

*« Histoire d'A », peinture de Henriette Lambert, 2001. Huile sur toile, 46 x 61 cm.*

# **Le développement du transport aérien en Europe (1919-1932)**

Par Gérard Hartmann

## Les premières compagnies aériennes d'Europe

Utilisant quatre dirigeables Zeppelin, la 1<sup>ère</sup> compagnie de transport aérien du monde, la *Deutsche Luftschiffahrt Aktien Gessellschaft* (DELAG), est fondée à Francfort le 1<sup>er</sup> octobre 1909 par le comte Zeppelin et la *Compagnie de transports maritime Hamburg - Amerika* (HAPAG). Jusqu'à la guerre, la DELAG a transporté 19 000 passagers sur 900 vols, à travers toute l'Europe.



Affiche publicitaire de la DELAG (1910). (Musée allemand des Zeppelins).

### La CGT (Blériot)

Le 10 octobre 1909, Louis Blériot dépose les statuts d'une compagnie de transport, la *Compagnie Générale Trans-aérienne* (CGT), exploitant sur capitaux privés des dirigeables et pour la première fois au monde, des avions. La première liaison entre Paris (Issy-les-Moulineaux) et Londres (Hendon) est effectuée le 12 avril 1911 par Pierre Prier, le chef pilote de l'école Blériot à Londres. Ensuite, les vols d'aéronefs entre les deux capitales s'enchaînent chaque semaine entre avril et octobre, les machines transportant du courrier et des petits objets (catalogues, pièces de mécanique).

C<sup>o</sup> GENERALE  
TRANSAERIE NNE

### La Société des Lignes Farman

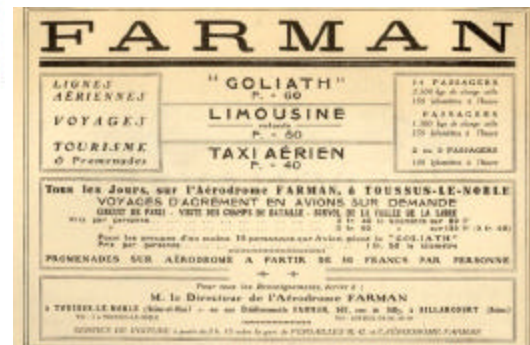
Durant toute la première guerre mondiale, les aviateurs militaires prennent l'habitude de transporter des objets et du courrier dans leur appareil, en particulier entre Paris et Londres. Quelques semaines avant même la fin des hostilités, Henry et Maurice Farman créent un service postal et passagers aérien régulier entre Paris (Le Bourget) et Londres (Croydon), en utilisant tout simplement des bombardiers Farman F-60 « Goliath », appareils qui sortent alors à la chaîne des usines de la rue de Silly à Billancourt. Arrivé trop tard pour occuper une place sur le marché militaire, le Goliath peut transporter plus de dix passagers, une fois les lance-bombes supprimés et la cabine aménagée avec des fauteuils en rotin, des fenêtres étant percées de hublots sur les côtés.

Le premier voyage Paris vers Londres, un simple test, est effectué par le pilote de la *Société des lignes Farman* Lucien Bossoutrot, le 8 février 1919. C'est le second vol commercial en Europe, après celui de l'avion A.E.G. J-II entre Berlin et Weimar (200 km) effectué le 5 février 1919 par la *Deutsche Luft-*

*Reederei* (DLR), successeur de la DELAG et ancêtre de la *Deutsche Lufthansa*. Parti à 11h50 de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, le Goliath piloté par Bossoutrot atterrit à Croydon deux heures et demie plus tard. Le lendemain, il regagne Toussus à 15h30 après trois heures de vol.



Trois jours plus tard, avec dix sept passagers, le Goliath se rend à Bruxelles, Henry Farman et son épouse (très admirée des photographes présents) étant à bord. Dès le mois de mars, des services réguliers sont mis en place par la *Société des lignes Farman* entre Paris et Bordeaux, Londres, Bruxelles et Strasbourg.



Publicité des lignes Farman (1925). (Musée Air France).

A l'été 1919, soit moins d'un an après la fin de la guerre, la France compte déjà six compagnies de transport aérien.

Visant à permettre des échanges techniques et commerciaux entre les diverses compagnies, dans le but en particulier d'établir des correspondances entre les vols, les paquebots et les trains express, le 28 août est créé à La Haye aux Pays-Bas une association internationale, l'*International Air Traffic Association* (I.A.T.A.).



Farman Goliath F-60 n° 42 utilisé sur Paris Londres en 1920 modifié en F-161 (moteurs Jupiter remplaçant les Renault). (Cliché Musée de l'Air).



### La S.M.T.A. (Lioré)

En direction de l'Afrique du Nord, les choses sont plus sérieuses que la simple traversée de la Manche. Il ne s'agit plus de franchir 350 km, distance à la portée des meilleurs bombardiers de la guerre de 1914-1918, dont seulement 50 au-dessus de la Manche, mais 1000 Kilomètres dont 750 au-dessus de la Méditerranée, ce qui dépasse de beaucoup les capacités des meilleurs avions de 1919. C'est la raison pour laquelle les liaisons à travers la Méditerranée ne se sont développées que lentement, et par étapes.

Centre Aéro-Maritime	1917	1918
Alger	17	54
Bizerte	36	52
Bône	0	21
Casablanca	0	20
Djijelli	0	7
Oran	8	31
Sousse	0	26

**Tableau 1 : densité des hydravions militaires français en Afrique du Nord. Source : Service central de l'Aéronautique maritime.**

La première liaison aérienne entre Marseille et Alger est réalisée le 26 janvier 1919 par un hydravion militaire français Donnet-Denhaut DD-9, parti de Miramas pour Alger, suivant la côte de la Corse où il fait halte à Ajaccio pour effectuer les pleins d'essence, et suivant les côtes de la Sardaigne, le tout en onze heures de vol.

Simultanément, en Tunisie, le premier avion postal, parti à 6h30 de Gabès 330 km au sud, arrive trois heures plus tard à Tunis, sous les acclamations de la foule (La Dépêche). Ces premières expériences, menées par des militaires, montrent que le trafic postal est possible entre les deux continents.



**Hydravion Donnet-Denhaut n/c 3030 type DD-9 immatriculé F-ADDZ utilisé par l'Aéronavale. (Collection Arnaud Delmas).**

En février 1919, le constructeur Fernand Lioré est pressenti par l'Etat pour développer une ligne de transport commerciale vers les colonies françaises d'Afrique du Nord, Algérie, Maroc et Tunisie. Le 14 juin 1919, il fonde une compagnie mixte de transport (avions et bateaux), la *Société Maritime de Transports Aériens*, qui se fixe comme objectif de développer les moyens de transports rapides à travers la Méditerranée, de Marseille et Antibes à Ajaccio, et jusqu'en Afrique du Nord, Alger et Tunis, le but étant de relier la métropole à son empire colonial dans la journée, alors que les transports par bateau prennent plusieurs jours. Avec la mise en service des machines volantes au-dessus de la Méditerranée, les fonctionnaires de la République vont pouvoir lire le jour même le journal du matin, alors qu'ils le lisaient avec une semaine de retard auparavant.

### La C.M.A. (Donnet)

En avril 1919, Jérôme Donnet, l'un des fondateurs de la firme Donnet-Denhaut à Levallois (île de la Jatte) crée une compagnie maritime et aérienne en Tunisie, la *Compagnie Maritime Aérienne*, exploitant des hydravions militaires DD-9 sur toutes les voies possibles à travers la Méditerranée. En 1921, il doit cesser son activité par suite du manque de fiabilité des hydravions militaires employés, des machines qui datent du moins pour leur conception, de 1915.

A cette époque, les seuls appareils disponibles pour traverser la Méditerranée sont d'anciens bombardiers de la première guerre mondiale, très peu adaptés à cet usage. Leur rayon d'action avec 300 litres d'essence à bord est généralement limité à 500 km, soit la moitié de la distance requise pour traverser la Méditerranée, et leur charge utile commerciale est faible (de 50 à 75 kg).



### Les lignes d'Afrique (Latécoère)

Ingénieur de l'Ecole Centrale et industriel dont les usines à Bagnères-de-Bigorre ont construit des avions Salmson 2A2 en 1917, Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) ouvre à son tour en 1919 une ligne aérienne qui relie Toulouse à Dakar via l'Espagne avec prolongation possible vers l'Afrique du Nord, dans un premier temps (1919), et le Brésil et l'Amérique du Sud dans un second temps (1922). Les lignes Latécoère inaugurent le 1er septembre 1919 le premier service postal entre la France et le Maroc, de Toulouse à Rabat, par des Breguet 14 pilotés par Didier Daurat, le futur directeur des lignes, et Jean Dombray.

Reliant l'Afrique du Nord par l'Espagne depuis Toulouse, la ligne Latécoère utilise dans les années 1920 soixante-dix huit appareils (berlines Salmson, Breguet 14) et emploie vingt pilotes, dont certains sont très connus, comme Mermoz et Saint-Exupéry.

Pour marquer le fait qu'il est devenu constructeur, Latécoère procède à un changement de nom de la compagnie : la société des lignes Latécoère devient le 13

mai 1921 la *Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques* (CGEA seconde du nom) et plus tard en septembre 1927, *L'Aéropostale*.



#### La C.T.M. (Santoni)

Les Chantiers Aéromaritimes de la Seine (C.A.M.S.) fondés par l'ingénieur suisse Lawrence Dominique Santoni en 1920 à Saint-Denis quai de Seine (le siège social est situé 25, rue des buttes Montmartre) donnent naissance l'année suivante à une société d'exploitation de lignes aériennes par des hydravions italiens Savoia, appelée la *Compagnie des Trans aériens de Tourisme et de Messageries* (CTM), basée à Antibes. Elle a pour ambition de développer une ligne Marseille – Nice – Gènes, prolongée plus tard vers Naples, la Sicile et l'Orient. Le projet n'aboutit pas.

#### La K.L.M. (Pays-Bas)

Le 7 octobre 1919, le Hollandais Albert Plesman dépose les statuts de la *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* ou K.L.M., société royale de transports aériens, basée à Amsterdam.

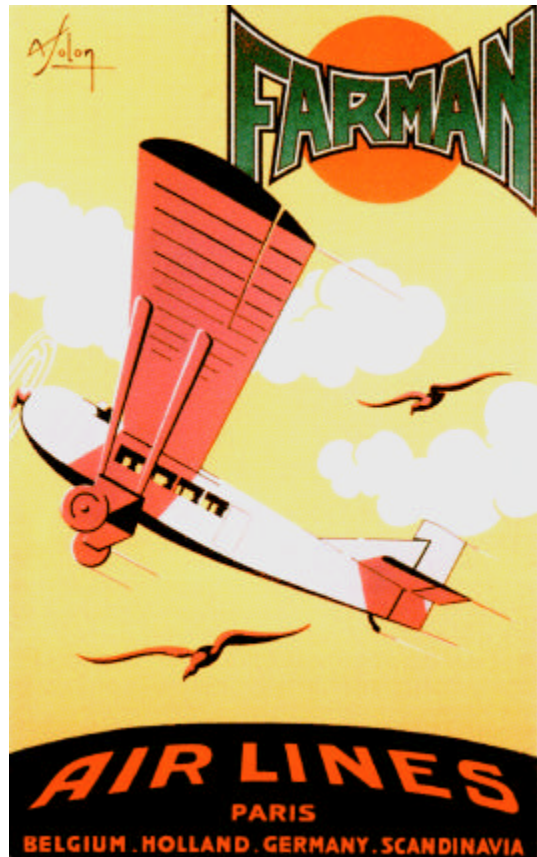
Le pilote Jerry Shaw inaugure la ligne K.L.M. Amsterdam - Londres sur De Havilland DH-6 le 17 mai 1920.

Si la K.L.M. débute son activité en 1920 avec des avions et pilotes britanniques, l'ingénieur Anthony Fokker la rejoint en 1921 et elle utilise dès 1924 des appareils hollandais.

De 1920 à 1932, la K.L.M. développe un réseau européen qui va s'étendre sur 4 880 km : Amsterdam – Londres, Rotterdam – Londres, Amsterdam – Bruxelles – Paris, Amsterdam – Hanovre – Berlin, Amsterdam – Hanovre – Berlin, Amsterdam – Hambourg – Copenhague – Malmö, Amsterdam – Brême – Hambourg et Amsterdam – Batavia (alors la plus longue ligne du monde, avec 14 350 km).

Dans les années vingt, des compagnies de transport par la voie des airs se développent ainsi dans toute l'Europe occidentale, la K.L.M. ayant montré l'exemple.

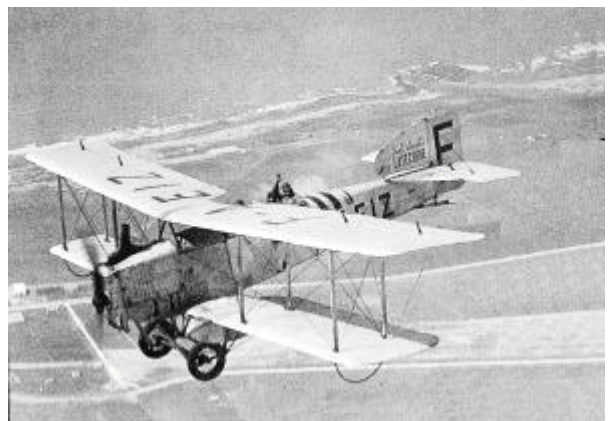
En 1931, la K.L.M. a transporté depuis Amsterdam 3 579 passagers vers Londres, 3 359 vers Paris et 2 986 vers Malmö en Suède.



Publicité des lignes Farman (1926). (Musée Air France).

#### La S.G.T.A. (ex Farman)

En 1920, la *Société des lignes Farman* sur Paris Londres et Paris Bruxelles exploite dix-sept Goliath et emploie à plein temps sept pilotes, pour trois vols par semaine. Son siège est toujours au 167, rue de Silly à Billancourt (usines Farman). Le 7 mai 1920, elle prend le nom de *Société Générale de Transports Aériens* (SGTA), mais tout le monde continue de parler des lignes Farman.



Breguet 14 n° de série 189, utilisé sur les lignes Latécoère de 1920 à 1925. (Cliché Musée de Biscarrosse).

La SGTA a comme concurrent sur Paris – Londres, la ligne qu'elle vise en priorité, la *Compagnie Générale Transaérienne* (CGT) sur le trajet Le Bourget - Hendon, utilisant des berlines Blériot-SPAD et plus spécialisée dans le trafic postal, plusieurs compagnies britanniques, la K.L.M. et une nouvelle compagnie française, la *Compagnie des Messageries Aériennes* (CMA).



En 1932, la S.G.T.A. dont le capital est de dix millions de francs, emploie 9 pilotes et 22 appareils : cinq Farman 190, six Farman 170, un Farman 250 et dix trimoteurs Farman, sur quatre lignes : Paris – Amsterdam, Paris – Cologne – Berlin, Paris – Francfort – Berlin et Cologne – Malmö.

#### La C.M.A. (Breguet)

La CMA, une société anonyme fondée en février 1919 et dont les actionnaires sont Louis Breguet, Louis Blériot, Louis Renault et René Caudron, utilise entre Le Bourget et Croydon des Breguet 14, avant la mise au point d'appareils voués spécifiquement au transport de passagers. En 1921, pour ajouter à son offre un service postal, la CMA absorbe la CGT.



Affiche de la Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA). (Musée Air France).

#### La C.G.E.A. (France)

Fondée le 20 mars 1920 par des banquiers, les frères Pelabon, la Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA), basée au Bourget, utilise sur Paris - Londres et Paris - Amsterdam des appareils Farman F-50 à cinq places. La CGEA inaugure le 7 mai 1922 le premier service de nuit sur Paris - Londres.



Le 1<sup>er</sup> janvier 1923, la CGEA sera absorbée à son tour par la CMA, ce qui va donner naissance à un nouveau groupe, Air-Union.

#### La Franco-Roumaine (France)

En décembre 1920, la France compte douze compagnies aériennes, car le 23 avril 1920 est créée vers l'est-européen la Compagnie de Navigation Franco-Roumaine, financée par le banquier Aristide Blank et dirigée par le général Duval avec comme chef pilote Albert Deullin, « As » de la guerre de 1914-1918 aux vingt victoires. Au départ du Bourget, la ligne s'étend vers Strasbourg (septembre 1920), Prague (octobre 1920), Varsovie et Constantinople en 1921, Berlin et Vienne en 1922 ; elle utilise des berlines Potez 9. Au départ de Marseille, elle s'étend vers Naples (1920), Athènes (1922), Beyrouth (1924), puis jusque Saïgon (1931), grâce aux efforts de Maurice Noguès, qui succède à Deullin, ce dernier ayant trouvé la mort le 29 mai 1923 lors d'un vol d'essai.



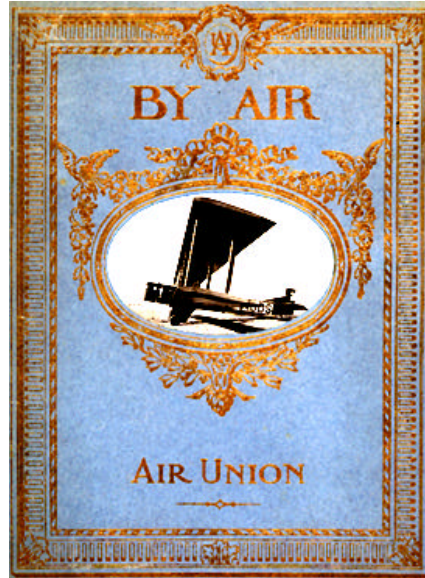
Affiche publicitaire de la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CIDNA) en 1922. (Musée Air France).

Le 1<sup>er</sup> janvier 1925, la Franco-Roumaine, alors la plus longue ligne du monde, pour afficher ses ambitions de développements internationaux, vers la Russie et vers la Chine en particulier, prend le nom de Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA). Doté d'un capital de dix millions de francs, son siège social demeure fixé au 22, rue des Pyrénées à Paris. Grâce aux services aériens développés par la CIDNA, Bucarest est à 24 heures de vol de Paris (alors qu'il faut trois jours par le train) et Moscou à 20 heures seulement.





Potez IX de la compagnie Franco-Roumaine. (Musée Air France).



Catalogue Air-Union (1924). (Musée Air France).

Durant l'année 1926, *Air-Union* voit arriver comme concurrent sur la ligne Paris – Londres les *Imperial Airways*, une puissante compagnie britannique née en avril 1924 de la fusion de plusieurs compagnies de transport plus ou moins concurrentes entre elles et subventionnées à hauteur d'un million de livres sur dix ans par le gouvernement de l'Empire britannique. Des regroupements semblables à ceux de la France et de la Grande-Bretagne s'opèrent un peu partout en Europe entre 1926 et 1929, donnant naissance aux grandes compagnies nationales.



Affiche de la CIDNA (Musée Air France).

#### L'Air-Union (France)

Constitué en janvier 1923 en société anonyme au capital de 14 millions de francs, l'*Air-Union* a son siège à Paris, 9, rue Auber.

Par les regroupements de la CMA dont il est le principal actionnaire, de la CGEA et de l'*Aéronavale*, Louis Breguet fait entrer au conseil d'administration de la compagnie de transport *Air-Union* ainsi formée les plus gros industriels du moment : Louis Blériot (Blériot-SPAD), Louis Renault (Société Anonyme des Usines Renault), Robert Morane (Morane-Saulnier), Fernand Lioré et son associé Henri Olivier (Lioré et Olivier) et René Caudron (Avions Caudron). Henri Potez et Marc Birkigt (Hispano-Suiza) font également partie des actionnaires.

Constituée en société anonyme au capital de 14 millions de francs, *Air-Union* a son siège à Paris, 9, rue Auber.



Publicité d'Air-Union pour les lignes de la Méditerranée, desservies par des hydravions LeO H-13 (1925).



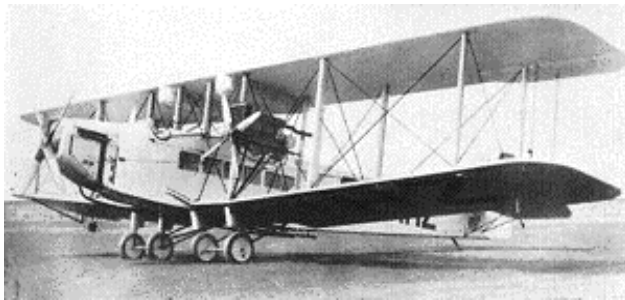
En 1930, Air-Union emploie 31 pilotes, dont six sur les lignes de la Méditerranée, et 40 appareils : treize hydravions bimoteurs Lioré et Olivier LeO H-13, quatorze Breguet 280 T, cinq Farman 190 et huit hydravions CAMS bimoteurs. La compagnie exploite les lignes Paris – Londres, Paris – Marseille, Marseille – Tunis – Bône et Paris – Genève.



### La Sabena (Belgique)

La SABENA (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne) créée en 1923 à la suite de la Société nationale pour l'étude des transports aériens utilise des appareils français et britanniques.

En 1930, La Sabena exploite quotidiennement en été un réseau de 1 950 km formé des lignes suivantes : Londres – Bruxelles – Cologne – Dusseldorf, Londres – Anvers – Dusseldorf – Essen, Cologne – Essen – Hambourg – Copenhague, Bruxelles – Anvers, Londres – Ostende – Anvers, Lympe – Ostende et Bruxelles – Londres (ligne de nuit).



Appareil de transport britannique Handley Page W8f de la SABENA (1924) : 12 passagers et 165 km/h de croisière. (Musée Air France).

La compagnie belge emploie en 1931 quatorze pilotes et aligne 29 appareils : dix-sept trimoteurs Fokker F 7, deux Fokker F 2, quatre trimoteurs Westland, trois trimoteurs Handley-Page et deux bimoteurs Handley-Page.

En 1932, la Sabena doit supporter l'exploitation d'une très coûteuse ligne vers le Congo qui passe par Paris et Marseille.



Affiche publicitaire de la Sabena (1948) commémorant 25 ans d'existence. (Document Sabena).



Publicité de la Sabena (1925) rappelant l'avantage de l'avion en vitesse sur le paquebot et sur le train. (Source Sabena).

Date	Compagnie	Actionnaires	Lignes desservies
1918	Lignes aériennes Latécoère	Latécoère, Daurat	Espagne, Maroc
1919	Lignes Farman	Frères Farman	Lille, Londres, Amsterdam, Copenhague
	Cie des Messageries aériennes (CMA)	Caudron, Morane, Saulnier, Deperdussin, Renault, Breguet, Blériot, Weiller, Gauchet	Lille, Bruxelles, Amsterdam
	Grands Express Aériens (CGEA)	Frères Pelabon et frères Farman	Europe
	Cie Générale Transaérienne	H. Deutsch de la Meurthe	Londres, Europe du Nord
	Cie Aéronavale	Lioré et Olivier, Clément-Bayard	Méditerranée
1920	Sté Générale de Transports Aériens (SGTA) ex Lignes Farman	Frères Farman et Latham	Londres, Genève, Europe du Nord
	Compagnie Franco-Roumaine	Blank, Duval, Deullin	Europe centrale, Istanbul, Ankara
1921	Cie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA) (ex Lignes Latécoère)	Latécoère, Daurat	Espagne, Maroc, Algérie, sénégal, vols vers Amérique latine
	Messageries Aériennes	Actionnariat classique	Lille, Lyon, Marseille, Bâle, Zurich, Bruxelles, Amsterdam, Londres
1923	Air Union (fusion des CMA et CGEA)	Breguet, Blériot, Renault, Lioré, Morane, Saulnier, Birkigt	France, Europe
	Cie des Messageries Transaériennes	Faure puis Noguès	Réseau à l'étude vers l'Orient
1925	Cie Internationale de navigation aérienne (CIDNA)	Ex Franco-Roumaine, plus Noguès	Europe Centrale, Proche Orient
	Air Union Lignes d'Orient	Canal de Suez, PLM, Faure, Allègre, Noguès	Moyen Orient

Tableau 2 : historique des premières compagnies aériennes françaises, avant la création d'Air Union en 1926.

### L'Aéronavale (Lioré)

Quand la *Société Maritime de Transports Aériens* (lire plus haut S.M.T.A.) appelée l'*Aéronavale* met en service sur les lignes de la Méditerranée les hydravions Lioré et Olivier LeO H-13 le 16 mai 1923, elle franchit un pas décisif en matière de confort : quatre passagers prennent place dans une cabine fermée, capitonnée et bien éclairée, les deux hommes d'équipage étant à l'air libre derrière les plans de voilure, une solution qui remplace avantageusement les rudes hydravions militaires employés jusque-là avec des avisos.



Logo de la compagnie aérienne L'Aéronavale entre 1921 et 1924. (Musée Air France).

Une cinquantaine de LeO H-13 sont mis en service sur la ligne Marseille – Tunis – Bône (longue de 1 293 km), remplacés en 1926 – au moment de son intégration dans l'*Air-Union* - par des LeO H-19 identiques aux moteurs près (plus modernes). Les machines font une escale de ravitaillement à Ajaccio.

En 1930 et 1931, six aller et retour par semaine sont réalisés pendant l'année sur Marseille – Tunis et trois aller et retour par semaine sont organisés du 19 avril au 3 octobre sur Tunis – Bône. La durée totale du voyage entre Marseille et Bône n'est que de 10 h 30, haltes comprises. Les tarifs sont les suivants :

- Aller Marseille – Tunis : 1 000 francs
- Aller et retour : 1 900 francs
- Messageries : 10,80 francs par kg
- Surtaxe postale : 1 franc par 10 grammes.

### La Deutsche Luft Hansa (Allemagne)

La *Deutsche Luf Hansa* Allemande est créée en 1926 et basée à Berlin Tempelhof ; en 1934, cette très grosse compagnie prend simplement le nom de *Lufthansa*.



Dans les années 1920, l'Allemagne dispose de trois compagnies : la *Deutsche Luft Hansa*, importante

compagnie nationale exploitant en 1930 un réseau de 49 700 km formé de 66 lignes couvertes par 148 appareils et 129 pilotes ayant transporté en 1931 près de 83 000 passagers (seuls les Etats-Unis font mieux), la *DELAG*, dont les Zeppelins devaient rallier les Etats-Unis et qui n'a encore réussi qu'à faire passer du fret, qui a transporté dans l'année 1930 13 680 passagers avec 15 pilotes et 20 appareils (sans compter les dirigeables), et la *Deutsch-Russische Luftverkehrs Gesellschaft* ou *Deruluft* russo-allemande, qui exploite les lignes vers l'est avec 11 pilotes et 11 avions.

### L'Aéropostale (France)

Chargé par le gouvernement français d'une mission de reconnaissance destinée à établir des lignes aériennes en Amérique du Sud, lignes qui prolongeraient les lignes Latécoère qui vont de Toulouse au Sénégal via l'Espagne et le Maroc, Pierre-Georges Latécoère, devenu constructeur à part entière et n'ayant pas les moyens financiers suffisants, vend en 1927 ses lignes aériennes à Marcel Bouilloux-Lafont.



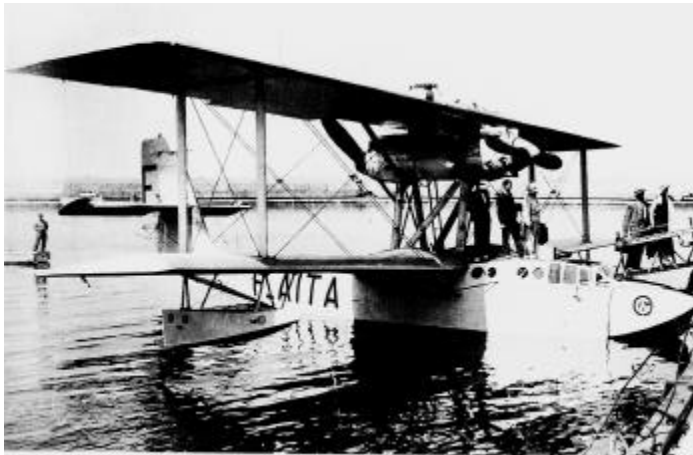
Publicité pour l'Aéropostale (1929). (Cliché Air France).

La nouvelle compagnie prend le nom de *Compagnie Générale Aéropostale*. Son siège social est à Paris au 5, avenue de Friedland. Le capital est de 45 millions de francs.

La compagnie, au destin fabuleux, emploie en 1930 jusqu'à 50 pilotes, dont Mermoz, Saint-Exupéry et Guillaumet et 131 appareils : quarante Latécoère 25, quarante-trois Latécoère 26, trente Latécoère 28, trois Latécoère 32, un Potez 29, cinq Potez 25 (dont un fut fatal à Guillaumet), un Lioré et Olivier LeO H-198 (pilote par Saint-Exupéry), quatre CAMS, un hydravion géant Latham 47 et trois appareils divers. C'est la plus grande compagnie aérienne française. Son réseau s'étend partout : ligne Marseille – Alger, ligne Toulouse – Maroc (Casablanca), lignes Sud-Américaines reliant le Brésil (Rio) à l'Uruguay, à l'Argentine (Buenos Aires) et au Chili (Santiago) reliées en 1930 par la ligne Sénégal (St-Louis) – Brésil. Mais l'aventure se termine mal.

En mars 1931, l'Aéropostale est mise en liquidation judiciaire. Un comité d'Etat dirigé par le directeur général des Chemins de fer de l'Etat, Raoul Dautry (1880-1951), assure l'intérim de la gestion, avant que la création d'Air France en 1933 ne vienne sauver ce qui reste. A sa mort, Bouilloux-Lafont est totalement ruiné.





CAMS 53 de l'Aéropostale. (Musée de Sartrouville).

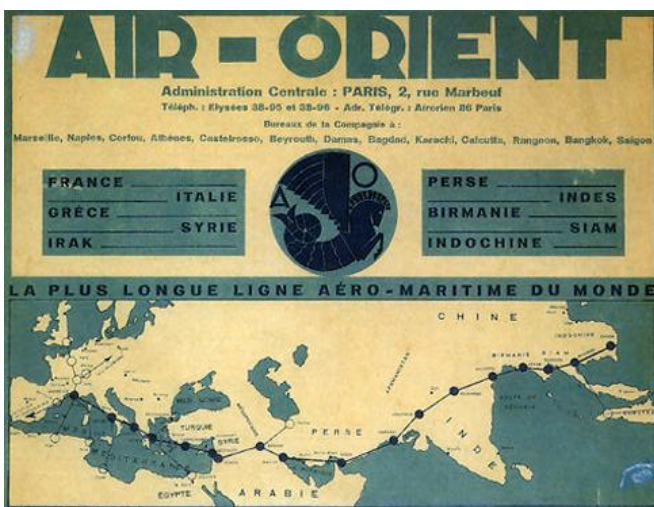
#### L'A.B. Aerotransport (Suède)

La principale compagnie scandinave en 1929 est l'A.B. Aerotransport suédoise, née en 1924, employant 9 pilotes et utilisant 8 appareils Junkers suédois (moteurs et appareils allemands ou britanniques construits en Suède sous licence, les ingénieurs allemands ayant trouvé refuge en Suède suite à l'application du traité de Versailles). En 1931, la compagnie suédoise utilise deux Junkers G 24, trois Junkers F 13, deux Junkers W 33 et un hydravion Junkers G-24.

En 1930, la compagnie suédoise a transporté 17 326 passagers sur cinq lignes : Malmö – Copenhague – Hambourg – Amsterdam, Malmö – Copenhague – Amsterdam, Stockholm – Helsingfors, Malmö – Copenhague – Hanovre – Amsterdam et Göteborg – Copenhague.

#### Air-Orient (France)

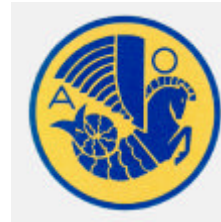
Constituée en 1930 par la fusion d'*Air-Union Lignes d'Orient* (créées par Noguès) et d'*Air-Asie*, financée par la compagnie du Canal de Suez, Air-Orient dont le siège est à Paris, 9 rue Auber, au capital de 22,4 millions de francs, exploite les lignes Marseille – Bagdad et Bangkok – Saïgon. Le 17 janvier 1931 elle inaugure la ligne au complet Marseille – Saïgon (12 289 km).



La ligne France-Indochine d'Air-Orient en 1931 est la plus longue du monde. (Musée Air France).

En 1931, Air-Orient emploie 15 pilotes et 25 appareils : douze hydravions CAMS 53, deux Farman

190 et trois Farman 303. La fréquence des vols sur Bagdad-Bangkok est d'un vol par semaine, de même que sur Bangkok-Saïgon. Les transports sont effectués par hydravions de Marseille à Beyrouth et par avion de Bagdad à Saïgon.



#### La Swissair (Suisse)

La Swissair est créée le 26 mars 1931 par la fusion de *Balair*, dirigée par Balz Zimmermann et *Ad Astra*, dirigée par Walter Mittelholzer. La compagnie exploite alors un réseau long de 5 079 km, avec 11 pilotes et 13 appareils, deux Dornier Merkur, un Fokker F 7, sept trimoteurs Fokker et trois petits appareils. Les huit lignes développées sont des dessertes européennes : Budapest, Amsterdam, Berlin, Prague, Paris, Lyon, Lucerne, Cherbourg (liaison avec les paquebots transatlantiques).

La Suisse compte aussi deux autres compagnies, *Alpar* (lignes internes) employant 3 appareils et 4 pilotes et l'*Ostschweizerische Aerogesellschaft*, née en 1930, desservant St Gall avec 2 pilotes et 2 appareils

#### Iberia (Espagne)

*Iberia* est fondée en Espagne en 1931 par le gouvernement qui regroupe de la même façon plusieurs compagnies, dont la *Concesionaria de Lineas Aeras Subvencionadas SA* ou *CLASSA*, née le 13 mars 1929, sur deux lignes, Madrid – Séville et Madrid – Barcelone, exploitées par 8 pilotes et 7 trimoteurs Junkers, Fokker et Ford.

Une exploitation vers les îles Canaries (Tenerife), tentée en 1930, est suspendue en 1931.



Antonov 14 « Pravda » (1931).

#### L'Aeroflot (U.R.S.S.)

La compagnie soviétique *Aeroflot* apparaît en 1932. Elle fait suite à la *Dobrolet*, créée le 14 mars 1923 par Lénine. Les seules informations « officielles » données sur le trafic en 1931 sont les suivantes.

Année	Km	Passagers	Fret en Kg	Fret postal
1930	3 961 671	12 013	134 301	116 654
1931	5 241 073	18 984	228 314	324 214

Tableau 3 : exploitation des lignes aériennes soviétiques. (Source Aeroflot mai 1932).

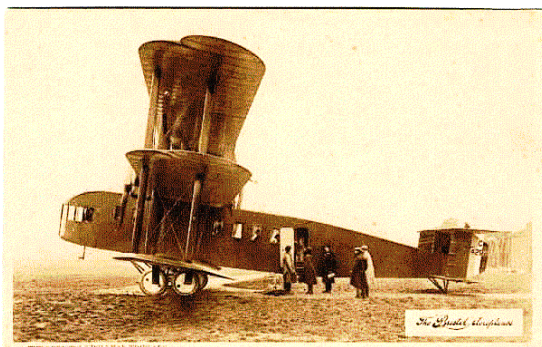
### Ala Littoria (Italie)

La compagnie italienne *Ala Littoria* est fondée le 28 août 1934 et elle est évidemment soutenue par le régime fasciste de Mussolini. Auparavant, l'Italie comptait sept compagnies, desservant vingt-neuf destinations : La *Societe Italiana Servizi Aerei* dessert quatre lignes au départ de Trieste ; La *Societa Anonima Navigazione Aera* dessert six lignes au départ de Rome, Gênes et Syracuse ; La *Societa Anonima Aero Espresso Italiana* dessert deux lignes depuis Brindisi ; La *Societa Anonima Transadriatica* dessert six lignes au départ de Venise ; La *Societa Aera Mediterranea* dessert six lignes au départ de Rome et Brindisi ; La *Societa Anonima Aviolinee Ataliene* dessert quatre lignes depuis Milan et la *Societa Anonima Adria Aereo Lloyd* dessert Tirana en Albanie.

Le réseau italien est l'un des plus longs d'Europe, avec 18 723 km en 1931, employant 94 pilotes et 78 appareils : quinze trimoteurs Cant italiens, vingt-deux hydravions Dornier Wal allemands, treize Junkers F13 et deux Junkers G23 allemands, plus une douzaine d'hydravions Savoia italiens. Les compagnies italiennes ont transporté 33 650 passagers, plus de cent tonnes de fret postal et 600 tonnes de colis de toute nature en 1931.

### La « Lot » (Pologne)

Depuis 1919, la compagnie polonaise *Polskie Linje Lotnicze* ou « Lot » qui résulte de la fusion des *Polska Linja Lotnicza* et *S.A. Aero* exploite 16 lignes sur 4 279 km en été avec 29 pilotes et 27 appareils : onze Junkers F13, six Fokker F 7 et dix trimoteurs Fokker à moteurs Skoda.



En 1926, le Bristol Pullman des Imperial Airways ligne Paris – Londres est inférieur au Farman Goliath et très inférieur au LeO-21. (Carte postale ancienne).

### La Grande-Bretagne, un cas atypique.

Le très vaste Empire britannique sur lequel on dit que « le soleil ne se couche jamais » est en réalité très mal desservi par les lignes aériennes dans les années 1920. La Grande-Bretagne, qui dispose de la plus grande marine du monde, ne possède en 1931 que 18 819 km de lignes aériennes, limitées à l'Europe et au Moyen-Orient.

Les *Imperial Airways* (lignes de l'empire) en réalité, n'ont que cinq lignes : Londres – Paris (service tri-quotidien en été et bi-quotidien en hiver et ligne dominée par les Français), Bruxelles et Cologne (service quotidien très concurrencé par les autres compagnies d'Europe), Paris – Bâle et Zurich (service quotidien en été seulement), Karachi-Delhi (une desserte par semaine durant toute l'année) et la ligne Paris – Brindisi – Athènes – le Caire – Assouan Khartoum – Mouanza (service partiel hebdomadaire, les étapes Paris – Brindisi et Alexandria – Le Caire se faisant par le train de nuit).

Les fonctionnaires de l'empire en poste aux Indes et en Australie se plaignent de lire des quotidiens vieux d'un

mois, d'attendre leur solde aussi longtemps, et rechignent à obtempérer aux ordres, arguant de la lenteur des aller et retour de courriers, deux mois. En réalité, ces courriers à destination lointaine vont plus vite (et plus sûrement) par mer que par air.

C'est pourquoi le gouvernement de sa gracieuse majesté a décidé en 1929 la construction et la mise en service vers les Indes de deux dirigeables géants, les R-100 et R-101, et le lancement d'hydravions à long rayon d'action Short « Empire » pour desservir l'Australie, les Indes, la Chine et l'Égypte.



Un Handley-Page « Hannibal » survole Croydon. (Musée Air France).

Malgré les difficultés liées à un si grand Empire, durant l'année 1931, les *Imperial Airways* ont transporté 30 581 passagers sur près de deux millions et demi de kilomètres cumulés, 635 tonnes de bagages et 121 tonnes de fret postal. La compagnie emploie 38 pilotes se partageant 32 gros appareils : cinq Armstrong Whitworth *Argosy*, six De Havilland *Hercules*, dix Handley-page *Hannibal* et *Heracles*, un Westland IV, un De Havilland 50, deux Avro X, quatre hydravions Short *Calcutta* et trois hydravions Short *Kent*.

Compagnie	Réseau (Km)	Trafic passager au kilomètre	Fret (en tonnes par km)	Poste (en tonnes par km)
Air-Union	2 956	8 917 170	353 313	18 390
Aéropostale	17 213	4 034 471	61 538	302 746
CIDNA	4 611	2 341 676	245 151	19 952
SGTA	3 053	2 620 546	132 094	10 506
Air-Orient	12 289	508 922	17 406	47 176
TOTAL	40 122	18 422 785	809 502	388 770

Tableau 4 : importance des compagnies françaises en Europe en 1931. L'I.A.T.A. publie des chiffres par kilomètre parcouru, ce qui complique les calculs mais permet de comparer les résultats. (Source l'année aéronautique 1932).





*Situé à 17 kilomètres de Londres, l'aéroport de Croydon possède déjà en 1931 une piste bétonnée. (L'Illustration).*



*LeO 213 n° 1 immatriculé F-AIFD ou avion restaurant, photographié en couleur, ce qui est rarissime. (Musée Air France).*

## Paris – Londres : une terrible concurrence

Dès 1920, il est clair que les lignes vers Londres sont les plus fréquentées, en particulier la ligne Paris – Londres. Nommé le 20 janvier 1920 à la tête de l'aviation civile, le Premier ministre de l'Air Pierre-Etienne Flandin (1889-1958) soutient par des subventions les compagnies aériennes qui permettent de maintenir la France au sommet des pays développés. Même si l'économie française marche au ralenti après la terrible guerre, le développement des transports fait partie pour le gouvernement Poincaré des priorités. L'aide de l'Etat consiste dans un premier temps à un versement de primes : prime d'achat couvrant une partie de l'investissement en matériel, prime kilométrique versée en fonction des distances parcourues, et primes de rendement commercial, versée en fonction du nombre de voyageurs transportés.



Agence parisienne d'Air Union vers 1926. (Musée Air France).

Mais la création et le développement des lignes aériennes coûte cher. Si le trafic voyageurs et le fret postal augmentent de 1919 à 1921, il stagne en 1922 à la suite du « battage fait par certains journaux sur les accidents d'avions », dus en particulier à des conditions atmosphériques défavorables, et il diminue encore l'année suivante, en 1924. Purement privé et entre les mains des capitaines d'industrie de la guerre de 1919 à 1923, le financement des infrastructures, du matériel et du personnel au sol est peu à peu pris en charge par le gouvernement. La France ne peut laisser ses compagnies aériennes sans soutien dans un tel contexte international de concurrence.

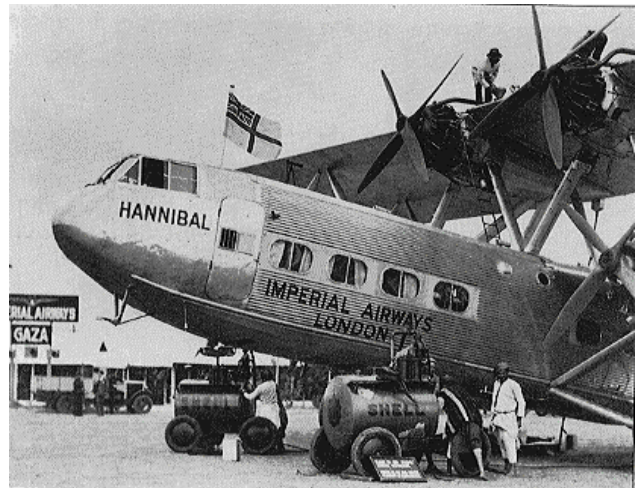


Berline Breguet 28 T d'Air Union assurant le trafic passager Paris - Londres à la fin des années 1920. (Musée de l'Air).



Les berlines Breguet 28 T assurant le trafic passager Paris - Londres à la fin des années 1920 n'offrent qu'une habitabilité limitée. (Musée de l'Air).

Les responsables ne manquent pas d'imagination pour réussir. La France est le premier pays à offrir des services nouveaux : vols de nuit, voitures restaurant, salons fumeurs, divertissements. La compagnie parisienne, qui développe des agences en Europe, emploie et paie cher des hommes de talent : Albert Gauchet, son directeur général à Paris ou Jack Bamford, directeur en Grande-Bretagne. Robert Bajac, son chef pilote (l'un des derniers As qui ait survécu à la guerre), organise les premiers vols de nuit réguliers sur la ligne Paris Londres. Le pilote Paul Codos, un spécialiste des vols sur longues distances, est le premier à effectuer pour Air Union un vol commercial régulier de nuit Londres – Paris, le 27 janvier 1926. Comme le radar de bord n'existe pas, les pilotes refusent d'être enfermés dans des cabines et tendent l'oreille, c'est leur système pour éviter les collisions. Mais cette technique a ses limites et Bajac trouvera la mort le 1<sup>er</sup> avril 1935 lors d'un vol de nuit, à Gournay en Bray.

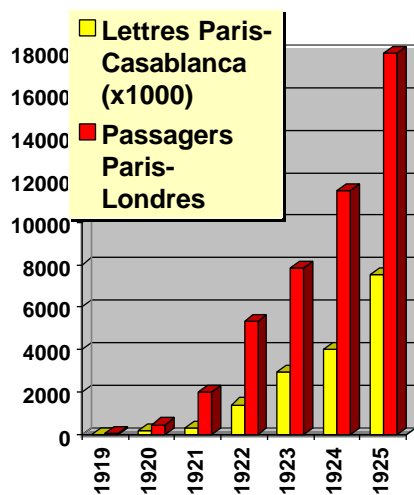


L'impressionnant quadrimoteur Handley-Page « Hannibal » des Imperial Airways est mis en service entre Paris et Londres en 1929. (Musée de Duxford).

La ligne la plus convoitée en Europe par les diverses compagnies aériennes, parce que la plus demandée, est la ligne Paris - Londres.

Si l'on observe le trafic d'Air-Union depuis l'aéroport de Paris Le Bourget, la ligne vers Londres est la plus chargée, devant celle vers Lyon et Marseille, celle d'Amsterdam, la ligne de Bruxelles, vers Zurich, vers Cologne et enfin vers Strasbourg, avec 666 départs chaque année, soit trois à quatre départs par jour en semaine, contre deux aux Imperial Airways. Entre 1926 et 1933, Air-Union est la seule des cinq compagnies aériennes françaises à supporter cette ligne, assurant 70% du trafic passagers et 90% du trafic fret entre Paris et Londres.





Evolution du marché du transport aérien, période 1919 à 1925. (Source revue *l'illustration* 1926).

En 1926, lors de sa création, *Air-Union* transporte déjà 7708 passagers sur cette seule ligne, ce qui représente la moitié de son trafic. Dès sa constitution, la compagnie recherche un appareil mieux adapté à des vols prolongés et nocturnes au-dessus des mers que les anciens bombardiers Farman de la première guerre. La compagnie désire offrir à ses clients des cabines où il est possible de fumer, de déjeuner, de se tenir debout. Elles doivent être éclairées de jour par de larges hublots et la nuit par des ampoules électriques alimentées par les moteurs ou par une génératrice électrique. Pour les vols de nuit et pendant la mauvaise saison, la cabine doit être chauffée.

Année	Km parcourus	Passagers	Messageries (en tonnes au Km)	Poste (en tonnes par Km)
1927	576 000	5 082	126 250	459
1928	700 629	8 544	160 391	745
1929	950 606	10 648	259 228	1 331
1930	914 540	9 701	235 760	2 269
1931	1 026 256	12 762	291 895	4 207

Tableau 5 : variations du trafic de l'*Air-Union* sur la ligne Paris – Londres. (Source : *L'année aéronautique* 1932).



LeO 21 n° 2 (moteurs Hispano-Suiza) immatriculé F-AIFE, ayant servi comme avion bar. (Collection Arnaud Delmas).

Le problème financier principal d'*Air-Union* est celui des investissements nécessités par les moyens au sol et l'entretien des appareils. L'Etat français prend à sa charge, à travers le Service de la Navigation aérienne, qui dépend du ministère de l'Air en 1928, un certain nombre de frais : le financement des aérogares, celui des

gares d'escale, l'aménagement des terrains de secours, le déploiement des installations de phares à longue portée, l'installation et le suivi des stations de météo et du réseau T.S.F. - qu'on appelle maintenant « radio » - laissant aux compagnies le soin de payer les salaires des mécaniciens, des pilotes et Stewards, acheter les avions, et financer la création des agences commerciales et payer leur personnel au sol (mécaniciens, agents commerciaux).



Embarquement au Bourget pour un vol Paris – Londres, 1929. (Larousse commercial 1930).

C'est ainsi que pour développer les infrastructures nécessaires aux compagnies aériennes, l'Etat verse 838 millions de francs en 1927 et 1 592 millions de francs aux budgets 1928-1929. Comme à ce moment la circulation des plis postaux et des personnes ne cesse d'augmenter, le Gouvernement français, dès 1926, verse aussi des subventions à la compagnie privée *Air-Union* afin qu'elle entretienne les lignes ouvertes. En 1927/1928, les compagnies de transport françaises dans leur ensemble ont ainsi touché 193 millions de francs et 419 millions de francs en 1929/1930.



L'impressionnant quadrimoteur Handley Page « Scylla » qui succède au Bristol Hannibal sur Paris – Londres en 1934. (Musée Air France).

Au 1<sup>er</sup> mai 1932, *Air-Union* exploite sur ses quatre lignes 40 appareils aux mains de 31 pilotes : cinq Farman 190 Titan Jupiter 230 ch, huit hydravions CAMS bimoteurs Hispano-Suiza de 600 ch, treize Lioré et Olivier LeO 213 bimoteurs sur la ligne Paris – Londres et quatorze Breguet 280 T à moteurs Renault 450 ch ou Hispano-Suiza 580 ch. Depuis le début de l'année 1932, la compagnie de transport aérien assure les correspondances avec les arrivées des transatlantiques sur les lignes Le Havre – Paris et Cherbourg – Paris.

En 1931, le réseau aérien français comporte quatorze lignes exploitées par cinq compagnies, *Air-Union*, la *Compagnie Générale Aéropostale*, la *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* (CIDNA), la *Société Générale de Transports Aériens* et *Air-Orient* (tableau 6).



Petit carnet des horaires d'Air-Union en 1928. La publicité dit : « The First Air Line in the World » (la plus grande ligne du monde) ! (Musée Air France).

Compagnie	Pilotes	Avions
Air-Union	31	40
C.G.A.	50	131
CIDNA	18	40
S.G.T.A.	9	22
Air-Orient	15	25
TOTAL	123	258

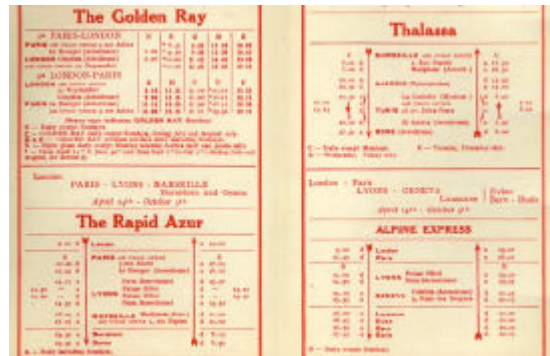
Tableau 6 : effectifs des compagnies aériennes françaises subventionnées, en 1931. (Source : l'année aéronautique).



L'aéroport du Bourget en 1928. (Musée de l'Air).



Le LeO 213 n° 3 immatriculé F-AIVG au Bourget. (Collection Arnaud Delmas).



Air-Union en 1928, avec la ligne The Golden Ray, assure entre Londres et Paris plusieurs vols par semaine. Les autres lignes sont Paris - Marseille, ligne baptisée The Rapid Azur, qui prolonge Londres - Paris, Alpine Express vers Genève et Thalassa entre Marseille et l'Afrique du Nord. (Musée Air France).



Le même LeO 213 n° 3 dont la photo a été détournée, pris dans le catalogue constructeur. (Collection Arnaud Delmas).

Ligne	Km	Taux de régularité	Taux de remplissage
<b>Compagnie Générale Aéropostale</b>			
France-AOF-Amérique du Sud	1 425 545	98 %	25 %
France-Maroc	1 588 578	97 %	36 %
Marseille-Alger	453 654	86 %	26 %
<b>Compagnie Air-Union</b>			
Paris - Londres	1 026 256	95 %	71 %
Paris - Marseille	556 990	97 %	49 %
Marseille - Tunis - Bône	630 091	92 %	89 %
Paris - Genève	73 098	98 %	22 %
<b>Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA)</b>			
Paris - Istanbul	1 611 234	76 %	41 %
Paris - Bâle - Zurich	75 276	92 %	40 %
<b>Société Générale de Transports Aériens</b>			
Paris-Amsterdam	384 667	95 %	47 %
Paris - Cologne - Berlin	293 414	95 %	63 %
Paris - Franksfort - Berlin	137 765	97 %	57 %
Cologne - Malmoe	105 375	96 %	37 %
<b>Compagnie Air-Orient</b>			
France - Indochine	906 290	96 %	28 %
TOTAL	9 268 233	91 %	45 %

Poids respectif des compagnies aériennes françaises (Source : L'année aéronautique 1931-1932).

Sur Paris - Londres, Air-Union dispose de deux LeO 212 (moteurs Hispano-Suiza), livrés fin 1926, transformés en voitures restaurant et avion bar, plus dix LeO 213 (moteurs Renault) livrés en décembre 1927, utilisés comme avions de transport. Une treizième machine est mise en réserve.

Dès sa mise en service sur Paris - Londres en 1927, le gros biplan bimoteur Lioré et Olivier LeO 213 offre des services nouveaux et un confort inégalé. L'avion transporte 18 passagers en version normale (fauteuils), 12 en version avion bar et 6 en version voiture



restaurant. Volant en croisière à plus de 160 km/h et en pointe à plus de 200 km/h, les LeO 213 des « Golden Ray » (rayon d'or) effectuent le vol Le Bourget - Croydon en moins de deux heures, même par fort vent d'ouest, contre 3 h ½ auparavant avec les berlines Blériot.



Le LeO 213 n° 4 F-AIZN. (Collection Arnaud Delmas).

La ligne Paris – Londres (dont la longueur est de 375 kilomètres) est exploitée par les LeO 213 d'Air-Union à raison de trois aller et retour quotidiens pendant le mois de janvier, deux aller et retour quotidiens de 1<sup>er</sup> février au 19 avril, trois aller et retour quotidiens en semaine et deux aller et retour quotidiens le dimanche du 20 avril au 3 octobre, et enfin de 4 octobre au 31 décembre deux aller et retour quotidiens en semaine et un le dimanche.

La durée du voyage est de deux heures en moyenne sur l'ensemble de l'année. Un tarif de seconde classe particulièrement attractif est instauré :

Voyage aller : 450 francs

Aller et retour 657 francs

Surtaxe postale : 0,75 franc par 20 grammes.

Grâce aux Lioré et Olivier, de 1927 à 1932 le trafic passager d'Air-Union sur la ligne ne cesse de croître (tableau 5).



La cabine arrière du LeO 213, offre douze places en version voiture restaurant et voiture bar (Collection Arnaud Delmas).

Au 1er mai 1932, les cinq compagnies françaises subventionnées couvrent un réseau qui développe 40 122 km (le troisième plus long du monde, après les Etats-Unis, 81 090 km, et l'Allemagne, 52 428 km, et devant l'URSS, 27 746 km, la Grande-Bretagne, 18 819 km et l'Italie, 18 723 km).

Ces compagnies aériennes ont transporté au cours de l'année 1931 des passagers sur plus de neuf millions de kilomètres avec 123 pilotes et 258 avions, avec un

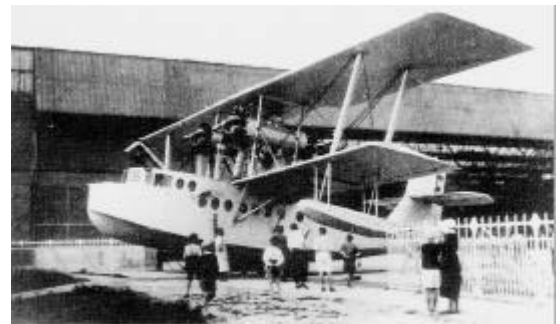
taux de régularité moyen de 91 % et un taux de remplissage moyen de 45 %. En 1933, elles formeront Air France.



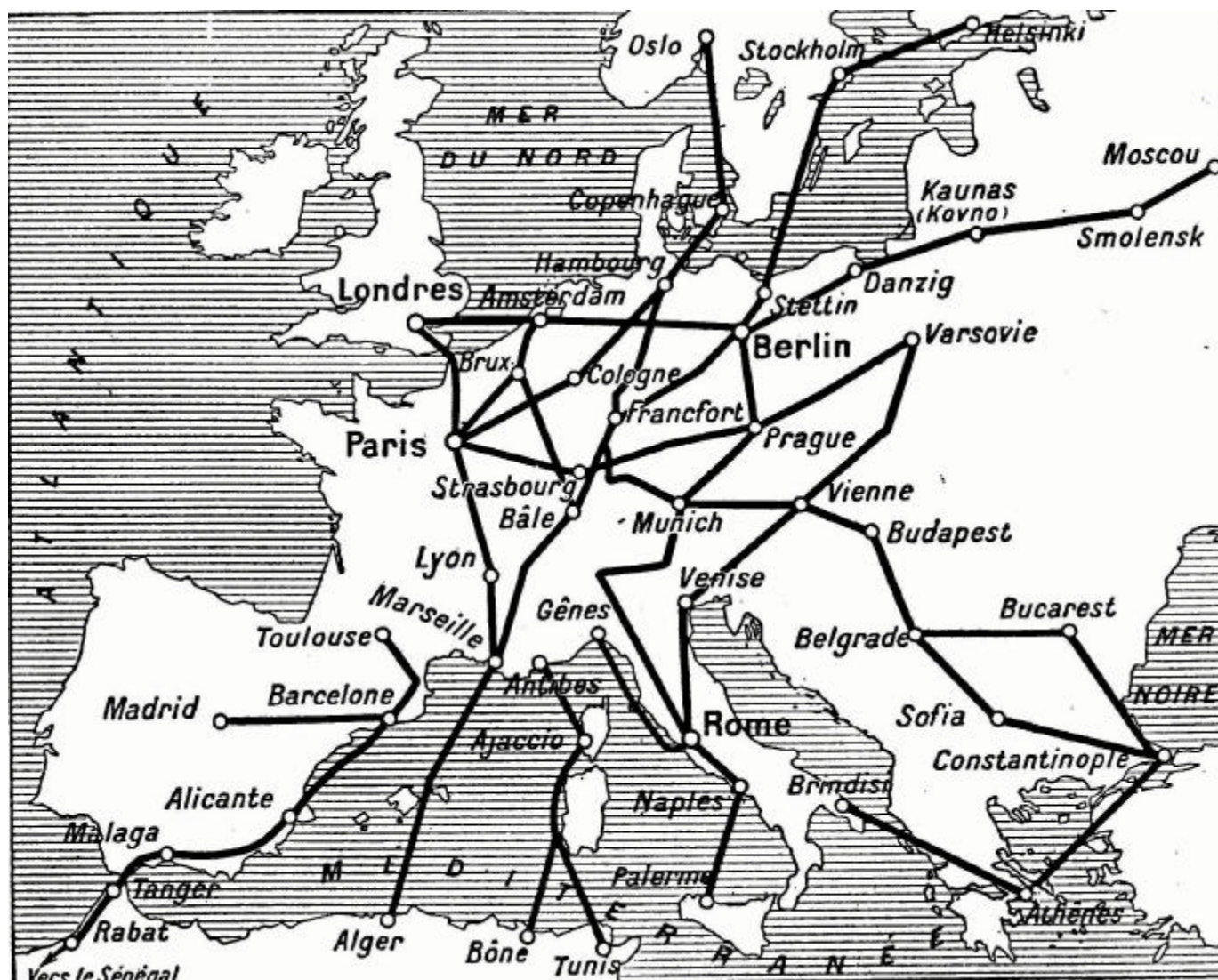
Le nouveau ministre de l'Air, A-V. Laurent-Eynac, lors de l'inauguration de l'aérogare du Bourget en 1928, admire un LeO 213. (Collection Arnaud Delmas).

Pays	Km de lignes	Avions	Pilotes	Lignes nombre
Grèce	712	4	6	2
Danemark	675	5	3	2
Suède	1 902	8	9	5
Espagne	880	9	8	3
Autriche	3 995	9	10	9
Mexique	6 663	13	21	5
Suisse	5 079	13	11	11
Hongrie	1 320	13	10	4
Colombie	4 000	20	12	4
Pays-Bas	4 880	25	25	11
Australie	13 073	26	23	12
Yougoslavie	1 980	26	31	5
Pologne	4 279	27	20	16
Belgique	1 950	29	14	8
Tchécoslovaquie	3 555	30	17	7
Grande-Bretagne	18 819	32	38	5
Canada	8 107	51	49	18
Italie	18 723	78	94	29
URSS	27 746	NC	NC	NC
Allemagne	52 428	179	155	55
France	40 122	258	123	14
Etats-Unis	81 090	590	690	39
TOTAL	295 749	1 580	1 520	294

Les effectifs du transport aérien mondial en 1932. (Source : L'année aéronautique 1931-1932).



CAMS 58-3, photographié en 1931. (collection privée).



Réseau européen des lignes aériennes, situation de janvier 1930. (Larousse commercial 1930).

L'aéroport du Bourget (marqué Paris sur la carte) voit transiter 43 % d'Américains, 32 % d'Anglais, 13 % de Hollandais et Belges et seulement 6 % de Français. Sur les lignes de la Méditerranée (lignes Latécoère), les Français sont la majorité (82 %), devant les Espagnols (5 %) et les Anglo-Saxons (4 %).





### Activités des lignes de l'AIR-UNION

EN	EN
<b>1929</b>	<b>1930</b>
PREMIER SEMESTRE	PREMIER SEMESTRE
Passagers . . . 5.619	Passagers . . . 6.714
Frêt. . . . . 276.300 <sup>kgs</sup>	Frêt. . . . . 400.297 <sup>kgs</sup>
Poste . . . . . 2.769 <sup>kgs</sup>	Poste . . . . . 13.607 <sup>kgs</sup>



# AIR UNION

9, rue Auber, 9  
PARIS



Publicité Air-Union parue dans L'Aéronautique n° 138 de novembre 1930. (Collection de l'auteur).