19 chambres réservées aux passagers. On construit également un pavillon pour le logement des équipages.

Le bâtiment, qui offre au surplus une vue splendide sur le fleuve Chari, sera terminé avant la fin de l'année.

Les routes du grand tourisme aérien se perfectionnent ainsi chaque jour et, d'autre part, le trajet Europe-Congo se trouve par l'installation de cette escale de Fort-Lamy singulièrement amélioré.

Cette nouvelle nous surprend, car il était dans les intentions d'Air Afrique, croyons-nous, d'édifier un hôtel à Archambault, et non à Lamy. L'hôtel Faugère existe à Lamy. Il est agréable, ce n'est certes pas un palace, mais on ne demande pas un palace à Archambault, on en est encore réduit à loger chez l'habitant. Nous serions donc fort étonnés que cette information soit confirmée.

COURRIER AÉRIEN POUR MADAGASCAR ET L'AFRIQUE ORIENTALE PORTUGAISE (*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1937)

La Régie Air Afrique attire l'attention du public sur les dispositions du décret du 25 août 1937 abaissant les surtaxes de la poste aérienne à destination de Madagascar et de l'Afrique Orientale Portugaise.

La surtaxe antérieurement de 4 fr. par 5 gr. ou fraction de 5 gr. sera désormais réduite à 3 francs.

Cette mesure, conséquence de l'incorporation du service Tananarive-Broken Hill antérieurement assuré par le gouvernement général de Madagascar, dans la Régie Air Afrique, permettra aux usagers d'user plus largement du bénéfice de rapidité de la poste aérienne et ne manquera pas d'être accueillie avec faveur par les entreprises coloniales.

Elle a été mise en application à la date du 1^{er} septembre.

La régie « Air Afrique » est-elle condamnée à disparaître ? (*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1937)

M. Peyronnet de Torrès écrit hier dans *l'Intransigeant* :

« La régie Air Afrique avait demandé une augmentation de crédits pour l'année 1938. 21 millions au lieu de 12 en 1937. Le ministère des Finances refuse cette augmentation;

Air France a été formée pour qu'il n'y ait en France qu'une compagnie de navigation aérienne. Ces compagnies sont maintenant au nombre de quatre !

La régie Air Afrique n'étant pas une « ligne témoin », il faudra tôt ou tard l'intégrer dans la Compagnie Air-France. Les avantages qu'on tirera de cette fusion seront très importants sur le plan de l'exploitation et de l'économie. »

Nous croyons savoir que ce renseignement est exact et que l'opposition viendrait du ministère des Finances.

Il paraît même qu'un conflit s'est déjà élevé sur cette question entre ce dernier et le ministère de l'Air, conflit qui pourrait être porté devant le parlement.

Quelles raisons poussent donc le ministre des Finances à refuser au ministre de l'Air les crédits vitaux de la Régie Air Afrique ?

Et cela à un moment où l'on prévoit que les services belges sur le Congo seront vraisemblablement doublés (hebdomadaires au lieu de bi-mensuels) et modifiés en puissance (Savoïa-Marchetti gros porteurs au lieu des Junkers actuels) ?

En regard des crédits alloués par le gouvernement français aux autres compagnies, les crédits de la Régie Air Afrique sont hier minimales : 13 francs au kilomètre au lieu de 17 francs à d'autres.

Nous établissons par ailleurs le bilan actuel de Air Afrique, dont le matériel ne suffit plus à assurer le trafic de plus en plus développé. On peut donc poser une question : toute entreprise d'aviation qui n'est pas d'État au sens le plus absolu du mot est-elle condamnée à disparaître ?

LES LIVRES
ENCORE LA FIRME PAUL REBOUX
(*Les Annales coloniales*, fin octobre 1937)

La firme Paul Reboux rend compte, dans *Paris-Soir* (12 mai), du livre de M. Gaston Bergery « Air Afrique »*.

Et elle écrit :

« Ceux qui accomplissent un tel voyage sont, en général, asservis aux compagnies qui facilitèrent leur déplacement, et aux sociétés qui leur firent accueil. C'est, au contraire, avec une pleine indépendance que Gaston Bergery visita notre empire colonial de l'Afrique Equatoriale. dénonça les fautes, loua les hommes énergiques et les héros discrets qui vivent là-bas, dans un isolement total. »

M. Bergery, dans son livre, a traité de problèmes coloniaux vitaux. Une politique d'Empire en dépend. Des idées, des attaques, des hommages, composent la matière d'une belle discussion d'idées.

C'est évidemment trop demander à une entreprise qui se fait régler à la ligne, ou à la semaine, des tarifs d'autant plus élevés que la copie livrée contiendra moins d'idées, et un certain nombre de calomnies contre les colonies.

L'Aviation
RETOUR DE MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1937)

L'avion de bombardement Amiot 143 bi-moteur Gnome-Rhône K. 14, qui s'était envolé de Tananarive vendredi, était avant-hier à Alger et hier au Bourget. Cet appareil revient d'une inspection de la ligne France-Madagascar.

Il a couvert 25.000 kilomètres dans les meilleures conditions avec le capitaine Paul, le pilote Lambert, le radio Spenelle et le mécanicien Dessaigne.

L'Aviation

LE SERVICE TUNIS-ORAN DEVIENDRAIT PROCHAINEMENT QUOTIDIEN
(*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1937)

M. Hirschauer, inspecteur général de l'aviation, vient d'effectuer un important voyage d'études en Algérie.

Il a inspecté notamment la ligne aérienne d'Air Afrique, Tunis-Oran, et envisagé la transformation de ce service. actuellement tri-hebdomadaire. en service quotidien. On pourrait ainsi, dans un avenir rapproché, effectuer dans la même journée le trajet Oran-Tunis par la voie aérienne.

Cet intensification du trafic n'est qu'une question de crédits.

À Bône, M. Hirschauer a étudié l'aménagement du nouvel aérodrome qui remplacera le terrain de l'Allelick.

À « AIR-Afrique »
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1937)

Le trafic de la Régie Air Afrique continue à progresser et de nombreuses demandes de passage n'ont pu être satisfaites au cours de ces derniers mois.

Dimanche dernier, profitant d'un convoi de l'avion à effectuer vers Madagascar, la Régie Air Afrique a doublé le service normal au départ d'Alger : la charge totale des avions Bloch « Sirius » et « Ville-de-Tananarive » qui ont pris le départ ce jour-là comprenait 10 passagers commerciaux et 624 kg de poste, bagages et fret.

Deux autres convois de mise en place permettront de doubler les courriers de fin novembre et de fin décembre.

L'EXPLOITATION DE LA LIGNE TANANARIVE ÉLISABETHVILLE

La progression du trafic de la ligne d'Air Afrique sur le bief Tananarive-Élisabethville s'est encore accentuée au cours des sept premiers mois de l'année.

Du premier janvier au 31 juillet 1937, le poids du courrier transporté s'est élevé à 2100 kg, contre 1.439 kg pendant la période correspondante de l'année 1936. Le poids du fret a été de 2.386 kg, alors que, pendant les sept premiers mois de l'année dernière, il n'avait été que de 955 kg.

L'Aviation

Air Afrique sera-t-elle enchaînée à son insuffisance ?

L'équipement de la ligne ne répond plus aux besoins du trafic
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1937)

Dernièrement, nous apprenions que le ministère des Finances refusait à Air Afrique toute augmentation de crédits pour 1938. Etant donné l'importance vitale de cette ligne pour nos intérêts en Afrique, sachant la nécessité de l'extension de ses services pour répondre aux besoins croissants du trafic, nous nous sommes inquiétés des raisons de ce refus : la seule plausible est la politique d'économie instaurée par M. Bonnet, Est-elle suffisante ? Nous ne le pensons pas.

Que réclame Air Afrique ? Neuf millions de plus — 21 au lieu de 12 —. Comme On ne saurait faire état de l'importance de cette somme — d'ailleurs appelée, comme tous les crédits accordés à la Régie, à être récupérée — nous devons penser que le ministère des Finances considère cette augmentation comme injustifiée.

Les coloniaux, eux, ne sauraient être de cet avis.

En effet, Air Afrique réclame ce supplément de crédits pour pouvoir intensifier ses services, de plus en plus insuffisants.

Qu'on en juge : 48 % seulement des demandes de places peuvent être satisfaites — chaque courrier doit refuser environ 150 kg de fret — les liaisons ne sont que bi-mensuelles. alors qu'il est nécessaire qu'elles soient hebdomadaires (la Sabena assurera ce rythme dès janvier prochain) et quotidiennes sur la ligne Oran-Tunis.

La progression du trafic de 1936 sur 1935 a été le l'ordre de 150 % pour les passagers, 36 % pour la poste, 260 % pour le fret. Cette année, une même progression eût été possible si la régie avait pu disposer d'un matériel adapté à la demande.

Mais le matériel fait défaut. Trois Marcel Bloch 160 en commande depuis longtemps ne sont toujours pas livrés.

Quelle raison à cette déficience, si ce n'est le manque de crédits ?

Que dire de plus pour justifier la demande d'augmentation présentée par la régie ?

Faut-il rappeler que la ligne d'Air Afrique a toujours été reconnue comme étant la plus économique, bien qu'il ait fallu la créer de bout en bout sur 10.000 kilomètres dans des conditions particulièrement difficiles. Que, malgré nombre d'obstacles, elle a fonctionné jusqu'alors à la satisfaction de tous ?

D'une année sur l'autre, si les dépenses ont augmenté d'un tiers, les recettes, elles, ont doublé.

Le résultat obtenu apparaît nettement en rapport avec l'effort financier ; celui-ci ne l'est plus avec les nécessités.

Air Afrique a réalisé un tour de force avec des crédits de famine que l'on ose comparer à ceux alloués à certaines autres entreprises soutenues par l'État.

Va-t-on, maintenant qu'elle a fait ses preuves, mettre la ligue en sommeil en lui interdisant tout développement au grand détriment des coloniaux ?

À une époque où toutes les lignes aériennes intensifient leurs services, devant tant d'intérêt en jeu, de possibilités en puissance, nous ne comprendrions pas !

En effet, en ne considérant seulement que l'Afrique, Air-France a obtenu l'inscription d'un supplément de crédits de 16.500.000 fr. dont une partie doit permettre le doublement de la ligne Casablanca-Dakar.

Nous nous en félicitons pour nos amis du Sénégal, directement intéressés. Mais nous pensons que les Soudanais, Congolais et Malgaches — tributaires d'Air Afrique — risquent une fois de plus d'être négligés.

Nous voulons espérer que non !

S'il en était autrement, nous sommes convaincus que les gouvernements généraux, chambres de commerce et autres sauront élever la protestation nécessaire sinon suffisante à la défense de leurs intérêts.

Les résultats de la Régie Air Afrique
(*Le Monde colonial illustré*, novembre 1937, 105 a)



Arrivée d'un courrier Alger-Congo-Madagascar

L'année 1937 est, pour la Régie Air Afrique, sa quatrième année d'exploitation. Le service commencé à titre d'essai et uniquement postal en septembre 1934, a été ouvert aux passagers en 1935, prolongé jusqu'à Élisabethville en correspondance avec la Régie de Madagascar, en novembre 1935.

L'exercice 1937 a été marqué par différents faits importants : tout d'abord, le statut de la Régie Air Afrique a été réglé par le décret du 8 avril dernier érigeant la Régie Air Afrique en établissement public autonome.

D'autre part, l'exploitation de la ligne Oran-Tunis, trihebdomadaire, a été reprise par la Régie depuis le 15 avril, et enfin, depuis le 1^{er} septembre, l'exploitation de la Régie de Madagascar entre Élisabethville et Tananarive a été incorporée définitivement dans l'organisation de la Régie.

Au point de vue de l'infrastructure, au cours de cette année, différentes améliorations ont été apportées : allongement de la piste de Zinder et de celle de Fort-Archambault, mise en œuvre de l'exécution de constructions sur les divers aérodromes.

L'équipement d'une partie de la ligne, au point de vue vols de nuit, entre Alger et Aoulef, réalisé à la fin de 1936, est utilisé de nouveau actuellement entre Alger et El Goléa pour assurer le service d'hiver.

L'organisation des services radio et météo a reçu également divers perfectionnements, notamment au Congo belge ; un poste centralisateur pour le service de la ligne fonctionne à Stanleyville en liaison avec le poste de Fort-Lamy.

HORAIRES. — Les départs sont toujours hebdomadaires, le service étant assuré alternativement entre Alger et Élisabethville par Air Afrique et Sabena et, d'Élisabethville à Tananarive, uniquement par Air Afrique.

TARIFS. — Les tarifs ont été maintenus jusqu'ici à des prix très bas, malgré la variation de valeur de la monnaie et, pour un certain nombre de parcours, se trouvent nettement inférieurs au prix du transport par voie terrestre, fluviale ou maritime.

La surtaxe postale appliquée aux lettres pour Madagascar a été abaissée de 4 francs à 3 francs par 5 grammes au moment de la reprise définitive de ce secteur par Air Afrique.

RÉSULTATS DU TRAFIC. — Les résultats du trafic de l'exercice 1936 par rapport à 1935 présentait une augmentation de 150 p. 100 pour les passagers, 36 p. 100 pour la poste et 260 p. 100 pour le fret.

En 1937, le fait que la Régie Air Afrique s'est vue dans l'obligation de répondre négativement à de nombreuses demandes de places, par suite de crédits limités dont elle disposait, est venu imposer un plafond au développement du trafic. Celui-ci s'est trouvé néanmoins supérieur aussi bien pour les passagers que pour le fret et la poste à celui de 1936.

Les installations hôtelières, tout en ayant fait l'objet de quelques améliorations (un hôtel est en construction à Fort-Lamy), méritent encore l'attention des pouvoirs publics, car le problème ne peut être résolu que par l'intervention de ceux-ci, les initiatives privées ne pouvant suffire, en présence de la clientèle restreinte, à satisfaire, à assurer un fonctionnement irréprochable des hôtels si les pouvoirs publics ne leur viennent en aide. La question est d'ailleurs actuellement à l'étude au ministère des Colonies.

RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL. — La mise au point du matériel nouveau de gros tonnage (Bloch 160) s'est trouvée retardée. Cette mise au point étant effectuée sans que la Régie puisse prendre d'elle-même les mesures susceptibles de l'accélérer, on ne peut escompter l'entrée en ligne de ces matériels avant la fin du premier trimestre de 1938.

En attendant, et pour faire face dans une certaine mesure à l'affluence des demandes, la Régie Air Afrique a pris l'initiative de doubler un certain nombre de courriers d'ici la fin de l'année, notamment : celui du 17 octobre, celui du 14 novembre et celui du 26 décembre.

En résumé, la situation de notre grande artère transafricaine est pleinement satisfaisante et les résultats montrent que sa création a répondu à un besoin extrêmement impérieux. Il semble même déjà possible de constater, dans les résultats économiques obtenus ces derniers temps par les colonies desservies, la répercussion de la création de la ligne. Il est tout à fait regrettable qu'une œuvre d'intérêt français aussi primordial soit aussi strictement limitée dans ses ressources et qu'on lui marchandé, d'une manière constante, le concours financier qui lui permettrait d'obtenir son plein rendement. C'est ainsi que, en 1936, si l'on déduit des crédits affectés à la Régie les recettes commerciales que celle-ci a réalisées, on constate que, pour le fonctionnement de la ligne, l'État n'a versé qu'une somme légèrement supérieure, pour toute l'année, à 4 millions. Actuellement, en présence de l'impossibilité de répondre à la demande, la direction de la Régie Air Afrique a présenté pour 1938 des demandes de crédits plus importantes. Ces crédits ne paraissent pas devoir recueillir l'agrément de l'Administration des Finances. Il importe néanmoins que le Parlement les accorde, si, réellement, on veut que l'œuvre commencée puisse se poursuivre des conditions satisfaisantes.

Non, non et non !...

Telle fut la conclusion du débat ouvert à l'Institut colonial sur
l'éventuelle rétrocession du Cameroun
(*Les Annales coloniales*, 13 décembre 1937)

.....
Sur le plan aérien, M. Richard, d'Air Afrique, démontra l'importance stratégique commercialement et militairement du Cameroun, où nous avons aménagé une infrastructure de premier ordre. Le Cameroun allemand serait un coin enfoncé dans l'axe de nos communications aériennes, la base nécessaire et suffisante pour la création d'une ligne Berlin-Rome-Tripoli-Douala-Le Cap ligne plus courte que la ligne anglaise est déjà à l'étude.
.....

AIR
Air Afrique en 1937
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1938)

En cette période de fin d'année, la progression du fret postal transporté par avion est intéressante à observer sur notre réseau colonial où le départ de l'année 1937 se présente très brillamment, en particulier sur la ligne d'Air Afrique.

Le trimoteur Bloch 120 *Canopus* assurant le service hebdomadaire le 26 décembre au départ d'Alger a, en dehors des passagers et des aéropaquets, chargé 332 kilogrammes de poste. Ce chiffre, qui va encore s'accroître du poids des correspondances embarquées en cours de route, constitue le record de l'année.

Au cours de l'année 1937, Air Afrique aura transporté une quantité de poste double de celle de 1936, le chiffre de l'année 1936 étant lui-même en progression de 32% sur 1935.

Ces résultats, qui coïncident avec le développement des exportations et des importations de nos colonies d'Afrique, montrent à quel point les liaisons postales rapides servent l'économie des pays traversés et sont appréciés des usagers, tant dans le sens colonies-France que dans le sens France-colonies.

COUPS DURS
(*Les Ailes*, 20 janvier 1938)

UN « DRAGON », bimoteur racheté par la Régie Air Afrique à l'ancienne compagnie L. A.N. A., a été contraint d'effectuer un atterrissage forcé sur la côte nord-africaine. Cet appareil, qui assurait le service de la ligne Tunis-Casablanca, a été assez sérieusement endommagé.

(Les Ailes, 27 janvier 1938)

UN FILM EN COULEURS, réalisé au cours d'une croisière sur les avions d'Air Afrique, par M. Baviacque, a été présenté à la Société de géographie, le 17 janvier.

AIR
Gao-Bamako, nouvelle bretelle » d'Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1938)

Hier, dimanche, est parti d'Alger le premier courrier aérien direct à destination du Soudan via Gao, assuré par la Régie Air Afrique.

Ce service fonctionnera désormais chaque semaine en correspondance avec le passage à Gao de l'avion France-Madagascar. L'avion pour Bamako quittera Gao le mardi matin à 6 h. et fera escale à Tombouctou de 7 h. 25 à 7 h. 45, à Mopti, de 9 h. à 9 h. 15, à Ségou, de 10 h. 40 à 11 h. et atteindra Bamako à midi.

Dans le sens opposé, l'avion quittera Bamako le dimanche, également à 6 h. du matin et atteindra Gao à 11 h. 45, après avoir desservi les mêmes escales qu'à l'aller.

Les passagers à destination de l'Europe passeront la nuit à Gao et repartiront le lendemain matin par le courrier régulier venant de Madagascar et arrivant à Alger le lundi soir.

Le service est assuré par des avions Caudron Goéland, bimoteurs Renault 220 CV, équipés de six sièges de passagers et qui effectueront également le transport de la poste et des aéropaquets. En raison de l'affluence de ceux-ci sur la ligne principale, le trafic du fret est limité, pour le moment, au transport entre les escales du secteur Bamako-Gao.

Les prix des passages sont de : 6.000 fr. de Paris à Bamako ; 5.950 francs de Marseille à Bamako; 5.700 francs d'Alger à Bamako.

Des prix proportionnels seront appliqués aux stations intermédiaires.

La poste est transportée par cette voie moyennant la surtaxe de 2 fr. par 5 grammes pour les lettres et de 2 fr. ; par 25 grammes pour les autres objets.

Bamako se trouve donc désormais à 48 heures de l'Afrique du Nord. La boucle du Niger, région isolée, privée de toutes communications faciles par son éloignement de la côte, est dorénavant desservie par un courrier aérien hebdomadaire.

AIR

Gao-Bamako, nouvelle bretelle » d'Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 28 février 1938)

À « AIR AFRIQUE » : UNE INSPECTION

M. Corbin, directeur de l'Aéronautique civile au ministère de l'Air, président du conseil d'administration de la Régie, accompagné du commandant Dagnaux, directeur, vient de faire un voyage d'inspection à Alger, Constantine, Biskra et El-Goléa.

Il est rentré en France par Bône, Tunis et la Corse.

BAMAKO-GAO

Nous avons annoncé que, dimanche 20, la Régie avait mis en service la « bretelle » Gao-Bamako.

Le premier voyage retour Bamako-Gao a été effectué mardi dernier dans les meilleures conditions avec 26 kg de poste.

AIR

Le matériel d' « Air Afrique »
(*Les Annales coloniales*, 21 mars 1938)

Pour les lignes Alger-Tananarive, Gao-Bamako et Tunis-Alger-Oran, Air Afrique dispose actuellement de quinze avions : 6 Marcel Bloch 120 ; 6 bimoteurs Caudron 444 ou 448 « Goéland », 1 bimoteur Potez 56 et 2 bimoteurs de Havilland 84 « Dragon ».

Trois Marcel Bloch 160 quadrimoteurs actuellement en montage sont destinés à Air Afrique, ainsi qu'un Potez 661 quadrimoteur. Par ailleurs, une commande de trois autres Potez 661 doit être prochainement passée.

AIR

Le matériel d'Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1938)

Lors de la dernière réunion de la chambre de commerce d'Alger, M. Maurice Cardinal a présenté un rapport demandant que toute diligence soit apportée à la réalisation du projet établi par la régie Air Afrique, en vue de l'accroissement et du perfectionnement du matériel utilisé pour assurer la liaison entre l'Afrique du Nord et l'Afrique noire.

La chambre de commerce s'est ralliée à ce rapport.

COUPS DURS
(*Les Ailes*, 23 juin 1938)

UN AVION de la Régie Air Afrique, un bimoteur de Havilland « Dragon », du service Tunis-Alger, a fait un atterrissage forcé dans la brume, le 14 juin, à 30 km. environ de Constantine. Il a capoté. Le pilote Rome et un passager ont été blessés. Trois autres personnes sont indemnes ou légèrement contusionnées.

AIR
Le budget de la régie Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1938)

Le *Journal officiel* du 11 juin a publié un arrêté signé des ministres de l'Air et des Finances et fixant à 14 millions 250.000 francs le budget définitif de la régie Air Afrique pour l'exercice 1937.

Les recettes se décomposent ainsi :

Subvention de l'État : 9 millions ; recettes commerciales et postales : 4.325.000 francs (poste : 2.650.000 ; passagers : 160.000 ; messageries: 75.000) ; recettes diverses : 175.000 fr. ; collectif de 1937 : 750.000 fr.

AIR
Sur la ligne Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 3 octobre 1938)

L'avion du service Gao-Bamako, de la régie Air Afrique, a dû se poser dans la brousse à la suite d'une rupture d'hélice. L'atterrissage. a eu lieu sans incident.

AIR
Sur la ligne Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 10 octobre 1938)

Sur la foi d'une information, nous annoncions dans notre dernier numéro que l'avion du service Gao-Bamako s'était posé en brousse. En réalité, c'est à Ségou que l'hélice de l'appareil dut être réparée, le mauvais état du terrain ayant provoqué un léger accident à l'atterrissage.

AIR
(*Les Annales coloniales*, 31 octobre 1938)

La liaison aérienne
France-Congo-Madagascar

Le ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones communique :

À partir du 3 novembre prochain, la fréquence de la liaison aérienne France-Congo-Madagascar sera doublée sur le parcours France-Congo.

L'exploitation de ce nouveau service aura lieu le jeudi de chaque semaine. Le premier départ du service exploité par la régie Air Afrique sur le parcours Marseille-Brazzaville aura lieu de Marseille le jeudi 3 novembre.

À cette occasion, une griffe commémorative sera apposée sur les correspondances expédiées par cette nouvelle liaison. Les envois devront porter la mention « Par premier service bihebdomadaire France Congo Madagascar ».

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au guichet des bureaux de poste.

Les relations aériennes entre Lisbonne et l'Angola

La nouvelle que les deux compagnies aériennes « Sabena » et « Air Afrique » auront, à partir de l'été prochain, deux services d'aller et retour par semaine, a amené de nombreux journaux portugais à signaler l'insuffisance des relations aériennes entre la métropole et l'Angola. Il conviendrait au moins que cette colonie soit reliée par la voie des airs à Pointe-Noire et à Léopoldville.

La Provincia de Angola annonce que le lieutenant-colonel Sintra, directeur de l'armée de l'air, a remis au ministère intéressé le plan d'une ligne aérienne impériale unissant la mère-patrie aux territoires d'outre-mer, notamment ceux de la côte occidentale d'Afrique. Cette création serait accompagnée de l'établissement d'une école d'aviateurs-pilotes et mécaniciens.

Dans différents journaux portugais, des techniciens, parmi lesquels le distingué aviateur Humberto de Cruz, conseillent ces réalisations.

ACHAT DE LOCKHEED AMÉRICAINS

D'UNE AILE À L'AUTRE
L'État exploitant et l'État constructeur
par Georges HOUARD
(*Les Ailes*, 17 novembre 1938)

Il y aurait — et il y aura encore — énormément à dire sur l'aviation marchande, sur l'effort et les résultats d'Air France.

Nous reviendrons sur la question mais, aujourd'hui, il nous faut situer la position des *Ailes* au sujet des achats de matériel à l'étranger,

En principe, pour une exploitation commerciale, nous ne sommes pas hostiles à ces achats. Le but d'une entreprise est d'obtenir le meilleur rendement économique possible. Si l'industrie aéronautique nationale ne peut lui procurer le matériel compatible avec ce but, il est normal que l'entreprise aille le chercher à l'étranger. Il n'y a pas bien longtemps encore, les compagnies de chemins de fer achetaient leurs locomotives en Angleterre et, même, croyons-nous, aux États-Unis, quand elles ne pouvaient les trouver en France et personne ne s'en scandalisait. Cependant, à cette

époque, les compagnies de chemins de fer étaient libres, indépendantes de l'État, et le pays ne subissait pas une crise économique comparable à celle d'aujourd'hui.

Tout le monde est d'accord, présentement, pour admettre qu'une des principales raisons de nos difficultés financières est le déficit de notre balance commerciale. Nous achetons à l'étranger beaucoup plus que nous ne lui vendons. Il est indispensable, pour redresser la situation, d'équilibrer nos achats et nos ventes ; c'est, du moins, ce que nous disent nos hommes d'État dans tout discours qu'ils prononcent. Or, en même temps que, par leur voix, l'État nous engage ainsi à « acheter français », à réduire nos acquisitions à l'étranger, il est le premier à pratiquer une politique opposée à celle-là. C'est le ministre de l'Air qui, pour l'Armée de l'Air, commande des avions et des moteurs aux États-Unis, c'est la Régie Air Afrique, entreprise d'État, qui se procure chez Lockheed le matériel dont elle a besoin. Le moins qu'on puisse dire, c'est que l'État est, après cela, bien mal placé pour inviter les particuliers à ne pas suivre un exemple qu'il est le premier à donner. « Faites ce que je vous dis, mais ne faites pas ce que je fais. »

Ne discutons pas la commande du matériel militaire bien qu'il y ait de nombreuses et excellentes raisons pour penser qu'elle n'était pas indispensable. Mais examinons uniquement la commande des trois avions américains que la Régie Air Afrique vient de passer à Lockheed.

Notre opinion est qu'il existe en France des appareils qui valent les avions marchands américains — l'exploitation d'Air-France le prouve — et qu'en tout cas, il n'appartenait pas à une entreprise d'État, entreprise-témoin, entreprise-contrôle ou prétendue telle, d'aller acquérir en Amérique du matériel auquel les autres compagnies — Air-France, Air-Bleu, Air-France Transatlantique — s'interdisent de recourir. Nos avions marchands sont les seuls qui peuvent concurrencer, sur le marché international, la production étrangère. Au lieu d'encourager notre industrie à développer son exportation, au moyen de matériels qui sont égaux ou supérieurs aux autres, au lieu de favoriser ainsi le redressement de notre balance commerciale, la compagnie d'État n'hésite pas à creuser davantage le déficit, à détruire, par avance, tout effort éventuel vers une reprise de nos exportations aéronautiques, à contribuer à répandre cette croyance que nos avions sont tellement inférieurs à ceux de l'étranger que l'État français lui-même se refuse à les utiliser !

Évidemment, Air Afrique oppose à tout cela quelques arguments de poids dont le principal est que l'industrie aéronautique nationalisée est incapable de lui fournir les matériels nécessaires à son exploitation. Air Afrique devait employer un nouvel avion français pour lequel une Société nationale lui demanda d'abord, fin 1936, — alors que les lois sociales déjà appliquées avaient donné lieu à des prix plus élevés — 1.600.000 francs, puis, un peu plus tard, 2.500.000 francs, puis 3.500.000 francs et, enfin, récemment, 4.600.000 francs. Et, encore à ce prix, la livraison ne pouvait-elle avoir lieu que dans le courant de 1940 ! Air Afrique refusa de souscrire à de telles conditions et passa commande des Lockheed que la firme américaine lui vend 3.500.000 francs pièce, l'avion en ordre de vol, rendu en France et livrable pratiquement sans délai.

[L'État constructeur incapable de fournir l'État transporteur]

Nous constatons que pour en arriver là, pour qu'une société de construction appartenant à l'État soit incapable de satisfaire aux besoins d'une entreprise appartenant également à l'État, il n'était réellement pas nécessaire de nationaliser, d'étatiser, toute l'aviation. Nous pensons, en définitive, que conformément à ce qui avait été convenu, lors de la nationalisation — qui ne visait que la production des matériels militaires —, ce sont des usines privées qui doivent construire le matériel civil et une entreprise d'État, comme Air Afrique, ne doit utiliser que du matériel français.

Si l'histoire des Lockheed démontre la faillite d'un système, il faut changer le système. Elle aura du moins servi à cela.

COUPS DURS
(*Les Ailes*, 24 novembre 1938)

UN TRIMOTEUR BLOCH-120, de la Régie Air Afrique, a capoté, le 16 novembre, en atterrissant en panne à une quarantaine de kilomètres de Capeville, entre Bangui et Brazzaville, sur la ligne de Madagascar. Le pilote, seul, a été blessé.

AOF
(*Les Ailes*, 22 décembre 1938)

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

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

L'AVIATION MARCHANDE
(*Les Ailes*, 22 décembre 1938)

Les crédits de 1939

Le rapporteur du Budget de l'Air n'a pas encore distribué son travail aux parlementaires ; néanmoins, on connaît le chiffre des subsides que le gouvernement propose d'accorder à l'aviation marchande en 1939. Ils s'élèvent à 251 millions 551.000 francs, alors que, au total, en 1938, ils atteignirent 246.551.000 francs.

En réalité, il paraît que le ministre de l'Air ne proposait que 245.550.000 francs, mais la Commission de l'Aéronautique a voté 6 millions de plus en faveur de la Régie Air Afrique afin de lui permettre d'acquérir du matériel américain, bien entendu. De cette façon, la ligne- « témoin » contribuera sans doute à accroître le prestige de l'industrie aéronautique française et à réduire le déficit de notre balance commerciale.

L'an dernier, la Commission s'était déjà livrée à une manifestation de sympathie à l'égard de la Régie en lui accordant un crédit symbolique de 1.000 francs pour « marquer son désir de la voir dotée de moyens comparables à ceux de la S.A.B.E.N.A. ». Cette fois, c'est Air-France* qui bénéficie du crédit symbolique de 1.000 francs : la Commission voudrait voir notre compagnie nationale développer son effort en prolongeant vers l'Est, c'est-à-dire en Chine, sa ligne d'Extrême-Orient.

NOUVELLES DE L'AIR
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1938)

La mission d'Air Afrique à Dakar

MM. Lefèvre, sous-directeur d'Air Afrique, MM. Pomey, Jacob et Michel, ingénieurs, M. Ichac, reporter de l' « Illustration », dont on se rappelle les beaux reportages sur le Cameroun, M. Petus, pilote de l'Air Afrique, et M. Hebrard, mécanicien, sont passés la semaine dernière à Dakar.

La mission est répartie pour Tambacounda, Gao et Alger.

Les liaisons aériennes nord-africaines

La compagnie Air-France et la régie Air Afrique, en étroite collaboration, viennent d'inaugurer la transversale aérienne de l'Afrique du Nord qui reliera régulièrement les trois capitales de nos possessions nord-africaines.

Par la concordance des horaires des deux sociétés, Tunis sera désormais à six heures de Casablanca via Alger.

AOF
(*Les Ailes*, 12 janvier 1939)

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

AU SERVICE de la FRANCE AUSTRALE
26 escales sur 6.000 kilomètres parcourus chaque semaine en trois jours par les avions du service intérieur de Madagascar ;
Tananarive à 7 jours de Paris :
telle est l'œuvre de
L'EQUIPAGE LEFÈVRE ASSOLLANT
par Paul RIVES, député, rapporteur du budget de l'Air
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1939)

Huit années se sont écoulées. Après de nombreux exploits, cet équipage magnifique quitte la France pour Madagascar. Assollant et Lefèvre s'en vont créer la ligne aérienne qui reliera notre lointaine colonie à la mère-patrie. Entreprise splendide due à l'initiative de notre gouverneur général Léon Cayla, puissamment aidé par le ministère de l'Air. C'est avec le plus grand désintéressement et la plus belle ardeur que Lefèvre et Assollant s'employèrent à la tâche ardue qui leur avait été confiée. Accompagnés des deux mécaniciens Vye et Chollet, ils s'envolent pour Madagascar sur deux avions trimoteurs S.P.C.A.⁴ Quinze jours après leur arrivée à Tananarive, le 29 juillet 1934, Lefèvre assure le premier courrier aérien de la ligne France-Madagascar, relié à cette époque à Broken-Hill aux Impérial Airways.

Chaque semaine, pendant deux années, ils sillonnent sans répit la brousse malgache, la mer de Mozambique et la forêt africaine. Mais le matériel se fatigue vite et René Lefèvre, chef du service, doit rentrer en France avec la mission d'obtenir du matériel permettant de développer le trafic. En son absence, c'est le pilote Plamont qui vient seconder Assollant.

Le ministre de l'Air, le général Denain, saisit tout l'intérêt de l'entreprise nouvelle et n'hésite pas à doter le service postal de Madagascar de deux trimoteurs Bloch 120 ayant fait ses preuves à la Régie Air Afrique sur la ligne Alger-Brazzaville. Lefèvre amène à Tananarive l'un de ces appareils et la ligne est ouverte aux passagers. Désormais on pourra se rendre de Paris à Tananarive en moins de dix jours.

Fin 1935, la ligne Dagnaux et la ligne Lefèvre se rejoignent à Elisabethville : la fameuse ligne-française Paris-Tananarive est enfin réalisée grâce au dévouement du commandant Dagnaux et de ses équipages, d'une part ; à celui de Lefèvre et Assollant

⁴ Société provençale de construction aéronautique.

et de leurs mécaniciens Vye et Chollet d'autre part. Réalisation brillante d'une ligne qui fait honneur à l'aviation française.

Mais la Grand Île de Madagascar aussi vaste que la France, la Belgique et la Hollande réunies, retint une fois de plus l'attention de ces hommes de valeur. Tananarive, la capitale malgache, jouissait seule de l'avantage du courrier aérien rapide tandis que les petits postes de brousse attendaient longtemps les nouvelles drainées par des moyens de communication plus ou moins variés.

Lefèvre et Assollant étudient un projet de ligne intérieure, encouragés par M. le gouverneur général Cayla.

Je m'étendrai volontiers sur les diverses phases de courrier intérieur, initiative hardie qui fut menée à bien à force de persévérance et de ténacité.

La situation financière ne permettant pas une réalisation immédiate du projet en 1936, c'est l'Aviation militaire qui assura le courrier sur le nord de l'île avec des avions Potez 25.

En fin 1935. René Lefèvre, qui dirigeait l'Aéronautique civile, remet en service les vieux S.P.C.A. de la ligne Tananarive-Broken-Hill Aidés du pilote Ringel, Lefèvre et Assollant effectuent alors pendant un an. près de 8.000 kilomètres par semaine.

En septembre 1937, il y a complète réorganisation de la ligne France-Madagascar. La Régie Air Afrique exploitera désormais le tronçon Tananarive-Broken-Hill. La colonie de Madagascar est soulagée de ces frais énormes, et porte tout son effort sur la ligne intérieure.

Le 1^{er} novembre 1937, les deux lignes Nord et Sud étaient officiellement ouvertes. Deux des 3 Simoun offerts par le ministère de l'Air décollaient de Tananarive aussitôt après l'arrivée du courrier de France. Pilotés par Assollant-Chollet et Ringel-Beaupeux, ils rejoignaient l'aérodrome d'Ivato la veille du départ du courrier d'Europe après avoir parcouru plus de 3 000 kilomètres chacun.

Le programme de ce service s'inspire des magnifiques résultats obtenus par Air-Bleu avec des avions Simoun, appareils très rapides et économiques, permettant de desservir 26 escales, aller et retour, ce qui représente pendant 3 jours de la semaine 52 atterrissages sur près de 6.000 kilomètres de parcours, mais qui deviendront très rapidement insuffisants et qu'il faudra bientôt remplacer au moins par des bi-moteurs.

Dans le nord de l'île, voici les localités desservies : Tananarive, Madirovalo, Majunga, Port-Bergé, Anbobihy, Analalava, Ambanja, Ambilobé, Diégo, Vohémar, Sambava, Maroantsetra.

Et pour le sud : Tananarive, Anvonimamo, Tsiraonmandidy, Ankavandra, Miandrivazo. Belo, Morondava, Manja, Morombé, Tuléar. Betioky, Ampanihy, Tsihombé, Behara, Fort-Dauphin, Betroka, Ihosy.

Depuis l'ouverture officielle de la ligne jusqu'au 31 octobre 1938, 26.000 kg. de poste ont été transportés, 3.500 kg. de fret et 47 passagers services.

Le service de fret dut malheureusement être supprimé car le poids des légumes, fruits, denrées de toutes sortes, augmentait avec une proportion telle qu'il dépassait la capacité des avions. Avec des avions de tonnage supérieur, il sera facile de contenter les colons isolés pour qui l'apport de denrées fraîches est un grand réconfort. Actuellement, seuls la poste et les médicaments urgents sont transportés par avion sans aucune surtaxe.

Les frais d'exploitation du service des lignes intérieures ne dépassent pas cette année 1.500.000 francs sans recettes, ou pour mieux concrétiser : 1 km. coûte 5 francs à la colonie.

On trouvera difficilement l'exemple d'un service postal aérien qui rende autant de services pour des frais aussi restreints. C'est assurément le premier courrier aérien qui remplisse le rôle de facteur rural sur une aussi vaste échelle.

Cette entreprise — dont il ne faut pas mésestimer les risques de toutes sortes — est tout à l'honneur de son chef de service Assollant. Ce dernier assure la direction effective

de l'Aéronautique civile et vole régulièrement sur les lignes malgaches, secondé par les pilotes Ringel et Lecœur, les mécaniciens Chollet, Melot et Beaupeux.

Que dire de ces hommes eux-mêmes ? Sinon qu'ils accomplissent sans bruit, sans éclat une tâche souvent ardue. Ils volent au-dessus de plateaux tourmentés ou de régions désertiques, et il n'est pas rare de les voir en proie aux cyclones ou aux tornades de la mousson, familières de ces régions tropicales. Ils accomplissent des performances pour assurer une régularité parfaite et la correspondance avec l'avion de France. Ainsi il leur est souvent arrivé d'être obligés d'effectuer le courrier en deux jours au lieu des trois jours normaux. En passant, je signale l'excellent esprit de solidarité de l'aviation commerciale. La Régie Air Afrique n'hésite pas en effet à retarder le départ du courrier de France, lorsque les avions locaux ne peuvent arriver au jour prévu.

Il y a, en effet, des retards, vite comblés par nos as modestes, des pannes inévitables des pièces de rechange qu'il faut commander en France et attendre assez longtemps. Un tel service met le matériel à une rude épreuve et, à plusieurs reprises, il a fallu seconder les Simoun momentanément arrêtés par de vieux S.P.C.A.

L'aviation militaire dut également offrir ses services et, grâce à l'effort de chacun, jamais un courrier intérieur ne fit défaut jusqu'à présent.

Il faut connaître la géographie physique de notre Grande Ile pour comprendre les difficultés de l'aviation dans ce pays.

Assollant s'est attaqué à parfaire l'infrastructure. C'était une rude tâche. mais actuellement, le réseau malgache comprend 150 terrains d'atterrissage dont certains, ceux des lignes principales, dépassent en grandeur les dimensions de nos terrains de France.

Les administrations locales comprenant tout l'intérêt de l'aviation pour la colonie entretiennent parfaitement ces terrains. Ce n'est pas toujours travail facile si l'on pense aux pluies diluviennes de la saison chaude, à la végétation débordante et aux termitières qui ont tôt fait de pousser en une nuit.

J'ai nommé tout à l'heure la Régie Air Afrique et je ne veux pas passer sous silence l'œuvre accomplie par l'aviation militaire qui fut le précurseur de l'aviation à Madagascar. Pilotes, mécaniciens et soldats de l'armée de l'air ébauchèrent l'infrastructure en 1930 et l'améliorèrent depuis. Ils rendirent d'immenses services en créant l'aviation sanitaire et c'est grâce à eux que peuvent vivre les aéro-clubs de l'île. L'escadrille de Madagascar se dépense journellement. Il faut rendre hommage aux différents commandants de l'Air qui se succédèrent à Tananarive et ils ne m'en voudront pas de les laisser dans l'anonymat.

Notre gouverneur général Léon Cayla est un pilote lui-même. Il aime et favorise tout ce qui touche l'aviation et son personnel. Nul n'ignore que c'est grâce à sa haute influence et à sa volonté que Madagascar est l'une de nos plus belles colonies aéronautiques.

Au début de 1938, Lefèvre quitte Madagascar pour assurer la sous-direction de la Régie Air Afrique à Paris.

C'est avec regret qu'il part de la colonie qu'il a survolée tant de fois avec son petit avion de tourisme et avec les gros trimoteurs commerciaux. Mais il a la ferme intention de travailler encore pour Madagascar et d'y revenir un jour.

Lefèvre et Assollant, deux hommes dont on ne sépare plus les noms depuis que la traversée de l'Atlantique les a rendus célèbres, deux hommes qui ont continué à réaliser en commun pendant 12 ans des exploits et des travaux de longue haleine.

Leur amitié a résisté au temps qui use toutes choses et à la gloire qui, parfois, pervertit les affections les plus solides. Assollant-Lefèvre ou Lefèvre-Assollant peu importe : aucun n'est le chef, aucun n'est le rival de l'autre.

Ces deux amis, ces deux cœurs sincères n'ont qu'un désir : bien servir leur pays. Ils sont encore jeunes. Assollant a 32 ans et Lefèvre 35 ans. Ils sont tous deux officiers de la Légion d'honneur.

Leur rôle dans l'aviation coloniale a été magnifique, mais pas encore terminé. Ces hommes, de la trempe des Costes, Mermoz, Bajac, Guillaumet, Codos, Rossi, etc., sont de ceux qui font le plus honneur à notre aviation nationale.

La collaboration des services aériens de Madagascar et d'Air Afrique permet d'espérer des résultats encore plus importants. C'est à une collaboration de ce genre qu'il faut partout travailler.

Notre aéronautique civile comprend, à l'heure actuelle, plusieurs grandes compagnies, de nature un peu différente : Air-France, Air Afrique, Air Bleu, Aéromaritime ; la coordination de leurs efforts est une œuvre infiniment souhaitable, pour le plus grand bien de notre prestige aérien dans le monde.

COURRIER DE L'AIR
Un radiogoniomètre à Gao
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1939)

Sur l'ordre du ministre des Colonies, un radiogoniomètre sera installé incessamment à Gao. L'emplacement sera choisi par les représentants de la Régie Air Afrique à Gao. Il y aura une salle de réception et une salle d'arrivée qui contiendra le groupe électrogène. Ce radiogoniomètre sera relié par ligne téléphonique du centre d'émission à l'Aérodrome, à la station météo et au standard téléphonique.

NOUVELLES DE L'AIR
Atterrissage forcé à Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1939)

L'avion postal de la ligne intérieure du Nord, quittant Majunga pour rejoindre Tananarive, essayait d'effectuer à Andrafiavelo, près de Maintirano, la liaison avec l'avion postal d'Air Afrique. Il ne put y parvenir en raison du temps orageux qu'il rencontra et se vit dans l'obligation d'atterrir en campagne à quelque distance de Masana, à une trentaine de kilomètres sud-sud-ouest d'Antsalova.

L'appareil fut abîmé, mais MM. Ringel et Baupeu, pilote et mécanicien, de même que le courrier, n'eurent pas à souffrir de cet atterrissage forcé et revinrent à Tananarive le surlendemain par un avion envoyé à leur secours.

NOUVELLES DE L'AIR
Trois « Lockheed » vont être livrés à Air Afrique
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1939)

La « Lockheed Aircraft Corporation » annonce qu'une commande de trois appareils commerciaux « Lockheed 14 » destinés à la compagnie française Air Afrique sera livrée incessamment.

Un appareil est déjà en service à NewYork, les deux autres effectuent leurs derniers essais et voleront vers NewYork dans quelques jours où ils seront embarqués pour Le Havre.

Les experts de la « Lockheed » déclarent que ces appareils peuvent atteindre la vitesse maxima de 400 kilomètres à l'heure Ils ont un rayon d'action de 3.200 kilomètres et ils sont munis de deux moteurs de 850 CV chacun.

Ces avions peuvent transporter onze personnes et deux membres d'équipage.
Du beau matériel en perspective pour nos lignes du Congo et de Madagascar.

LIAISONS IMPÉRIALES

René Lefèvre a ramené des États-Unis le premier des trois avions Lockheed destinés à la ligne Alger-Tananarive
par Marcel LAGNEAUX
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1939)

À bord du paquebot « Paris » arrivé de New-York, samedi, se trouvait l'aviateur René Lefèvre, animateur de Ja. Compagnie « Air Afrique » qui assure la liaison entre la métropole et Madagascar.

Sur le navire se trouvait également, amarré sur la plage arrière, un avion démonté. C'était un bi-moteur « Lockheed » du dernier modèle destiné à liaison Alger-Madagascar.

René Lefèvre revenait des États-Unis avec cet avion, le premier d'une série de trois destinés à la compagnie qu'il administre.

Un ingénieur et deux mécaniciens de la firme l'accompagnaient qui vont procéder au montage de l'appareil à l'aérodrome du Havre-Bléville, d'où il gagnera Villacoublay où il doit être réceptionné par nos services techniques. Les deux autres avions du même type, également destinés à la ligne transafricaine, arriveront dans quelques jours à bord du paquebot « Ile-de-France ».

Ces avions américains, qui vont compléter l'équipement volant de notre ligne, composée de « Bloch », nous permettront d'augmenter les conditions de confort et de rapidité des services d'Air Afrique.

Leur vitesse de croisière est de 335 kilomètres-heure. À pleine charge, à 3.200 m., ils peuvent voler avec un moteur complètement arrêté. Nos appareils actuels ont, eux, une vitesse de croisière qui n'excède pas 210 kilomètres-heure. Nous ne voulons pas tirer du supplément de vitesse des « Lockheed ». une réduction, de la durée de la liaison Paris-Madagascar, qui n'est que de six jours. Nous rendrons seulement le voyage plus confortable et il comptera moins d'heures de vol ce qui permettra des escales plus longues et, partant, moins de fatigue. De plus, les appareils américains comportent chacun cinq places de plus que nos avions en service et ceci a son importance car notre ligne, véritable ligne impériale puisqu'elle relie et survole toutes nos colonies africaines par Alger, Brazzaville, Gao, le Tchad, etc., est très utilisée au point que les places doivent être retenues plusieurs semaines à l'avance.

René Lefèvre sera sans doute le premier convoyeur du nouvel avion qui va permettre à Air Afrique d'assurer, dans des conditions de plus en plus favorables, une exploitation qui collabore grandement au prestige de notre pavillon et qui, en même temps qu'un rapide moyen de liaison, avec l'île de l'océan Indien, constitue un magnifique instrument de propagande.

L'AVIATION MARCHANDE

Brazzaville est à 36 heures de Paris
(*Les Ailes*, 18 mai 1939)

LE commandant Dagnaux, directeur de la Régie Air Afrique, et René Lefèvre, sous-directeur et chef du service technique de cette entreprise, viennent de faire la démonstration d'une liaison rapide en utilisant les bimoteurs Lockheed-Electra à

moteurs Pratt et Whitney « Hornet » de 800-850 CV. achetés par cette compagnie et récemment mis au point, par elle, pour le service de la ligne transafricaine.

Cet essai a été très concluant puisqu'il a mis, malgré des escales assez importantes, Brazzaville à 36 h. 50 de Paris. Une distance de près de 8.000 km. a été parcourue dans un laps de temps très court, en 23 h. 38 de vol.

Les deux dirigeants de la Régie ont quitté Le Bourget, le 11, à 3 h. 50 (T.M.G.). L'équipage se composait du chef-pilote Poulin, du radio Faucher et du mécanicien Lefebvre. L'avion avait encore à son bord, comme passagers, le capitaine Housset, les ingénieurs Volmerange et Fournier.

D'un vol sans escale, le Lockheed a gagné Alger où il a atterri à 7 h. 58 (T.M.G.). Rappelons que les deux autres avions américains avaient précédemment accompli le même voyage, l'un en 4 h, 14 min., l'autre en 4 h. 18 min.

À Alger, cette mission de techniciens s'embarqua sur un autre Lockheed dont l'équipage se composait du pilote Descamp, du radio Barbier et du mécanicien Texier. Elle décolla à 9 heures, fit escale à Aoulef pendant cinquante minutes, puis arriva à Niamey à 18 h. 10 (T.M.G.). Elle avait ainsi parcouru dans la journée 4.155 km. en 12 h. 28 de vol.

Le voyage se poursuivit le lendemain. Le Lockheed, reparti de Niamey à 4 h. 30 (T.M.G.), après une escale de 10 h. 20, s'arrêta 25 minutes à Fort-Lamy, 35 minutes à Bangui et arriva à Brazzaville à 16 h. 40. Dans cette seconde journée, il avait parcouru 3.535 km. en 11 h. 10 de vol.

Le résultat de cette expérience est extrêmement intéressant et met évidemment en lumière les qualités du matériel utilisé. Nous n'en persistons pas moins à penser qu'il est regrettable de voir la compagnie d'État se servir de matériels étrangers et faire ainsi sa publicité au détriment de l'industrie française. Nous avons dit déjà que ce n'est pas la faute des dirigeants de la Régie s'ils ont dû aller chercher leurs avions aux États-Unis ; cette remarque ne les vise donc pas. Mais il serait tout de même temps d'accorder plus d'attention à la production du matériel marchand français si l'on ne veut pas que se répète l'histoire des Lockheed d'Air Afrique. Il n'est pas admissible qu'une entreprise d'État aille chercher ses matériels à l'étranger.

Malgré la très belle démonstration faite sur la parcours Paris-Brazzaville, nous pensons également que nous ne sommes pas si loin d'obtenir, avec nos avions marchands, des performances équivalentes dans le domaine pratique. La compagnie anglaise, qui assure la ligne Paris-Londres avec des Lockheed, ne fait pas mieux, sur ce parcours, qu'Air-France avec ses Bloch-220. Sur des parcours vingt fois plus longs, le Lockheed doit l'emporter, mais pas de beaucoup. Avec de la volonté, la marge doit, en tout cas, pouvoir être assez facilement comblée.

L'AVIATION MARCHANDE
Brazzaville est à 36 heures de Paris
(*Les Ailes*, 26 octobre 1939)

Le commandant Dagnaux et Paul-Louis Richard, animateurs de la Régie Air Afrique, ont quitté cette entreprise pour reprendre du service dans l'Armée de l'Air, le premier auprès de notre généralissime aérien.

Le trait d'union des gens de l'Air
(*Les Ailes*, 8 février 1940)

Pierre Pomey, qui était chef du service technique de la Régie Air Afrique, est affecté, comme lieutenant de vaisseau, à une base d'aéronautique navale.

LES USINES AMÉRICAINES (*Les Ailes*, 14 mars 1940)

Lockheed ont reçu, de la Régie Air Afrique, la commande de trois avions de transport « Lodestar », le dernier modèle de la firme. Les appareils, dont le prix unitaire est d'environ 260.000 dollars, doivent être livrés d'ici peu.

17 mai 1940 : mort de Dagnaux, descendu par la FLAK.

Paul Genain, successeur.

1941 (janvier) : DISSOLUTION

Loi relative à la suppression de l'établissement public dénommé Régie Air Afrique.
(*Journal officiel de l'État français*, 25 janvier 1941)

Nous, Maréchal de France, chef de l'État français,
Le conseil des ministres entendu,
Décrétons :

Art. 1^{er}. — L'établissement public, dénommé Régie Air Afrique, créé par l'article 86 de la loi de finances du 31 décembre 1936, est supprimé à dater du 1^{er} février 1941.

Art. 2. — Des arrêtés du ministre secrétaire d'État aux finances et du secrétaire d'État à l'aviation régleront, en tant que de besoin, les conditions de la liquidation de la régie Air-Afrique.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* et exécuté comme loi de l'État.

Fait à Vichy, le 24 janvier 1941.

PH. PÉTAÏN.-

Par le Maréchal de France, chef de l'État français :

Le ministre secrétaire d'État aux finances,

YVES BOUTHILLIER.

Le secrétaire d'État à l'aviation

G. BERGERET.

À ALGER

Alger honore la mémoire du lieutenant-colonel Dagnaux
(*Le Petit Journal*, 17 septembre 1941)

Alger, 16 sept. — Alger et Maison-Blanche, où le lieutenant-colonel Dagnaux a laissé un impérissable souvenir, ont honoré ce matin la mémoire du héros tombé glorieusement en mai 1940, au cours d'une reconnaissance aérienne périlleuse.

Le lieutenant-colonel Dagnaux, précurseur de l'aviation coloniale, fut un des premiers organisateurs des transports aériens au-dessus des vastes contrées désertiques et les immenses forêts africaines, en créant en 1928 la Société Transafricaine de navigation aérienne.

Le 17 mai, il y aura six ans...
DAGNAUX TOMBAIT
...en plein ciel de gloire
par René BOUCHET
(*Les Ailes*, 11 mai 1946)

Au moment où l'on rend un hommage éclatant et mérité à l'Empire, n'oublions pas ceux de ses pionniers qui, jusqu'à l'extrême limite de leur souffle, ont mis leur foi ardente au service de la France, dans cet Empire auquel ils ont donné plus que leur expérience : leur vie !

Le 17 mai prochain, il y aura six ans que tombait, en plein ciel de gloire, le colonel Dagnaux.

Jean Dagnaux ! Encore un de ces types d'hommes qui ont « rabiôté », avec le sourire, sur la mort, sans obtenir de la vie et de la France, plus que la satisfaction du devoir accompli. Sans rien leur demander en échange non plus.

Pas fier, ne mendiant pas la gloire qui vint à lui alors qu'à l'armistice de 1918, lieutenant, 27 ans, une jambe de bois, officier de la Légion d'honneur, il avait pour bagage cette fière allure de héros de l'espace qui ne trompe pas, pour référence dix citations — dix définitions de bravoure — et une intelligence qui devait lui permettre, avec des moyens de fortune, de créer la Régie Air Afrique et de la faire prospérer, reliant Alger à Brazzaville, soudant les colonies de l'Empire durant six ans, abattant près de huit millions de kilomètres sur un réseau de 13.000 kilomètres et transportant plus de 21.000 passagers, sans mort ni blessé.

En septembre 1939, bien que dégagé de ses obligations militaires, Dagnaux reprend du service avec le général Vuillemin qui l'avait eu comme observateur pendant la Grande Guerre et comme pilote au cours de son raid au Sahara, en 1920. Mais il ne veut pas de l'état-major. Il participe à des missions de guerre et instruit les jeunes. Un jour, le commandant Dagnaux ramène dans son appareil criblé de balles et d'éclats d'obus deux membres de son équipage blessés.

Et puis, dans la nuit du 17 au 18 mai 1940, au cours d'une reconnaissance à basse altitude — sa marotte — son avion, repéré, est touché et les réservoirs prennent feu. Dagnaux, nommé colonel peu de temps auparavant, périt dans les décombres de son avion.

Dagnaux avait acquis, au prix d'expériences qui faillirent lui coûter la vie, une connaissance parfaite de l'Afrique. Il l'avait explorée en 1918 et 1920 en effectuant, avec Vuillemin, la première traversée du Sahara sur Bréguet. En 1928, il fonda la Société transafricaine de navigation aérienne en s'adjoignant deux aviateurs de guerre : Paul-Louis Richard et le chef-pilote Poulin. L'équipe — et quelle équipe : du cran, de l'audace, l'amour de l'espace et de l'aventure ! — mit au point un itinéraire et aménagea sommairement la ligne qui devait relier Alger à Brazzaville à travers des régions désertiques, sans le secours de la météo, avec des terrains d'atterrissage rudimentaires et une radio problématique.

À partir de 1935, l'exploitation était bimensuelle et Air Afrique faisait régulièrement entendre le cœur de la France aux étapes d'Aoulef, Aguel'Hoc, Gao, Fort-Lamy, Niamey, Zinder, Bangui, Brazzaville où les populations de commerçants, agriculteurs, hôteliers, douaniers, fonctionnaires trouvaient le réconfort d'une liaison rapide avec la Mère-Patrie.

C'était plus que de l'assiduité et du dévouement que Dagnaux avait su obtenir de ses collaborateurs. C'était un attachement sans bornes, une fidélité affectueuse allant jusqu'au sacrifice. En 1928, l'avion de Dagnaux fit un atterrissage forcé et l'appareil en feu se retourna sur le pilote. Son mécanicien lui sauva la vie en l'arrachant aux flammes. On ne sait ce qu'il faut admirer le plus, de l'abnégation du mécano affrontant la mort pour le chef ou du dynamisme de ce chef capable d'engendrer de tels actes d'héroïsme.

Si le sort n'a pas voulu que la France, pour sa grandeur, conservât un bâtisseur de cette trempe, du moins était-il juste de ne rien négliger pour que, dans le cadre si intime, si vrai si familial, si poignant de cette aviation pour laquelle il donna sa vie, sa mémoire fut honorée.

Car Dagnaux était si modeste qu'on aurait pu l'oublier.

Une plaque sur la maison où habita Jean DAGNAUX
La noble existence d'un grand aviateur
par E.B.
(*Les Ailes*, 7 décembre 1946)

DÉSORMAIS, quand vous passerez boulevard Malesherbes, vous pourrez voir sur la façade de l'immeuble portant le numéro 86 une plaque de marbre blanc, avec une inscription sous l'insigne des « Ailes brisées »

La cérémonie du 28 novembre, devant cette maison où le colonel Dagnaux vécut vingt années et que nous avons brièvement signalée dans notre précédent numéro, mérite quelques commentaires.

On sait que cette cérémonie se déroula en présence du général Jacquin, inspecteur général de l'Air, entouré de plusieurs généraux, du contre-amiral Barjot et de diverses personnalités.

Le président de l'Association des « Ailes brisées », le colonel Perrin de Brichambaut, évoqua de façon émouvante et sobre l'existence du disparu qui fut à la fois un héros des deux guerres mondiales et un héros de la Paix.

C'est en 1914 que le Polytechnicien Dagnaux commença comme observateur, sa carrière aérienne qui devait se poursuivre au Groupe de bombardement du commandant Vuillemin où, en 1915, Dagnaux, grièvement blessé, dut être amputé d'une jambe. Nous l'avons connu dès cette époque. Nous savons à quelle admirable volonté il dut -faire appel pour reprendre la lutte, et pilote à la jambe artificielle, résister à de nouvelles blessures pour terminer cette première Grande Guerre avec douze citations et quatre avions ennemis abattus.

On sait quel magnifique travail aérien il accomplit ensuite, dès 1921, en Afrique. La collection des « Ailes » est pleine de son œuvre. On sait qu'en 1928, il fut de justesse retiré d'un avion en flammes. On sait qu'il ne céda jamais aux coups du sort.

Fondateur de la Compagnie transafricaine d'aviation [transafricaine de navigation aérienne], puis directeur de la Régie Air Afrique, il sut imposer à l'opinion la nécessité de grandes routes aériennes françaises au travers de l'immense territoire africain.

La guerre de 1939 le retrouva impavide et résolu, comme commandant du Groupe de bombardement G.B.-9, puis du Centre d'instruction de Mourmelon, créé par lui.

Mais cela ne suffisait point à son tempérament. Des ailes de bombardier chevronné le portèrent vers de plus grands périls au-dessus de l'Allemagne et c'est au moment le

plus pathétique de la Bataille de France que, le 18 mai 1940, il trouva la mort, la belle mort qui convenait à ses vertus.

Son appareil, atteint par les obus de la « Flak », s'écrasa au sol avec tout son chargement de bombes. Rien ne resta de l'appareil, ni de l'équipage et cette disparition totale apparente Dagnaux à Guynemer et à Mermoz dont la dépouille même appartient à l'espace.

Mais ce qu'on ne savait pas encore, et qui ajoute à la lumière de cette noble existence, c'est que le colonel Dagnaux a légué la plus grande partie de ses biens à l'association « Les Ailes brisées », aux veuves et aux orphelins de l'air.

Dagnaux reste ainsi deux fois vivant dans nos cœurs, par le souvenir et par une invisible présence qui le maintient parmi nous, par delà la mort, comme un sublime défenseur.

LÉGION D'HONNEUR
Paul-Louis RICHARD, commandeur
(*Les Ailes*, 20 septembre 1947)

C'est avec un plaisir réel que nous avons appris, aux « Ailes », la récente promotion de Paul-Louis Richard au grade de commandeur de la Légion d'honneur.

Paul-Louis Richard, qui avait brillamment fait la guerre de 1914-1918 dans l'aviation, avait créé au lendemain de cette guerre, les centres d'entraînement de pilotes civils. Grâce à un labeur acharné et à une persévérance exemplaire, il en avait fait un organisme magnifique qu'il anima de sa foi.

Par la suite, aux côtés du colonel Dagnaux, il fut l'un des réalisateurs de la Régie Air Afrique. Là encore, il accomplit une magnifique besogne.

Paul-Louis Richard a été promu commandeur pour titres de guerre exceptionnels et faits de Résistance ; il est colonel de réserve de l'armée de l'Air.

La même et haute distinction a été accordée au commandant Condamine et au commandant Rimbaud.

Ces trois promotions comportent l'attribution de la Croix de Guerre avec palme.

44 ans de transport aérien (I)
par C. SCHMIT
(*UTA Entreprise*, n° 867, mars 1978)

.....
L'Aéromaritime travaillait en étroite collaboration avec Air Afrique. Des contacts avaient été pris avec le commandant Dagnaux, puis avec le commandant Genain, qui lui avait succédé après son départ pour le front, en vue d'établir une coopération susceptible d'aboutir à une fusion.

44 ans de transport aérien (II)
Histoire de la T.A.I. (Transports aériens intercontinentaux)
par C. SCHMIT
(*UTA Entreprise*, n° 87, septembre 1978)
www.entreprises-coloniales.fr/empire/TAI-1946-1963.pdf

.....
Paul Genain, industriel, officier de l'Armée de l'Air, a été affecté, en 1940, à la gestion de la Régie Air Afrique, succédant ainsi au commandant Dagnaux. C'est pour lui une véritable révélation et il se consacre à sa nouvelle tâche avec passion. Cruellement déçu, en janvier 1941, lorsqu'un décret met fin aux activités de cette compagnie, il n'a plus, dès lors, qu'une seule pensée : ressusciter Air Afrique. Paul Genain trouve les concours nécessaires et rencontre l'homme qui sera le chef de file de l'opération, Paul Bernard. Mais ce dernier est déporté en Allemagne, en mars 1944, en raison de ses activités dans la Résistance.

Réunis à nouveau en 1946, ils lancent la Société des Transports aériens intercontinentaux et lui donnent pour sigle, en le stylisant, l'orgueilleux emblème d'Air Afrique : le griffon ailé, la tête dressée, posant sur le globe terrestre une serre possessive.

Une partie du personnel vient d'ailleurs d'Air Afrique, notamment parmi l'état-major : Lambert, le chef pilote ; Methy, secrétaire général, ancien ingénieur des Services techniques. Tous ces hommes se connaissent, souvent depuis longtemps, s'estiment, sont liés par une même volonté et un même enthousiasme.
