

## RÉSEAU DES LIGNES AÉRIENNES FRANÇAISES (9 février-31 décembre 1945)

Épisodes précédents :  
Air France (septembre 1933)  
Section civile des Lignes aériennes métropolitaines (S.C.L.A.M.)(1940).

### AU MINISTÈRE

---

Création du R. L. A. F.  
(*Les Ailes*, 17 février 1945, p. 7)

Le Réseau des Lignes aériennes françaises vient d'être déterminé par un décret du gouvernement en date du 9 février <sup>1</sup>. Ce réseau est constitué par l'ensemble des lignes aériennes de nationalité française et dispose pour son fonctionnement de tous les « moyens et ressources » qui ont été ou seront réquisitionnés.

Le Réseau des Lignes aériennes françaises est placé sous l'autorité du Ministre de l'Air, rattaché à la Direction des Transports aériens, et est commandé par un « Commandant du Réseau » qui sera nommé par un autre décret.

Les services assurés par le Réseau sont réservés, par priorité, au transport du personnel et du matériel militaire, du personnel et du matériel des pouvoirs publics et du courrier postal. Les particuliers pourront obtenir des autorisations spéciales, pour les utiliser, dans la mesure des places disponibles.

Cette organisation est provisoire, comme est provisoire la Direction des Transports aériens, puisque l'existence de celle-ci sera d'une durée égale à la durée de la guerre prolongée d'une période de six mois.

C'est à ce moment que se posera la question de toute la réorganisation de notre Aviation marchande placée aujourd'hui sous le signe de la réquisition.

### AU MINISTÈRE

---

(*Les Ailes*, 10 mars 1945, p. 7)

• L'INGÉNIEUR EN CHEF HENRI DESBRUÈRES est nommé directeur général du Réseau des lignes aériennes françaises dont nous avons annoncé la constitution dans notre n° 996 du 11 février.

### AVIATION MARCHANDE

---

#### RÉSURRECTION DE L'I.A.T. A.

---

<sup>1</sup> Le communiste Charles Tillon étant ministre de l'Air du 10 septembre 1944 au 21 novembre 1945. Le ministère de l'Air fut ensuite supprimé et l'aviation marchande rattachée au ministère des Travaux publics tenu par le polytechnicien Jules Moch, socialiste.

(*Les Ailes*, 19 mai 1945, p. 3)

Au cours d'une conférence qui s'est tenue à La Havane et qui a réuni une trentaine de nations.

Avant la guerre, les compagnies de transports aériens d'Europe avaient formé un groupement professionnel qui s'appelait « International Air Traffic Association » — plus connu sous les initiales I. A. T. A. Créée en 1929, l'I. A. T. A. réunit d'abord les compagnies anglaises, allemandes, hollandaises, scandinaves, puis, peu à peu, toutes les compagnies d'Europe ; elle recueillit même par la suite, la plupart, des autres entreprises du globe assurant un trafic international, en particulier les Pan American Airways.

.....  
Nous ignorons encore ce qui est sorti de la conférence de La Havane. Une trentaine de pays y furent représentés, notamment la France par M. Briend qui fut l'un des animateurs d'Air-France et qui, présentement, occupe les fonctions de directeur commercial du Réseau des lignes aériennes françaises — dans la mesure, évidemment, où ce titre est compatible avec une entreprise militaire. Avec M. Briend se trouvaient également le colonel Flocon, qui fut l'un des délégués français à la Conférence de Chicago et le commandant Lesieur.

#### CONTRIBUTION À L'HISTOIRE

« Une information totalement inexacte »

(*Les Ailes*, 7 juillet 1945, p. 3)

NOUS avons reçu du capitaine Meyzer, chef du service de l'Information au ministère de l'Air, la lettre que voici :

MINISTÈRE DE L'AIR  
26, Bd Victor, PARIS (XV<sup>e</sup>)  
N<sup>o</sup> 13324 - Cab. Civ. Inf.

Paris, le 29 juin 1945

Monsieur,

Nous avons pris connaissance des deux derniers numéros des « Ailes » dans lesquels vous faites état d'une prétendue commande pour les Lignes aériennes françaises de trois cents, puis de quatre cents JU-52.

Cette « information » est totalement inexacte et nous pensons être fondés à croire que vous ne l'ignoriez pas. Car le premier devoir d'un journaliste honnête, devrait être de ne publier aucune information sans en avoir au préalable contrôlé l'exactitude.

Nous vous demandons donc et au besoin, nous vous requérons de vouloir bien insérer cette lettre en même place et caractère que les articles auxquels elle répond.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération.

Signé : MEYZER

Le ton et les termes de cette lettre ne pourraient qu'être affaiblis si nous y ajoutions le moindre commentaire.

L'AVIATION MARCHANDE  
Nos lignes aériennes ouvertes au public  
(*Les Ailes*, 11 août 1945, p. 1 et 5)

Paris-Marseille pour 1.800 fr., soit seulement 375 fr. de plus qu'en chemin de fer (1<sup>re</sup> classe)

C'est un heureux événement mais il ne s'agit encore que d'une reprise limitée, la moitié des places restant réservées aux passagers officiels.

C'EST qui une nouvelle intéressante qui mérite d'être signalée et commentée ici : depuis la semaine dernière, la clientèle privée est, de nouveau, admise sur les lignes aériennes régulières. C'est la reprise de notre Aviation marchande. Reprise modeste, prudente, mais reprise tout de même !

Jusqu'ici, le Réseau des lignes aériennes françaises assurait bien les services réguliers que nous avons énumérés dans « Les Ailes ». Mais l'accès de ces avions était réservé aux porteurs d'ordres de mission, c'est-à-dire presque exclusivement à des fonctionnaires et à des militaires. Désormais, le Réseau accepte des passagers civils, comme vous et moi, dans la proportion de 50 pour 100 des places disponibles.

Toutes les lignes du réseau sont ainsi ouvertes au public» Le tarif a été établi sur la base de 2 fr. 50 le kilomètre en France métropolitaine, de 3 fr. 50 pour l'Afrique du Nord et de 4 fr. pour l'Etranger. Il en résulte les prix suivants : Paris-Lyon, 1.100 fr. ; Paris-Marseille, 1.800 fr.; Paris-Londres, 1.500 fr. ; Paris-Bordeaux, 1.350 fr.; Paris-Nice, 2.250 fr.; Paris-Toulouse, 1.600 fr. ; Paris-Alger, 5.100 fr. ; Paris-Ajaccio, 3.250 fr. ; Paris-Casablanca, 9.000 fr.

En chemin de fer, le kilomètre-voyageur coûte actuellement 90 centimes en 3<sup>e</sup> classe, 1 fr. 15 en 2<sup>e</sup> classe et 1 fr. 65 en 1<sup>re</sup> classe. Comme il y a, par la voie ferrée, 863 km. de Paris à Marseille, le prix du billet en 1<sup>re</sup> classe est d'environ 1.425 fr. La différence entre le billet de chemin de fer et le billet d'avion n'est donc que de 375 fr. Ce n'est pas énorme surtout si l'on tient compte du gain de temps réalisé.

Il reste donc à savoir si, dans ces conditions, l'exploitation aérienne couvrira ses frais et si ce n'est pas le contribuable qui comblera la différence. Si l'on s'en tient à la comparaison avec le chemin de fer, on dira évidemment que celui-ci enregistre 24 milliards, de déficit par an, mais ce n'est pas un exemple à suivre... Aussi bien, pour la navigation aérienne, le rendement d'une ligne n'est pas seulement une question de tarifs mais bien plutôt une question d'exploitation, d'organisation, de matériels. Et à l'heure où l'Aviation marchande française recommence à vivre, il faut signaler que la compagnie américaine American Air Lines vient d'être autorisée par le Civil Aeronautic Board à abaisser son tarif de 7,5 pour 100 à partir du 15 août. Ce tarif sera désormais de 4 cents 50 par mille, soit, en chiffre ronds et sur la base du dollar à 50 fr., de 1 fr. 40 le kilomètre. Et les American Air Lines, non seulement ne reçoivent aucun subside de l'État, mais réalisent des bénéfices assez substantiels.

Dans les conditions où repart l'Aviation marchande française, après cinq ans d'interruption de son exploitation commerciale, en utilisant des avions qui ne répondent plus aux besoins d'un trafic moderne — seuls avions dont elle dispose —, en réservant la moitié des places disponibles au transport des passagers officiels, on ne peut pas lui demander de réaliser immédiatement l'équilibre de ses dépenses par des recettes équivalentes. Pendant plusieurs années, l'appui de l'État sera, pour elle, une nécessité. Mais on voudrait que cet appui fut un moyen et non un but. L'Aviation marchande, à l'opposé des chemins de fer et de la navigation maritime qui ont toujours été un gouffre sans fond pour les finances publiques, doit, à bref délai, ne ..plus rien coûter aux contribuables. L'Aviation marchande peut et doit « payer », à condition d'être

exploitée sainement, sur des bases vraiment commerciales. Nous le rappellerons autant qu'il le faudra.

En attendant ,le Réseau français démarre avec le matériel qu'il a : des bimoteurs Bloch 220, des trimoteurs Dewoitine D-338, des bimoteurs Lockheed, des Caudron-« Goéland », des Junkers Ju-52 et, pour la Méditerranée, traversée d'ailleurs couramment par des « terrestres », des hydravions Lioré-et-Olivier LeO-246. Toute cette flotte est évidemment périmée. Elle sera remplacée peu à peu par des Douglas D.C.-3 que doivent nous céder les Etats-Unis — un premier appareil a été livré le 23 juillet à Orly — et qui recevront en France leurs aménagements intérieurs, par des quadrimoteurs Bloch-161 et des S.-O.-90/91. Ce « rajeunissement » si nécessaire de la flotte marchande française commencera en 1946. Il s'y ajoutera les grands hydravions transatlantiques dont le Latécoère-63 1 qui vient d'aller à Dakar est le prototype n° 2. Les bimoteurs Bréguet 500/510 peuvent également contribuer à l'amélioration de cette flotte. Quant aux grands appareils de 50 tonnes et plus, on-devra les attendre quelques années. Le SE.-2000, dont on parle beaucoup et que « Les Ailes » ont présenté, n'est pas encore réalisé en prototype ; c'est dire que la série n'est pas prête de sortir.

La solution d'un équipement convenable de notre Aviation marchande ne réside d'ailleurs pas dans un nombre très élevé d'appareils mais bien plutôt dans la mise en service d'avions, dont la quantité répondra strictement aux besoins des réseaux et qui seront capables d'être amortis sur de longs services comportant un emploi intense avec le minimum d'indisponibilités. Relativement peu d'appareils, mais de bons appareils continuellement en vol, confortables, réguliers et sûrs, aux mains d'exploitants dynamiques ayant la notion du rendement, il n'y a pas d'autre explication à la réussite de l'Aviation marchande américaine.

Georges HOUARD.

---

Le monde des ailes  
(*Les Ailes*, 1<sup>er</sup> septembre 1945, p. 7)

- PARIS-MADAGASCAR, service régulier passant par la Tunisie, la Tripolitaine, l'Egypte, le Soudan anglo-égyptien, la Rhodésie et Mozambique, aurait été assuré, pour la première fois, l'autre semaine.

---

#### LA PRODUCTION FRANÇAISE

Premier voyage du Bloch-161 n° 01  
(*Les Ailes*, 22 septembre 1945, p. 7)

LE premier avion quadrimoteur Bloch-161 de série, le « Languedoc » n° 01 à moteurs Gnôme et Rhône, a quitté Toulouse lundi dernier 17 septembre à 10 h. 50 du matin pour gagner le Centre de Marseille-Marignane. Il était piloté, pour ce premier voyage, par Nadot, chef-pilote de la S.N.C.A. S.-E., société qui construit là série, et le pilote bien connu Georges Libert, attaché avant la guerre à la compagnie Air-Bleu et aujourd'hui au Réseau des lignes aériennes françaises.

À bord du Bloch-161 se trouvaient également MM. Rappoport et Bêteille, ingénieurs navigants à la S.N.C.A. S.-E., Avril et Leroy, mécaniciens navigants de la Société, Sabarante, mécanicien navigant au R.L.A.F., Pillet, mécanicien du contrôle S.F.Aé., Drouet et Monnet, mécaniciens de la Société Gnome et Rhône, Bonnet, chef-pilote à la

S.N.C.A.S-E. avait demandé et obtenu d'être présent à la livraison de l'appareil et se trouvait également à bord.

L'immatriculation de l'appareil est : F-BATA. On active la préparation et la mise au point du Bloch-161 n° 2 de la série, dont le premier vol est imminent et dont l'immatriculation est F-BATB.

#### PETITES NOUVELLES

• M. PERY, qui avant-guerre, était attaché au service de propagande d'Air-France, a repris ses fonctions, depuis quelque temps déjà, au Réseau des lignes aériennes françaises, au retour d'un séjour de quatorze mois au camp de Buchenwald.

(*Les Ailes*, 29 septembre 1945, p. 2)

IL Y A TROIS SEMAINES, nous nous sommes faits l'écho des plaintes d'un éventuel client du Réseau des lignes aériennes françaises qui, ayant demandé au R. L. A. F., par téléphone, un renseignement tout simple, n'avait pas reçu l'accueil qu'il espérait. Et nous avons profité de l'occasion pour regretter le temps où, à Air-France, on avait le souci de satisfaire la clientèle.

Cet écho qui n'était pas méchant — notre habitude n'est pas de publier des échos méchants — paraît cependant avoir beaucoup ému le R. L. A. F. qui prétend faire de louables efforts pour contenter ceux qu'il a pour mission de transporter. Et pour nous en convaincre, il veut bien mettre sous nos yeux un paquet de lettres où des passagers expriment leur satisfaction pour « l'obligeance, et l'affabilité » dont le personnel a fait preuve à leur égard.

« Vos services peuvent servir de modèle de courtoisie », dit un journaliste. « Ayant trouvé dans tous vos bureaux un accueil réconfortant, nous n'avons que des félicitations à vous faire », dit un employé des P.T.T. « J'ai rencontré partout une grande amabilité de tout le personnel », dit une institutrice. « I received very excellent treatment and very good service », dit un passager britannique. « Mes remerciements pour la parfaite organisation et l'amabilité très française que je rencontre régulièrement dans vos services à Marseille et à Lyon », dit un courrier diplomatique suisse. Etc., etc.

Bref, il est incontestable qu'il y a des clients du Réseau des Lignes aériennes françaises qui sont extrêmement satisfaits de leur contact avec cette entreprise et qui n'hésitent pas à le proclamer.

#### ENCORE UN MOT à propos du R.L.A.F.

Quel que soit le régime qui, finalement, sera celui de nos transports aériens, il faut bien dire que « Réseau des Lignes aériennes françaises », cela ne vaut pas « Air-France » ! Le terme ne change rien à la chose, dira-t-on. Évidemment. Tout de même, « Air-France » avait une autre résonance et nous demandons qu'on revienne à ce titre.

« Air-France » avait, en 1940, été exécuté ; une première fois, par Vichy qui l'avait remplacé par « Section civile des Lignes aériennes métropolitaines » et son abréviation : S.C.L.A.M. Ne serait-ce que pour cette raison, Air-France mérite de revivre. « C'est un drapeau, un symbole, un programme », disions-nous lors de sa première exécution. Nous maintenons cette opinion.

Le R.L.F.A., cela rappelle trop la S.C.L.A.M., la guerre, la réquisition, l'Occupation et l'oppression. Ça se supporterait, à la rigueur, pour une entreprise militarisée... Pour une grande entreprise nationale —voire nationalisée— destinée à porter notre pavillon sur toutes les routes aériennes du monde, ça, ne va plus !

## NOS DEUILS

---

Deux accidents  
(*Les Ailes*, 6 octobre 1945, p. 7)

La presse quotidienne a signalé le même jour deux graves accidents d'aviation qui ont endeuillé, le premier notre Armée de l'Air, le second notre Aéronautique civile.

Le samedi 29 septembre, vers 10 heures du matin, un avion bimoteur volant à très basse altitude a heurté la cime des arbres, près d'Eclaron, en Haute-Marne, et s'est écrasé au sol où, ses réservoirs ayant éclaté, il a pris feu. Douze aviateurs militaires étaient à bord : un officier et onze sous-officiers. Tous ont péri, carbonisés. C'étaient, dit-on, pour la plupart, de jeunes pilotes de retour des États-Unis où ils avaient été formés. L'avion arrivait, dit-on aussi, d'Afrique du Nord.

Le surlendemain 1<sup>er</sup> octobre, l'avion « Koufra », d'un service régulier du Réseau des Lignes aériennes françaises, a fait un chute, au départ, au moment où il venait de décoller de l'aérodrome de Tripoli, en Tripolitaine. Il avait, en plus de l'équipage, quatorze passagers à bord. Tous les occupants de l'appareil ont été carbonisés.

L'équipage était composé du pilote Vertuze, du radio Levesque et du mécanicien de Loufra. Ce dernier était un rescapé du camp de Buchenwald.

Les passagers venaient de Djibouti, du Caire, de Kaboul, de Madagascar, de Beyrouth, ce qui implique que l'avion se dirigeait vers la Tunisie quand l'accident se produisit.

C'est là tout ce que l'on sait de ces deux accidents. On n'a communiqué ni le type des appareils, ni les causes présumées de la chute des deux avions. Ce sont de simples dépêches de presse qui ont révélé l'accident d'Eclaron et celui de Tripoli.

Nous pensons aujourd'hui ce que nous pensions jadis : il n'y a que des inconvénients à ne pas dire franchement ce qui s'est passé et à ne pas révéler à la presse les conditions techniques réelles d'un accident.

---

## ON RÉORGANISE L'AVIATION MARCHANDE

---

TROIS FORMULES D'EXPLOITATION  
(*Les Ailes*, 3 novembre 1945, p. 3)

Les grandes lignes internationales et d'Empire : Secteur nationalisé. — Les lignes secondaires métropolitaines : Secteur contrôlé. — Les transports à la demande : Secteur libre sur autorisation.

AU cours de la conférence de presse qu'il a tenue au début d'octobre, et avant d'aborder la question de l'Aviation privée, qui en faisait l'objet, le Ministre de l'Air a eu l'occasion d'exposer comment il se proposait d'organiser les transports aériens.

Il envisage ceux-ci sous trois aspects :

1° Les lignes d'intérêt national ; il entend en confier l'exploitation à un organisme nationalisé unique, qui sera le Réseau des Lignes aériennes françaises « Air-France ».

2° Les lignes secondaires métropolitaines ; leur exploitation pourra être confiée à des entreprises privées, bénéficiant d'une autorisation spéciale de l'État, sous réserve de se conformer aux clauses d'un cahier des charges et de satisfaire à certaines conditions concernant l'organisation même de l'entreprise.

3° Les transports à la demande ; ceux-ci, assurés par des entreprises artisanales disposant d'une flotte de cinq avions de 8 à 10 places au plus, bénéficieront d'un régime encore plus libéral. On n'imposera guère à ces entreprises que de demander l'autorisation d'exploiter au Ministre de l'Air et de se soumettre au contrôle technique de ses Services et aux règles générales de la circulation aérienne.

D'après le Ministre de l'Air, cette politique de transports aériens est inspirée par le désir de mettre ceux-ci à l'abri des « trusts », souci louable, mais qu'à notre avis, on pouvait respecter sans enfermer l'Aviation marchande française dans le cadre étroit, stérilisant et coûteux d'une compagnie d'État unique. Pour protéger l'Aviation marchande de la menace des « trusts », c'est l'État lui-même qui va faire de cette Aviation marchande, sur les grandes routes du monde, un trust intégral, avec, en plus de tous les inconvénients d'une telle formule, celui d'une fonctionnarisation à outrance.

Nous persistons à penser qu'on pouvait protéger les transports aériens de la convoitise des puissances financières, les soumettre à un contrôle permanent de l'État, les faire servir l'intérêt national, tout en leur conservant le caractère d'entreprises commerciales, libres, responsables et soucieuses avant tout de rendement.

---

Notre Aviation marchande est elle secrète ?  
(*Les Ailes*, 24 novembre 1945, p. 7)

LA guerre, on nous l'a, du moins, annoncé, est terminée depuis six mois en Europe et depuis trois mois dans le monde. Nos lignes aériennes sont, de nouveau, ouvertes au public, mais elles restent jusqu'ici placées sous cette organisation semi-militaire dont les méthodes sont si différentes d'une exploitation commerciale.

Quand notre Aviation marchande, nationalisée ou non, reprendra-t-elle la forme d'une organisation civile cent pour cent ?

Nous avons le plus vif désir de faire, dans ce journal, une active propagande en faveur des lignes françaises, de signaler l'ouverture de leurs nouveaux services, de mettre en lumière leurs progrès, d'annoncer leurs projets, de publier les chiffres de leur trafic... Mais tout cela continue à être enveloppé de mystère comme si le voyage d'un avion de ligne constituait encore un secret militaire...

Nous sommes de mieux en mieux renseignés sur ce qui se fait ou se prépare aux États-Unis, en Grande-Bretagne, au Canada et ailleurs. Mais nous le sommes de moins en moins en ce qui concerne notre propre Aviation marchande.

Sans attendre le moment où le Réseau des Lignes aériennes françaises sera redevenu Air France, ledit R.L.A.F. serait bien inspiré en organisant son service de presse et de propagande dont le besoin se fait impérieusement sentir.

---

#### ICI ET LÀ

Le « Ciel-de-Paris » est rentré aux États-Unis  
(*Les Ailes*, 15 décembre 1945, p. 7)

Une série de réceptions ont marqué le séjour à Paris des personnalités américaines qu'avait amenées l'avion Lockheed-« Constellation ». Il y eut, en particulier, un déjeuner qui réunit ces personnalités avec les dirigeants de notre Aéronautique civile, en particulier M. Max Hymans, directeur des Transports aériens, et M. Desbruères, directeur général du Réseau des Lignes aériennes françaises. À l'issue de ce déjeuner, on a évoqué, croyons-nous, les modalités de la collaboration entre le R.L.A.F. et la compagnie américaine T.W.A., pour l'exploitation de la liaison New-York-Paris.

Le lendemain, c'est M. Georges Bidault, ministre des Affaires étrangères, qui a reçu au Quai d'Orsay, en présence de M. Jefferson Gaffery, ambassadeur des États-Unis à Paris, les personnalités américaines, en particulier M. R. Hannegan, directeur général des Postes, et M. Burden, secrétaire d'état adjoint au Commerce. On est autorisé à penser que l'accord entre les États-Unis et la France, sur l'établissement des lignes aériennes, est virtuellement acquis. Mais rien n'a encore été communiqué officiellement à ce propos et nous le regrettons.

Quant au Lockheed-« Constellation », il est reparti et, avec la même régularité qu'il était venu, il a regagné Washington, son point de départ.

Il a quitté Orly samedi pour rallier Rinéanna, l'aérodrome irlandais, d'où il est reparti pour Washington. La traversée s'est effectuée dans le temps remarquable de 7 h. 51 minutes ; en 7 h. 51, le « Ciel-de-Paris » a, en effet, franchi les 3.208 km. qui sépare Rinéanna (Irlande) de Gandar (Terre-Neuve). Ce serait un véritable record pour un avion commercial, inférieur de 55 minutes au meilleur temps accompli jusque là, sur ce parcours et dans le sens Est-Ouest, par un appareil civil de même catégorie. Lundi à 3 h. 10 du matin (heure française), le « Constellation » s'est posé sur l'aérodrome de Washington.

---

#### AIR FRANCE RENAÎTRAIT LE 1<sup>er</sup> JANVIER ? (*Les Ailes*, 29 décembre 1945, p. 3)

Si rien n'a été modifié quant aux intentions de nos dirigeants, c'est le 1<sup>er</sup> janvier, c'est-à-dire mardi, que le Réseau des Lignes aériennes françaises (R.L.A.F.) ferait place, de nouveau, à Air France. C'est sous la forme d'une compagnie nationalisée que celle-ci renaîtrait. Ses actions, nous l'avons dit, sont déjà passées aux mains de l'État, mais il reste à déterminer les modalités de son fonctionnement.

Souhaitons que le système adopté réduise au minimum les inconvénients de la nationalisation et que l'on évite à tout prix la « fonctionnarisation » de l'entreprise.

---

#### Le courrier aérien Paris-Tananarive s'est écrasé au Congo Equipage et passagers ont péri (*L'Aurore*, 30 décembre 1945)

L'avion long-courrier du Réseau des lignes aériennes françaises, parti de Paris le 24 décembre, pour Tananarive, avait signalé, le 26 décembre, à 18 heures, par radio, qu'il se voyait contraint d'atterrir dans une région boisée, à l'ouest de Bangui.

Tous les moyens ont été immédiatement mis en œuvre pour rechercher l'appareil, un Lockheed C-60, ayant à son bord six passagers.

Une dépêche, reçue hier après-midi, annonce que l'avion a été retrouvé près de M'Baïki, à 60 kilomètres de Bangui, mais que, malheureusement, les passagers et l'équipage ont péri dans l'accident.

---

#### Un accident au Congo (*Les Ailes*, 5 janvier 1946, p. 7)



D'après la presse quotidienne, l'avion qui assure la liaison entre la France métropolitaine et Madagascar, et qui transportait notamment le courrier parti de Paris le 24 décembre, a été accidenté au Congo, le 26 décembre.

La radio du bord aurait signalé la nécessité, pour l'appareil, d'atterrir fortuitement alors qu'il se trouvait à 60 km. environ de Bangui. Pourquoi cet atterrissage ? Dans quelles conditions s'accomplit-il ? On ne nous le dit pas. Ce que l'on nous dit, c'est que l'avion, un bimoteur Lockheed, ayant six passagers à son bord, fut retrouvé, brisé, près de M'baiki, et que tous ceux qu'il transportait, membres de l'équipage et passagers, ont péri.

Ne croit-on pas, qu'à tous points de vue, il conviendrait de nous éclairer davantage sur les circonstances dans lesquelles cet accident s'est produit et de nous faire connaître ses causes présumées ?

---

LA LIGNE DE NUIT ?  
UNE EXPERIENCE  
(*Les Ailes*, 12 janvier 1946, p. 3)

L'Aviation postale a été à peine évoquée dans le débat du 31 décembre. Évidemment, dans ce domaine, tout est encore à faire. Le Ministre des Postes et Télégraphes n'a pas caché que ce qui était accompli actuellement, comme service de nuit, devait être surtout considéré comme une expérience.

« La poste utilise les avions de jour du Réseau des Lignes aériennes françaises, mais vous devez vous rappeler qu'une ligne d'essai pour vols de nuit a été inaugurée le 26 octobre dernier entre Paris, Bordeaux, Toulouse et Pau.

« L'exploitation de cette liaison n'a pas encore, bien entendu, atteint la perfection, mais on peut dire que cette ligne aérienne nocturne, la première recréée depuis la guerre, constitue pour l'Administration un véritable banc d'essai qui permettra — qui a déjà permis, d'ailleurs — de tirer un certain nombre d'enseignements extrêmement intéressants au point de vue de la sécurité des vols de nuit, du pilotage sans visibilité, de l'aménagement et du balisage des terrains d'aviation. »

---