

# Brevet d'Initiation Aéronautique

Histoire et culture aéronautique

# L'entre 2 guerres

## **L'EXPLORATION DU GLOBE ET LES GRANDS RAIDS (1920-1930)**

Dés la fin de la guerre, une série d'explorations va donner à l'avion la maîtrise du monde.

## **LE SERVICE POSTAL ET L'AÉROPOSTALE**

Le Service Postal, c'est le transport du courrier.

## **NAISSANCE DE L'AVIATION MARCHANDE. LES COMPAGNIES AERIENNES**

L'année 1930 a mis fin aux rêves des pionniers. On est allé un peu partout mais on complète la découverte de la terre.

On vole la nuit et aussi par mauvais temps.

1919 - 8 février : Première liaison commerciale France-Grande-Bretagne entre Paris et Londres.

**1919 - 14-15 juin : Première traversée sans escale de l'Atlantique par les Britanniques Alcock et Brown à bord d'un Vickers Vimy**

**1921 - 1er avril : Première traversée des Andes par la Française Adrienne Bolland sur Caudron G.III.**

**1922 - 5 juin : Les Portugais Cabral et Coutinho signent la première traversée de l'Atlantique Sud.**

1923 - 27 juin : Le premier ravitaillement en vol est réussi à San Diego (Californie).

1925 - L'Aéropostale inaugure la ligne Casablanca-Dakar.

1926 - octobre : Le record du monde de distance avec 5 396 km sans escale par Costes et Rignot sur un Bréguet 19.

**1927 - 21 mai : Charles Lindbergh franchit l'Atlantique Nord sans escale entre New York et Paris(Le Bourget).**

1928 - 12-13 avril : Un équipage irlandais-allemand réussit la traversée de l'Atlantique Nord d'est en ouest.

1929 - 21 novembre : Costes et Bellonte achèvent un raid de 24 275 km à bord de leur Point d'interrogation.

**1930 - 12 mai : Jean Mermoz relie Saint-Louis (Sénégal) et le Brésil en 21 heures à bord d'un Latécoère 28.**

**1930 - 1er septembre : Costes et Bellonte franchissent l'Atlantique nord sans escale entre Le Bourget et New York.**

**1932 - 21 mai : Amelia Earhart est la première femme à traverser l'Atlantique Nord en solo.**

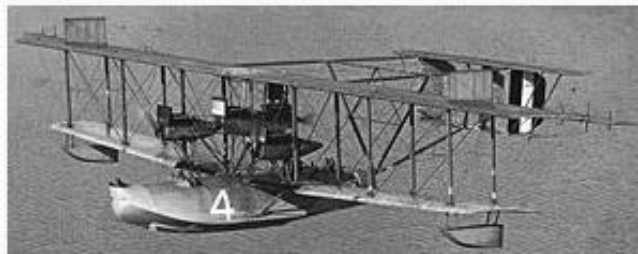
1936 - 7 décembre : Disparition de Mermoz, Pichodou, Lavidalie, Ézan et Cruveilhaer dans l'Atlantique Sud à bord de l'hydravion Latécoère 300 Croix-du-Sud.

**1919** : La conquête de l'atlantique... 8 ans avant Lindbergh !!!

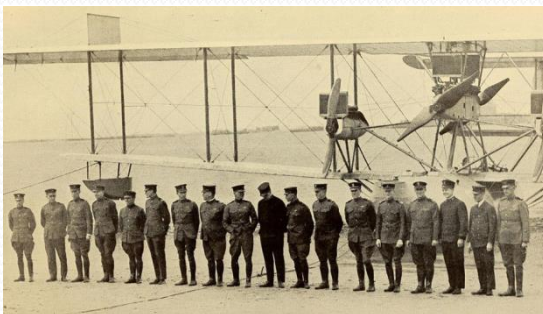
**Read et Hinton** réussissent à traverser en hydravion (Curtiss NC4).

16 au 17 mai vol de Terre Neuve aux Açores (2187 kms en 16h

27 mai arrivée à Lisbonne



Le NC-4 après son retour aux États-Unis 1919



## Premiers vols transatlantiques

La 1ère traversée de l'Atlantique nord fut réalisée en **mai 1919** par l'Américain Albert Cushing **Read** sur un hydravion Curtiss NC-4 en vingt-trois jours avec plusieurs escales (dont Terre-Neuve et Les Açores).

C'est aux environs de 12 h 30, ce 17 mai 1919, que l'aviateur Albert Cushing Read se pose à Horta, au terme d'un voyage qui aura duré seize heures, ne totalisant pas moins de 2 187 kilomètres qu'il a couverts installé aux commandes d'un appareil de la firme Curtiss NC-4. La première partie de son raid est donc réalisée avec succès, mais pour atteindre Lisbonne, sa destination finale, il lui faudra encore avaler bien des kilomètres : en effet, pour réaliser la traversée complète de l'Atlantique, il lui reste encore 1 710 kilomètres à parcourir. Un trajet auquel il viendra à bout le 27 mai 1919.

Dans cette tentative de traversée de l'Atlantique, d'autres appareils étaient également engagés : un NC-1, un NC-2 et un NC-3, mais pas un seul n'a réussi à rejoindre ne serait-ce que les Açores : le NC-2 n'est jamais parti, refusant catégoriquement de décoller, quant aux NC-1 et NC-3 pilotés respectivement par Marc Mitscher, John Towers Henry, ils ont été contraints d'amerrir...

*La première traversée d'Est en Ouest sans escale fut réalisée par le Dirigeable Type 33 de la William Beardmore and Company. Parti d'East Fortune en Écosse le 2 juillet 1919, il arriva à Long Island le 6 juillet.*

*Le premier vol transatlantique commercial fut celui du LZ 127 Graf Zeppelin du 11 au 15 octobre 1928, entre Friedrichshafen et Lakehurst.*

**14 & 15 juin 1919**

**Alcock et Brown** traversée d'ouest en est à bord d'un Vickers Vimy IV.

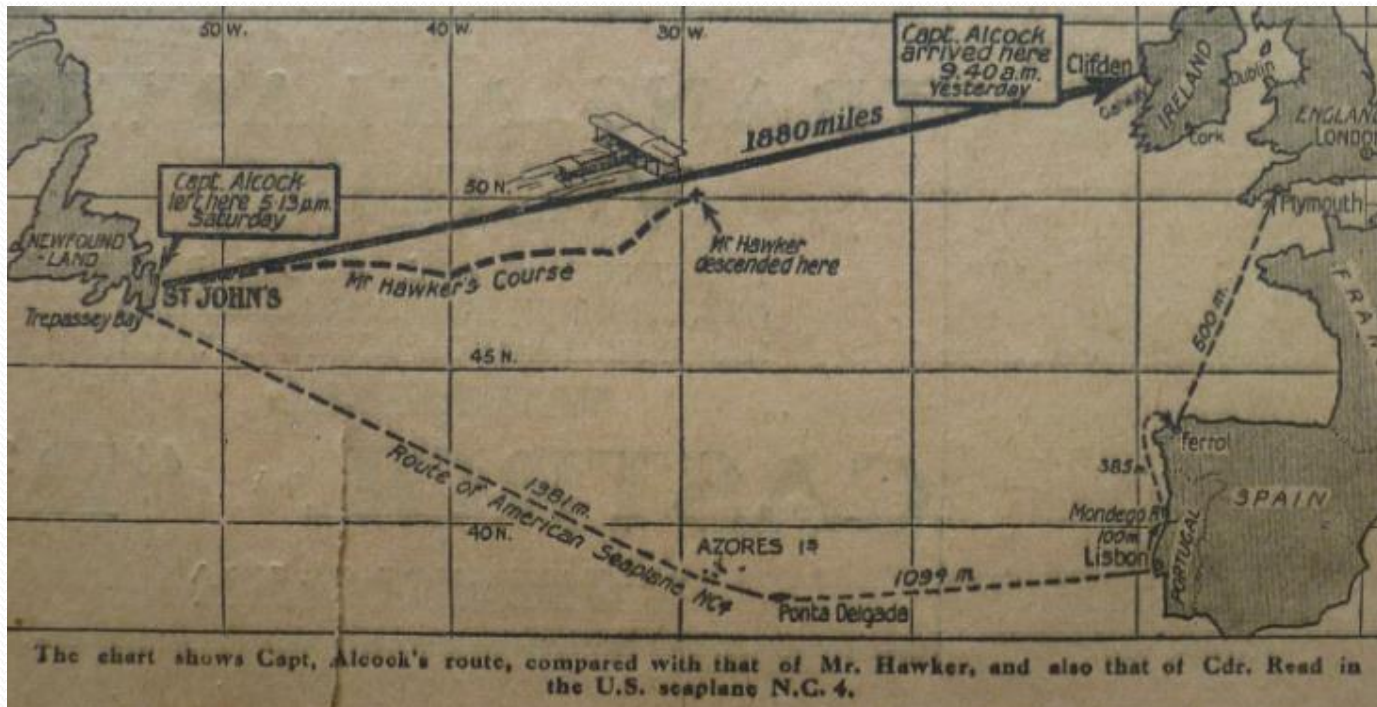



14 et 15 juin 1919, Alcock et Brown réalisent le premier vol sans escale en reliant Terre-Neuve à l'Irlande sur un Vickers Vimy IV.

"Volant sur un bombardier Vickers Vimy IV, ils ont décollé de Terre-Neuve, Canada, dans la fin de l'après-midi du 14 juin 1919 et ont touché terre à Clifden, dans le Connemara, en Irlande, à 8 h 40 le 15 juin suivant. Ils ont parcouru les 1 890 milles marins (3 500 km) en 15 heures 57 minutes, à une vitesse moyenne de 220 km/h. Leur avion était équipé de deux moteurs Rolls-Royce de 360 chevaux chacun".

Pour ce périple, ils ont choisi de partir aux commandes d'un Vickers Vimy, tout droit venu d'Angleterre, l'appareil est équipé de deux moteurs Rolls-Royce Eagle pouvant développer une puissance de 360 chevaux et dispose de réservoirs d'essence conséquents, où 3 900 litres d'essence seront emportés. Aidés par les vents, les deux hommes attendront l'Irlande au terme de quinze heures et cinquante-sept minutes de vol, le 15 juin 1919. Ils poseront leur appareil à Clifden, après avoir parcouru 3 040 kilomètres.

## Route de Alcock - Brown et Read - Hinton



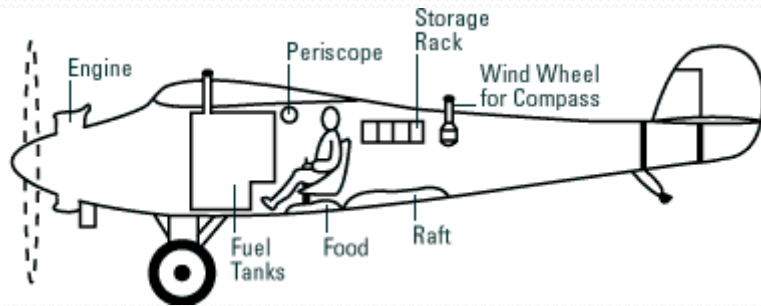


19 mai : la tentative de traversée de l'Atlantique de Harry Hawker et Kenneth Grieve sur le Sopwith Atlantic se termine par un amerrissage forcé au milieu de l'océan, pour cause de surchauffe du moteur.

Les deux aviateurs sont recueillis par le cargo danois Mary, qui a réussi à mettre son canot à la mer malgré la tempête, mais le navire étant dépourvu d'installation de TSF, ce n'est qu'à l'arrivée devant les côtes écossaises, six jours plus tard, que le monde peut être rassuré sur leur sort

## Charles LINDBERG mai 1927

1er pilote à relier New York à Paris sans escale et en solitaire.  
entre le 20 et le 21 mai 1927 en 33 heures et 30 minutes, à bord du **Spirit of Saint Louis**.



Charles **Lindbergh** les **20 et 21 mai 1927**, en 33h30, à bord de son avion **Ryan**, le **Spirit of Saint Louis**, spécialement conçu pour l'occasion.

L'enjeu de cette traversée de l'océan Atlantique nord reliant Paris à New York en avion était le Prix Orteig et le prix "aigle royal à tête blanche d'Amérique" d'un montant de 25 000 dollars.

Lindbergh raconte dans ses mémoires qu'il dut lutter contre le sommeil. À plusieurs reprises, il se réveilla alors que le train d'atterrissage touchait les vagues. L'avion avait été délibérément conçu sur un profil aérodynamique instable, de façon que ses mouvements réveillent le pilote s'il s'endormait.

Il avait embarqué, en tout et pour tout, 2 000 litres d'essence, quatre sandwiches dont il mangea le premier en arrivant au-dessus de l'Irlande, et deux barres de chocolat.

Son avion était équipé d'un énorme réservoir de 1 440 litres, situé entre le moteur et le cockpit. De ce fait Lindbergh ne disposait pas de pare-brise, mais était équipé d'un périscope pour voir vers l'avant si nécessaire.

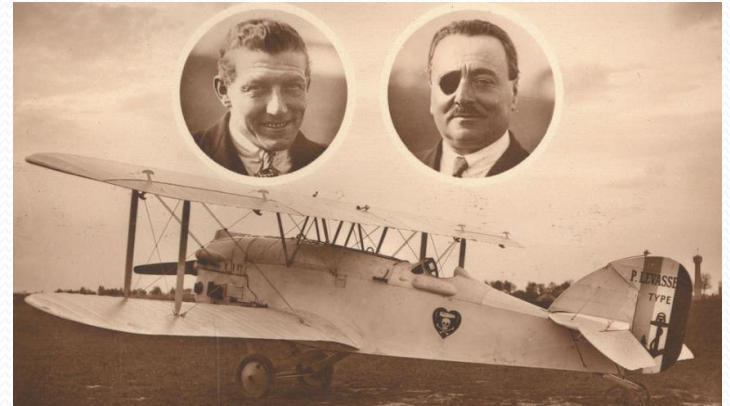
À la foule qui l'accueillit lors de son atterrissage à l'aéroport du Bourget, il se contenta de répondre : « Well, I did it! » (« Eh bien, je l'ai fait ! »).

Son avion, un **Ryan** baptisé le **Spirit of Saint-Louis**, est équipé de toute l'instrumentation moderne, notamment d'un **gyroscope**, d'un **contrôleur de vol**, d'un **indicateur de vitesse** et d'un **altimètre**.



## mai 1927 Nungesser et Coli

Le 8 Mai 1927 deux Français, **Nungesser et Coli**, sur leur avion l' "**Oiseau-Blanc**", décollent du terrain du Bourget à Paris pour atteindre l'Amérique. Ils disparaissent en mer.



L'**Oiseau-Blanc**, l'avion de **Nungesser et Coli**, les deux aviateurs français disparus en mai 1927 lors de leur traversée de l'Atlantique nord, se serait écrasé près des côtes de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'Oiseau blanc est un avion biplan qui a disparu le 8 mai 1927 avec ses deux pilotes, les Français Charles Nungesser et François Coli, lors de la première tentative de traversée aérienne de l'océan Atlantique Nord sans escale entre Paris et New York.

Moins de deux semaines après leur disparition, l'Américain Charles Lindbergh est le premier à réussir cette traversée, mais dans l'autre sens, à bord du Spirit of St. Louis.

La disparition de l'Oiseau blanc est considérée comme l'un des plus grands mystères de l'histoire de l'aviation. De nombreuses hypothèses ont circulé sur le sort de l'appareil et de ses deux aviateurs, mais la plus communément admise est qu'ils ont été pris dans un grain ou dans le brouillard et précipités dans l'océan. Toutefois, plusieurs enquêtes effectuées à partir des années 1980 laissent supposer que l'Oiseau blanc aurait atteint Terre-Neuve et se serait écrasé sur cette île ou vers Saint-Pierre-et-Miquelon, ou encore près de la côte du Maine, aux États-Unis.

**13 juin 1929 :**  
la drôle d'aventure de l' "Oiseau Canari "



Le "Bernard 191", avion baptisé l' "Oiseau Canari" en raison de sa couleur jaune.

Le 13 juin 1929, l'équipage composé de trois Français : Armand Lotti, René Lefèvre et Jean Assolant décolle pour traverser l'Atlantique d'ouest en est.

Peu de temps après le décollage, un passager clandestin apparut par la trappe de visite du fond de la cellule en déclarant « Here I am ». C'était Arthur Shreiber, jeune américain de 25 ans, qui comptait sur son aventure pour écrire un article ou un livre.

Après 29h22 de vol et le plus long trajet au-dessus de la mer (5.900 kilomètres), l'avion se posa sur la plage de Oyambre, près de Comillas dans la province de Cantabrie au nord de l'Espagne, le 14 juin à 20h40.

Le jour même, l'appareil redécolla pour le Bourget.

Le "Bernard 191" vécut une bien étrange aventure. Cet avion, baptisé l' "Oiseau Canari" en raison de sa couleur jaune, avait été acheté par Armand Lotti. Son rêve : traverser l'Atlantique dans le sens Ouest-Est. D'autres, avant lui, s'y étaient essayés sans jamais y parvenir. Beaucoup y avaient perdu la vie. C'est pourquoi en 1928, l'Etat décida de couper les vivres de l' "Oiseau Canari" et d'interdire ses tentatives de vol. Mais Armand Lotti est têtu. Il fit décoller clandestinement l' "Oiseau Canari" de Paris pour l'Angleterre, d'où il rallia les Etats-Unis, légalement cette fois.

Et le 13 juin 1929, à 10h18 (heure locale), l'avion, chargé d'un mélange de 3.900 litres d'essence et de 600 litres de benzol, se prépara à tenter la traversée de l'Atlantique. La presse américaine et les caméras étaient présentes. L'équipage était composé de trois Français : Armand Lotti, René Lefèvre et Jean Assolant.

L'Oiseau Canari décolla d'une plage près de New York. L'envol fut laborieux.

## 1<sup>er</sup> septembre 1930 Costes et Bellonte

Traversée d' **est en ouest** .

Le 1er septembre 1930, chargé de 5 200 litres de carburant qui lui confèrent une autonomie de 9 000 km, le **Breguet 19 Point d'interrogation**, piloté par Costes et Bellonte, décolle du Bourget pour rallier New York, via l'Atlantique nord. Il y parvient le 2 septembre au terme d'un voyage de 37 heures et 18 minutes.



**Dieudonné Costes** et **Maurice Bellonte** avaient réalisé plusieurs raids importants et leur avion, le Breguet XIX **Point d'interrogation** avait été spécialement modifié pour ce type de tentative. Equipé d'un moteur Hispano-Suiza de 600 chevaux et emportant plus de 5 000 litres d'essence, il pouvait parcourir plus de 9 000 kilomètres.

**Le 31 août 1930**, la météorologie étant favorable sur l'Atlantique, les deux aviateurs décident de tenter la traversée. Escorté par quelques petits avions, le gros Breguet rouge décolle lourdement après une minute d'élan sur la piste. Il met le cap au nord et franchit les côtes françaises à 10h50 au-dessus de **Saint-Valery-en-Caux**.

Désormais les deux hommes sont seuls pour affronter l'océan Atlantique, munis seulement d'une radio pour rester en contact avec la terre. A 13h15 le Point d'interrogation passe au-dessus des côtes anglaises, puis irlandaises à 13h30. L'avion maintient son cap, mais bientôt il affronte une grosse perturbation qui freine considérablement les aviateurs. Après une nuit difficile, le temps s'améliore au matin du 1er septembre. L'avion passe la baie de Halifax à 10 heures. Commence alors pour lui la descente vers les Etats-Unis. A 23h18, il se pose finalement à Curtiss Field, aérodrome de New York

## LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE SUD

Mai – juin 1919 par **Cabral**(pilote) et **Coutinho** (navigateur) (avec escales)



Sacadura Cabral et Gago Coutinho



Peu de temps après la traversée aérienne de l'Atlantique Nord, effectuée en 1919 par John Alcock et Arthur Brown, le capitaine Sacadura Cabral a présenté, un projet ambitieux : la tentative de traversée aérienne de l'Atlantique Sud, dans le but de relier le Portugal au Brésil.

Le capitaine Sacadura Cabral était le pilote et le capitaine Gago Coutinho le navigateur. Durant le vol, afin de mesurer la hauteur des étoiles, le capitaine **Coutinho a utilisé un horizon artificiel adapté sur un sextant. Le recours à un tel instrument était une première dans la navigation aérienne.**

Grâce à son sextant, le capitaine Coutinho a prouvé que la navigation de précision, jusqu'alors l'apanage des marins, pouvait être pratiquée dans les airs.

Bien qu'il leur ait fallu plus de deux mois pour effectuer la traversée de l'Atlantique Sud, la **durée de vol effective** n'a été que de **62 heures et 26 minutes** : à leur arrivée, les capitaines Cabral et Coutinho avaient couvert 8 383 milles nautiques, à bord de trois hydravions différents (Lusitânia, Pátria et Santa Cruz).

17 juin 1922. Les Portugais Carlos Viegas Gago Coutinho, navigateur, et Artur Sacadura Freire Cabral, pilote, ont réussi leur pari ambitieux : celui de traverser l'Atlantique Sud, mais non sans courage et surtout une grande persévérance.

Par deux fois, leur traversée aurait pu prendre fin sans même arriver à son terme, ils auront détruit deux hydravions, avant de parvenir enfin à leur destination finale : Rio de Janeiro au Brésil.

L'aventure a débuté le 30 mars 1922, lorsqu'ils ont décollé de Lisbonne aux commandes de leur Lusitania, un hydravion Fairey 400 équipé d'un moteur de la firme Rolls-Royce, pouvant développer une puissance de 360 chevaux, qui rendra l'âme à Saint-Paul, victime des conditions météo très difficiles. Un Fairey 16, puis un Fairey 17 baptisé Santa Cruz lui succéderont. Un voyage loin d'être une sinécure pour les deux hommes mais aussi pour les machines !



15 octobre 1927. Alors qu'en mai 1927, on salue la performance de Charles Lindbergh, c'est au tour des pilotes français Dieudonné **Costes** et Joseph-Marie **Le Brix** de connaître leur heure de gloire, parvenant pour leur part à franchir l'Atlantique Sud.

Pour ce raid transatlantique, ils décollent de Saint-Louis-du-Sénégal, le 14 octobre à 6 h 23, direction Natal au Brésil, aux commandes de leur avion, un Bréguet 19 GR doté d'un moteur Hispano-Suiza de 650 chevaux, baptisé "Nungesser et Coli", du nom des deux aviateurs qui ont disparu quelques mois plus tôt, alors qu'ils tentaient la traversée de l'Atlantique du Bourget à New York.

Le Bréguet a quitté le continent africain chargé de 2 350 litres d'essence et de 180 litres d'huile, pour effectuer le parcours de 3 300 kilomètres. 20 heures et 17 minutes plus tard, le 15 octobre, Costes et Le Brix atterrissaient victorieux à Natal, accueillis par une foule nombreuse.

En 1927, sur le Breguet 19 "super bidon" **Nungesser et Coli**, **Costes** effectue, avec le lieutenant de vaisseau **Le Brix**, **1<sup>er</sup> tour du monde (57 000 km en 39 escales) avec, en prime, la 1<sup>ère</sup> traversée de l'Atlantique sud sans escale**, puis un retour de Tokyo à Paris en moins de quatre jours.

**1<sup>er</sup> avril 1921 Adrienne BOLLAND, franchit la Cordillère des Andes (6000 m) avec un Caudron G3.**



En mai 1923, **Kelly et Macready** effectuent la **1<sup>ère</sup> traversée** transcontinentale des États-Unis sans escale (de New-York à San Diego en Californie soit environ 4.000 km) en 26 h 50 min sur un **Fokker T-2 baptisé « Non Stop Coast to Coast ».**



**1926**

**Le record de distance en ligne droite (5.396 km) est battu par Costes et Rignot avec un Breguet-19.**

**1928**

L'américaine **Amelia Earhart**, avec deux autres équipages, réalise la traversée Angleterre/ Terre-Neuve (environ 6.000 km).



**20 mai 1932**

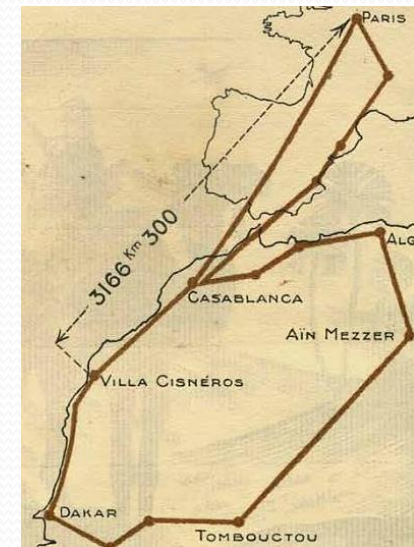
**1ère femme à traverser seule l'océan Atlantique en avion.**

Disparaît en mer le 2 juillet 1937 avec son bimoteur Lockheed Electra lors d'une tentative de tour du monde par l'est.



**1925 1er record du monde homologué de vol sans escale en ligne droite.**

**Arrachart et Lemaître, à bord d'un Bréguet-Renault 19A2 réalisent un vol, sans escale, d'Étampes à Villa-Cisneros dans le Sahara espagnol.(3166 km en 24 h et 30'. Le lendemain, ils se posent à Dakar, ayant ainsi effectué 4.800 kilomètres en seulement deux étapes**



# LES GRANDS RAIDS (1921-1930)

## LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE NORD

### Ouest en Est

- Mai 1919 par Read et Hinton (avec escales)
- 14 et 15 juin 1919, Alcock et Brown
- 8 Mai 1927 *Nungesser et Coli(échec?)*
- Les 20 et 21 mai 1927, 1<sup>ère</sup> traversée en solitaire sans escale par Charles Lindbergh sur le Spirit of St. Louis

### Est en Ouest

- 31 août – 1<sup>er</sup> septembre 1930 Costes et Bellonte

# LES GRANDS RAIDS (1920-1930)

## LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE SUD

### Ouest en Est

Mai – juin 1919 par **Cabral** et **Coutinho** (avec escales)

14 et 15 **octobre 1927**, **Costes** et **Le Brix**, (sans escale)

# LES GRANDS RAIDS (1921-1930)

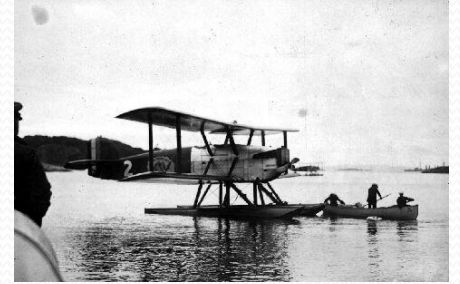
## TOUR DU MONDE

**1924** (6 avril-28 sept) 1<sup>er</sup> **tour du monde aérien**

Sous le commandement du **major Martin**, **4 Douglas DWC de l'US Army Air Service** quittent Seattle.

Deux de ces appareils, le Chicago et le New Orleans, parviennent à boucler le parcours en se posant à Seattle le 28 septembre suivant

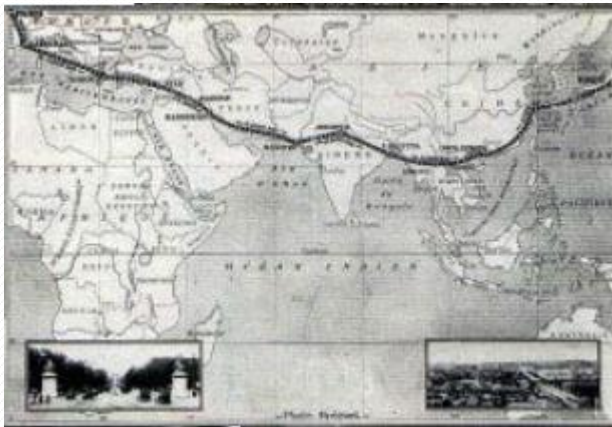
Il aura fallu cinq mois et demi pour parcourir les 44.345 kilomètres en 371 h et 11 min de vol. les ramenant jusqu'à Seattle, leur point de départ.



# LES GRANDS RAIDS (1920-1930)

## TOUR DU MONDE

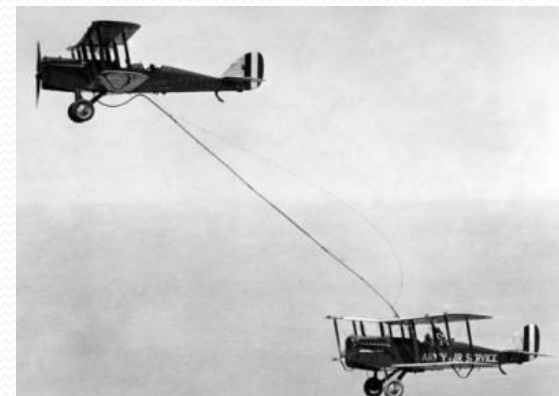
**1927**, les Français **Costes** et **Le Brix** réalisent leur premier tour du monde en 39 étapes. Leur avion est un Breguet 19 nommé "Nungesser et Coli"



Dans les années 1920, les premiers essais de ravitaillement d'avion à avion ont lieu, cependant il s'agissait plus d'un exercice "sportif" destiné à établir des records que d'une procédure opérationnelle.

L'exercice consistait à lancer un tuyau que le pilote de l'avion à ravitailler introduisait lui même dans l'ouverture de ravitaillement normale de son avion. Il s'agissait donc d'une manœuvre relativement dangereuse.

En 1923, un biplan DH-4B britannique vola pendant 37 heures d'affiliée grâce à plusieurs répétitions de cette opération.



## Société d'Etudes Aéronautiques (SEA)



## LE SERVICE POSTAL

18 Février 1911 pour la première fois le, aux Indes. Le français Henri Péquet a transporté 15 kg de courrier et de cartes postales entre Allahabad et Naini.

En Angleterre, le premier transport de courrier est effectué en 1911, entre Londres et Windsor (environ 40 km).

En **France**, la **poste aérienne** fut officiellement créée en **1918**. Le service aéropostal régulier entre Londres et Paris démarra l'année suivante.

Aux États-Unis, la première ligne aéro postale régulière fut établie en 1918 entre New-York et Washington (environ 350 km).

## L'AÉROPOSTALE

**Pierre Latécoère**, constructeur d'avions à Toulouse, envisage déjà la mise en place d'un service postal vers l'Espagne et au-delà vers l'Afrique et vers l'Amérique du Sud.

En **1919**, il décide d'acheminer le courrier de Toulouse à Casablanca, sur des Breguet 14 et des Salmson.

En **1923**, il établit une liaison Toulouse-Casablanca-Dakar (4700 km) aidé du pilote **Didier Daurat**, auquel se joindront plus tard **Mermoz** et **Saint-Exupéry**.

En **1927**, **Latécoère** réalise son grand projet de service postal : relier Toulouse - Dakar et, au-delà, l'Amérique du Sud.

Il crée une nouvelle compagnie basée à Toulouse-Montaudran : **l'Aéropostale**.

La Compagnie générale aéropostale (généralement connue comme simplement « l'Aéropostale ») est une compagnie aérienne française basée à Toulouse - Montaudran.

D'abord sous le nom de **Société des lignes Latécoère** en 1918, puis de **Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques** (1921-1927), l'idée d'une ligne aérienne transatlantique consacrée au service postal mais aussi au transport de passagers, rêvée par Pierre-Georges Latécoère, se réalise au fil des années 1920 sous l'impulsion de Marcel Bouilloux-Lafont, repreneur de "la Ligne" sous le nom de Compagnie générale aéropostale en 1927. À la suite de difficultés financières, la compagnie est mise en liquidation judiciaire en 1931 et ses actifs sont repris par l'État français en 1933 au sein d'un nouvel ensemble dénommé Air France.



Tous les jours, le courrier part de Montaudran à l'heure, quel que soit le temps et arrive à Casablanca dans les temps prévus quels que soient les obstacles.

Bientôt, cette régularité, inconnue sur les autres lignes aériennes en exploitation en ces années 1920-1925, fait la renommée de la Ligne Toulouse Maroc qui deviendra légende avec Casablanca Dakar et atteindra les sommets avec les prouesses extraordinaires de Mermoz et de ses compagnons dans tous les ciels de l'Amérique du Sud.

## L'AÉROPOSTALE

**1929**, il atteint Santiago du Chili, après un atterrissage et un redécollage dans la Cordillère des Andes.

**1930**, il engage le pilote Mermoz, qui sera un des principaux acteurs de cette épopée. La ligne Toulouse-Casablanca Dakar est prolongée jusqu'à Natal puis Rio-de- Janeiro et Buenos Aires.

L'Aéropostale achemine 30 millions de lettres.

Elle s'est adjoint des pilotes exceptionnels tel Antoine de Saint-Exupéry. Mais elle est victime de la crise économique et de difficultés financières. Elle disparaît en 1933, reprise par Air-France.

## PIERRE-GEORGES LATÉCOÈRE



Le 25 décembre 1918, avec le pilote Cornemont, il effectua au-dessus des Pyrénées le trajet de Toulouse à Barcelone.

Le 9 mars 1920, avec le pilote Lemaître il franchit la distance de Toulouse à Rabat avec escale à Barcelone Alicante et Malaga. Il porte au Maréchal Lyautey qui le reçut sur le champ d'aviation, le Journal "Le Temps" acheté le matin à Toulouse et un bouquet de violettes à la Maréchale.

L'établissement d'une ligne d'aviation à travers l'Espagne avec des escales et des aérodromes et plus tard à travers le Rio de Oro en Afrique n'alla pas sans de très grandes difficultés. Son ami, Beppo de Massimi ancien pilote de guerre et directeur général de la Ligne Latécoère, s'efforça de les aplanir à Madrid.

## DIDIER DAURAT



Chef d'exploitation. L'homme sait se faire respecter et donner des ordres. Daurat met au point un règlement extrêmement précis et rigoureux. Un mémorandum où il est question en priorité de ponctualité et d'ordre, mais aussi de primes à la rentabilité et de récompenses en cas de "non casse".

Joseph Kessel ne fut pas le dernier à reconnaître les mérites tant de l'homme que de sa méthode: " Laissez-les (les pilotes, bien sûr) à leur nature et il n'en sortira rien de bon. Donnez-leur un but collectif, placez ce but, par l'exigence même que vous montrerez, à une hauteur presque inaccessible, bloquez tous les efforts dans une concurrence, une émulation sans fin, et vous ferez de la molle pâte humaine une substance de qualité. "

Il renvoie sans hésitation et sur l'heure tous ceux dont la foi faiblit.

Didier Daurat a transformé en éblouissante victoire une entreprise aérienne, jugée folle par tout ce que l'aviation française pouvait compter d'experts qualifiés.

## MARCEL BOUILLOUX-LAFONT



En décembre 1926, Pierre Georges LATECOERE vient rencontrer, à Rio de Janeiro, Marcel BOUILLOUX-LAFONT, pour lui proposer de mener à bien son projet de transport aérien de courrier jusqu'à Buenos-Aires. Faisant état de l'importance du rôle de l'aviation dans le monde futur, l'exposé de LATECOERE emporte les hésitations de BOUILLOUX-LAFONT.

**Le 11 Avril 1927, Pierre Georges LATECOERE cède 93 % du capital en actions de la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques pour la somme de 30 Millions de Francs, à Marcel BOUILLOUX-LAFONT, Président de la SUDAM. Marcel BOUILLOUX-LAFONT baptise sa nouvelle société Compagnie Générale Aéropostale : l' "AEROPOSTALE" est née.**

## HENRI GUILLAUMET



**13 février 1926** : rejoint Mermoz chez Latécoère .Il commence, comme c'est la règle avec Daurat par un stage aux ateliers puis débute sur la ligne Toulouse-Barcelone-Alicante puis Casablanca-Dakar. Le 14 Octobre 1926, il fait la connaissance de Saint-Exupéry et deviendra son meilleur ami.

Le **13 Juin 1930**, Il fait un **atterrissage forcé** au cœur de la **Cordillère des Andes**, il marchera pendant 5 jours, dans la neige, à 3000m d'altitude et sera recueilli par un berger (Juan GARCIA). Lorsque Saint-Exupéry vient le récupérer, Guillaumet lui confia "**ce que j'ai fait, je te le jure, aucune bête ne l'aurait fait**".



**27 Novembre 1940** : Henri Guillaumet, aux commandes du Farman 220 "LE VERRIER", décolle du terrain de MARGNANE pour emmener le nouveau haut commissaire de Syrie et du Liban. Soudain dans le ciel au-dessus de la MEDITERRANEE, un cri de détresse:"Sommes mitraillés... Avion en feu S.O.S S.O.S". Il disparaît en mer, ainsi que Mermoz et, plus tard, son ami Antoine de Saint-Exupéry.

## JEAN MERMOZ



**1928** : Effectue le premier vol de nuit sur le tronçon Buenos Aires-Rio.

**1929** : Avec Guillaumet, ouvre officiellement la ligne des Andes à bord d'un Potez 25.

**1930** : Participe à la première liaison postale sur l'Atlantique Sud à bord du Laté 28 Comte de la Vaulx avec Gimié et Dabry. Le record de distance en ligne droite pour hydravions est battu.

**1935** : Nommé inspecteur général d'Air France.

**1936** : Disparaît aux commandes de son hydravion Croix-du-Sud, à environ 800 km de la côte africaine.



Mermoz, ayant entendu dire que Latécoère embauchait, se rendit donc à Toulouse et se présenta à Didier Daurat. Lorsque ce dernier lui indiqua un appareil sur la piste et lui demanda de faire un petit vol d'essai, Mermoz fut enchanté: cette fois était la bonne!

Avec ses 600 heures de vol, et sa maîtrise du pilotage, il était certain d'être engagé. Il effectua une démonstration de ses talents, enchaînant des figures aériennes avant de se poser, radieux. Il dut vite déchanter. Daurat n'était même plus sur la piste: il avait simplement regagné son bureau.

C'est un Mermoz désappointé qui alla le rejoindre. Daurat fut net: ici, on avait besoin de pilotes, pas d'acrobates! Mermoz, dépité, allait franchir le seuil du bureau quand Daurat le rappela: il allait commencer comme mécano, après, on verrait bien! L'homme de fer de Latécoère avait jaugé son homme: certainement un très bon pilote, mais à qui il appliquerait, comme aux autres, la rigueur qui était de règle chez Latécoère. Mermoz l'acrobate aurait tout le temps de le faire lorsqu'il sera pris dans une tourmente au-dessus des Pyrénées. L'histoire d'amour qui se tissera entre la "Ligne" et Mermoz était née dans le coup de gueule de Daurat. C'est dans cette entreprise folle qu'était la "Ligne" que Mermoz deviendra Mermoz, le "Grand", comme l'appellera Saint-Exupéry.

## ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY



Entre en **1926** aux Lignes aériennes Latécoère à Toulouse et débute comme pilote sur Toulouse-Casablanca puis sur Casablanca-Dakar.

Nommé chef d'Aéropostale à Cap-Juby, il se distingue par des dépannages d'avions en zone insoumise du Rio del Oro, et commence à écrire « Courrier Sud » qui fut accueilli avec faveur. Ce fut le début d'une œuvre littéraire importante consacrée à l'aviation dans ses rapports avec les hommes.

**Disparaît le 31 juillet 1944** au cours d'une mission de reconnaissance sur la France occupée et ne rejoint pas sa base de Corse.





Le Potez 25



Le Salmson 2A2



Le Breguet XIV




Le Latécoère Laté 25



Le Latécoère Laté 26



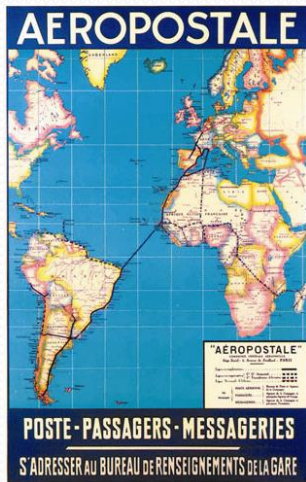
Le Latécoère Laté 300



Le Laté 300 baptisé "Croix du Sud " connut la gloire en battant quelques records, mais malheureusement marqua l'histoire en disparaissant à 800 km au large de Dakar, au cours de sa 24e traversée le 7 décembre 1936, entraînant avec lui Mermoz, Pichodou, Lavidalie, Ezan et Cruveilher.

La règle de l'Aéropostale était de "toujours aller voir ", donc de toujours décoller

L'Aéropostale achemine 30 millions de lettres. Mais elle est victime de la crise économique et de difficultés financières. Elle disparaît en 1933, reprise par **Air-France**.



Le réseau de lignes de l'Aéropostale en 1930. En pointillé les lignes projetées.

Développée au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'aviation postale doit beaucoup au courage de ses premiers pilotes, véritables pionniers de l'aviation, que certains considèrent comme des héros. En effet, dans les années 1920, chaque vol est une aventure risquée, qui peut être fatale. Le quotidien et les exploits de ces pilotes nous sont rapportés par l'écrivain Antoine de Saint-Exupéry — pilote de l'Aéropostale lui-même — dans son roman *Vol de nuit* (qui décrit un vol postal en Amérique du Sud), ainsi que dans d'autres œuvres.

Dès 1918, Pierre-Georges Latécoère imagine une ligne aérienne reliant la France au Sénégal en passant par l'Espagne et le Maroc. C'est le vol du 25 décembre 1918 avec un Salmson 2A2 qui est considéré comme le vol inaugural. Il fonde alors la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques qui crée puis exploite les lignes Toulouse-Casablanca, Casablanca-Dakar (par Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne, Saint-Louis) et Rio-Recife au Brésil. Il s'entoure notamment de Beppo di Massimi qui est désigné comme administrateur des lignes aériennes Latécoère à Madrid, de Didier Daurat qui devient directeur d'exploitation et est chargé du recrutement des pilotes qui doivent d'abord effectuer « le royal cambouis », c'est-à-dire rester au sol pour effectuer la maintenance des avions. C'est chez Latécoère que Mermoz, Saint-Exupéry et Guillaumet ont fait leurs premières armes, non sans difficultés : les tribus maures capturent les aviateurs contraints à un atterrissage forcé sur leurs territoires et ne les rendent que contre de fortes rançons, Saint-Exupéry négociant souvent avec ces tribus insoumises. Très vite les avions volent à deux au cas où l'un tombe en panne.

La liaison Europe-France-Amérique du Sud, la possession et le contrôle des lignes aériennes étant pour l'avenir d'une nation d'importance capitale, en lutte engagée entre l'aviation française et l'aviation allemande, voit le jour dès le 1<sup>er</sup> novembre 1927 avec le tronçon Natal-Buenos-Aires. La jonction entre les tronçons France-Afrique et le tronçon de l'Amérique du Sud se fait le 1<sup>er</sup> mars 1928. Le personnel affecté à ce service comprend outre les chefs de bases, 72 pilotes, 200 mécaniciens, 50 radios, 400 manœuvres, 40 officiers de marine, 300 marins. Le matériel se compose de 200 avions, 10 hydravions, 500 moteurs, 6 avisos rapides, 4 dépanneurs, 6 vedettes, 3 citernes à mazout, 2 citernes à eau.

À la fin de l'année 1928, il rassemble 80 pilotes, 250 mécaniciens, 53 radios, 260 marins, 318 avions, 21 hydravions, 1351 moteurs, 6 avisos, 10 vedettes et 4 dépanneurs<sup>3</sup>.

À partir de la traversée de l'Atlantique Sud par Mermoz en 1930, la liaison avec l'Amérique se fait entièrement en avion. Dès lors se multiplient de nombreuses lignes sur ce continent<sup>4</sup>

# L'AVIATION MARCHANDE - LES COMPAGNIES AERIENNES

En 1927, on atteint une vitesse de 450 km/h et une altitude de 11.710 m  
Désormais, l'Amérique, l'Angleterre et la France se préoccupent des possibilités commerciales de la traversée de l'Atlantique-Nord : transport de voyageurs, de marchandises et de courrier.

En 1928, en France, création du Ministère de l'Air



Désormais, l'Amérique, l'Angleterre et la France se préoccupent des possibilités commerciales de la traversée de l'Atlantique-Nord : transport de voyageurs, de marchandises et de courrier. Il se crée des lignes aériennes et des compagnies de transport aérien.

En France : les Lignes Farman et les Messageries Aériennes. Les "Lignes Aériennes Latécoère" existent depuis 1919, desservant le Maroc avec des pilotes prestigieux, tels Didier Daurat. On commence à parler de Mermoz et de Saint-Exupéry.

**Création de la Pan-Am(1926) aux Etats-Unis, de la Lufthansa(1926) en Allemagne et de l' Aéroflot(1923) en Russie.**

En 1928, en France, création du Ministère de l'Air. On continue à aller de plus en plus haut et de plus en plus loin. New-York-Paris est parcouru fréquemment. L'aviation commerciale s'est développée et la traversée de l'Atlantique-Sud ne pose plus de problèmes.

En France

En 1932, on établit le statut de l'Aviation Marchande, qui entraîne la fusion de plusieurs compagnies et la création un an plus tard d'Air-France qui possède 259 appareils (de 28 types différents) et qui dessert 38.000 km de lignes aériennes. Air-France a développé un réseau dans tout l'Empire Français ainsi qu'un réseau international qui relie Paris aux grandes villes Européennes et aussi des lignes au long-cours vers l'Asie. En 1934, devant la concurrence allemande de la Cie Lufthansa, Air-France décide de rouvrir la ligne d'Amérique du Sud (France - Buenos-Aires), sous la direction de Mermoz, avec des avions Dewoitine, Latécoère et des hydravions Bleriot. Seule manque à Air France la ligne de l'Atlantique Nord.

Louis Charles Breguet, était un constructeur d'avions. Un avion de la Compagnie des Messageries Aériennes. En 1919 il fonde la Compagnie des messageries aériennes qui deviendra par la suite la société Air France.

# L'AVIATION MARCHANDE - LES COMPAGNIES AERIENNES



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



Logo d'Air France de 1933 jusqu'en 1970.

## 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'avions 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).

Techniquement, nous avons vu la fin d'une période d'expériences, avec la création de services aériens commerciaux au-dessus de l'Atlantique ; le service aérien régulier sur l'Atlantique Nord a été inauguré le 20 mai 1939 par un hydravion américain qui se posa à Marseille-Marignane, le 22 mai.

De grands progrès ont été réalisés en ce qui concerne la sécurité, la vitesse, le rayon d'action, le confort; le taux de mortalité sur les lignes aériennes régulières intérieures et internationales des États-Unis s'est abaissé, pour 100 millions de passagers-miées, de 0,9 pendant le premier trimestre de 1947 à 0,7 pour la période correspondante de 1948.

Des perfectionnements sont apportés à la fois à l'équipement à bord des avions et à l'organisation au sol de l'infrastructure de l'aviation marchande : itinéraires jalonnés par des postes de guidages et de renseignements (navires-stations météorologiques en place sur l'Atlantique Nord), aéroports dotés de matériel et appareils modernes permettant de disperser le brouillard {Fog intensive dispersal operation) ou de conduire sur la piste d'atterrissage, par tous les temps, les aéronefs qui se présentent; malheureusement, la généralisation de ces "installations techniques d'aide à la navigation aérienne est freinée par l'élévation de leur prix de revient. La rapidité, avantage majeur de ce mode de transport, croît chaque jour : le record commercial du trajet Los Angeles - New York est de 6 h. 39 m. avec 33 passagers et celui du vol sans escale New York -Genève de 15 h. 7 m.; le voyage Paris -New York, qui demandait en 1939 et demande encore 115 heures par mer, est passé, par air, de 52 heures à 20 heures. Le rayon d'action, autre avantage de l'avion, qui seul permet la liaison sans escale entre deux points quelconques du globe, augmente aussi : un multimoteur a récemment parcouru 12 960 km. sans ravitaillement en vol avec une charge de plusieurs tonnes, et deux autres, dans les mêmes conditions, mais sans charge, auraient atteint une distance voisine de 20 000 km., c'est-à-dire la moitié du tour de la Terre.

L'aménagement luxueux et agréable des aéronefs de grandes lignes (cabines insonorisées et maintenues à une température et à une pression convenables, par exemple) fait que le confort des paquebots aériens plaît aux voyageurs.

## La Société des Lignes Farman

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",

Le 1er 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 LuftReederei (DLR), ancêtre de la Deutsche Lufthansa.

Parti de Toussus-le-Noble, le Goliath piloté par Bossoutrot atterrit à Croydon 2h et ½ plus tard., il regagne Toussus-le-Noble le lendemain.

3 jours plus tard, avec 17passagers, le Goliath se rend à Bruxelles, Henry Farman et son épouse 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.



**FARMAN**

LIGNES SÉRIÉES	"GOLIATH" P. = 50	11 PARADES 2 000 kg de charge, avec 100 passagers à l'heure
VOYAGES	LIMOUSINE P. = 30	PARADES 1 000 kg de charge, avec 50 passagers à l'heure
TOURISME à l'étranger	TAXI AÉRIEN P. = 40	à la 1 <sup>re</sup> PARADES 100 kg de charge à l'heure

Tous les Jours, nos PNEUMATIQUES FARMAN, à TOUSSUS-LE-NOBLE  
VOYAGEZ D'AGRÉMENT EN AVIONS SANS COMMANDE  
UNITE DE PUISS. 1000 CV (MOT. 16 CYLINDRES - 1000 CV) DE LA TOUTE DE LA TOUTE  
1000 CV (MOT. 16 CYLINDRES - 1000 CV) DE LA TOUTE DE LA TOUTE  
1000 CV (MOT. 16 CYLINDRES - 1000 CV) DE LA TOUTE DE LA TOUTE

PROMENADES SUR AÉRODROME À PARTIR DE 50 FRANCS PAR PERSONNE

M. le Directeur de l'Aérodrome FARMAN  
TOUSSUS-LE-NOBLE (Seine-et-Oise) - en face de la Gare de TOUSSUS-LE-NOBLE (R.N. 10) - BILLANCOURT (Seine)  
1000 CV (MOT. 16 CYLINDRES - 1000 CV) DE LA TOUTE DE LA TOUTE



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

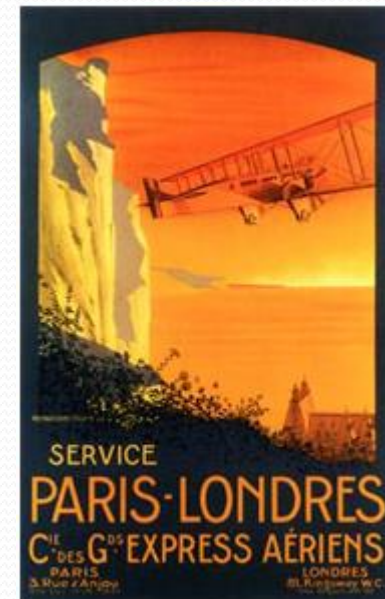
## La C.M.A. (Breguet)

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.**

## 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 1er 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.



## 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 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



## L'Air-Union (France)

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

Regroupements de la **CMA**, 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** (HispanoSuiza) font également partie des actionnaires.

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.**



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.



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

## 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).



Le 1er 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)**

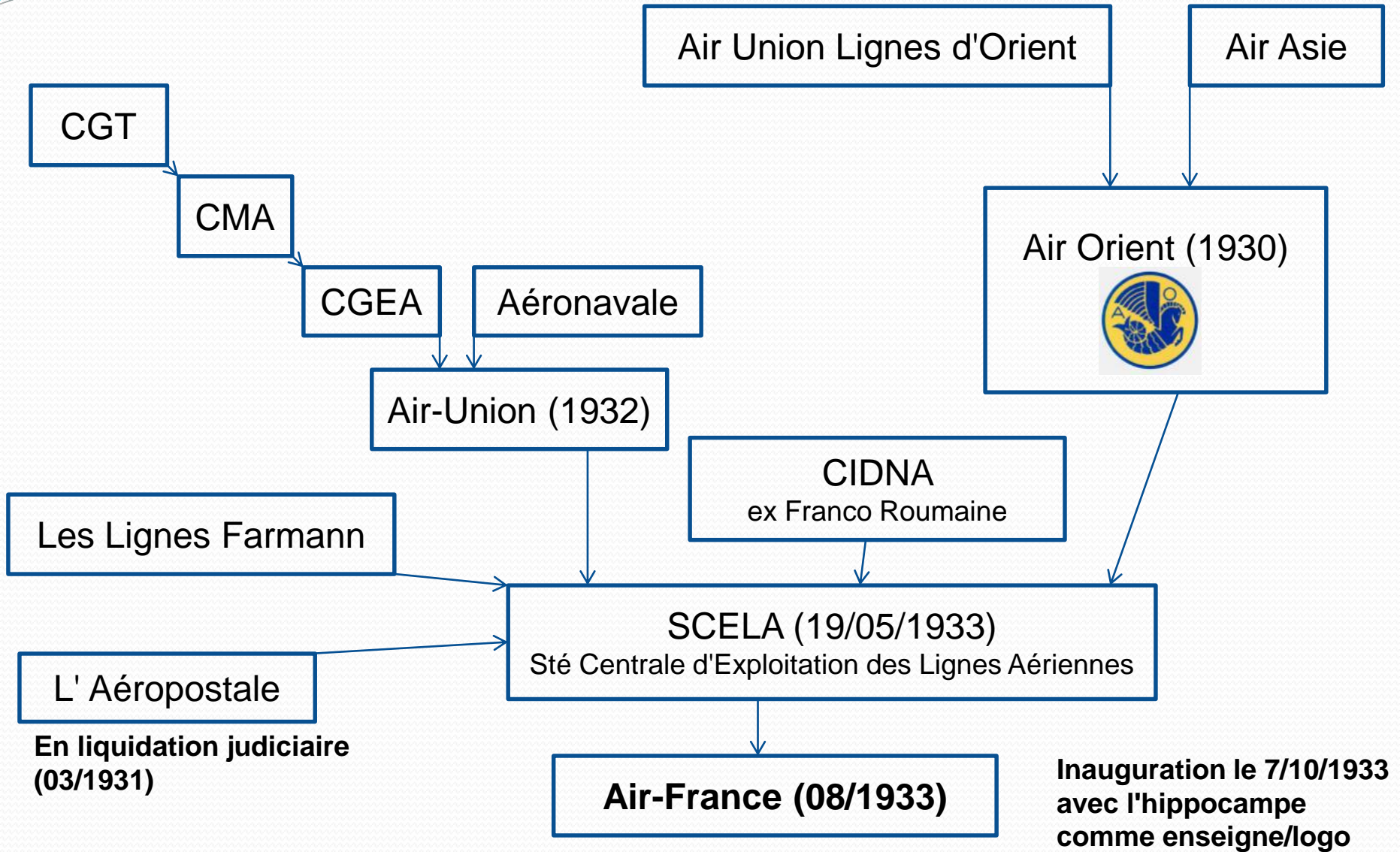


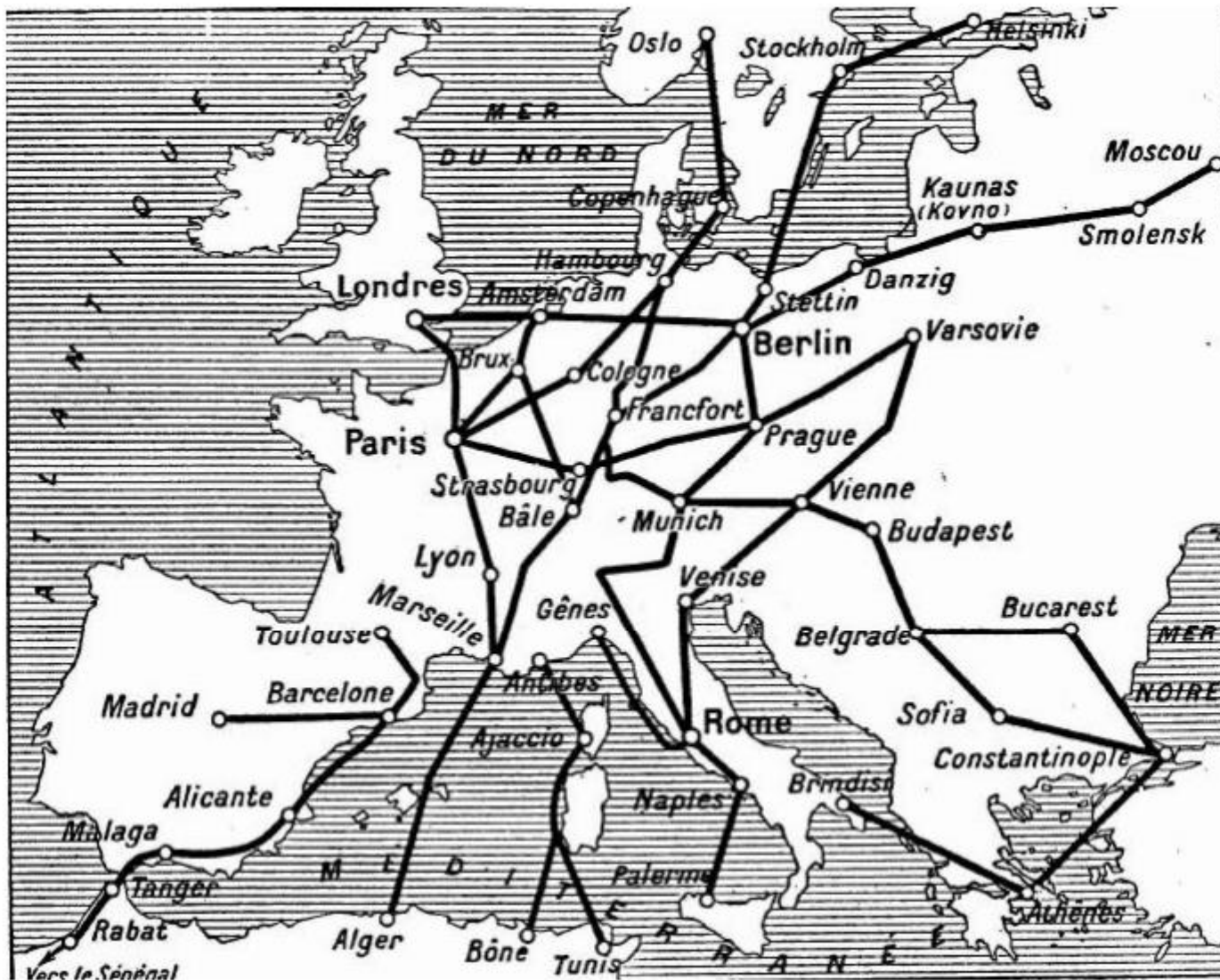


Affiche de la CIDNA (Musée Air France).



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





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

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

Le 7 octobre **1919**, dépôt des statuts de la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij ou K.L.M 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 4880 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 14350 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

# L'AVIATION MARCHANDE - LES COMPAGNIES AERIENNES



Logo d'Air France de 1933 jusqu'en 1970.

Dans le contexte économique post-crise de 1929, le Parlement français vote une loi de fusion des 4 compagnies principales du transport aérien français, Pierre Cot étant ministre de l'Air du premier gouvernement d'Édouard Daladier. Les quatre compagnies fusionnées (Air Orient, Air Union, la CIDNA — ex-Franco-Roumaine — et les lignes Farman) forment le 19 mai 1933 la SCELA, Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes. Le 31 mai 1933, la SCELA rachète les actifs de l'Aéropostale (du banquier Marcel Bouilloux-Lafont) qui était absente de la fusion à l'origine car elle était en dépôt de bilan depuis 1931

## L'AVIATION DE TOURISME

Elle regroupe les avions destinés aux voyages d'affaires et aux loisirs.

Dès 1925, cette aviation de tourisme connaît un remarquable développement aux U.S.A.

En France, l'Aéro-Club de France, fondé en 1898, encourage l'aéronautique.

Le Ministère de l'Air a été créé en 1928.

L'État commence à s'intéresser à l'aviation, il favorise la création et le développement des aéroclubs.

Il existe des subventions pour les avions de tourisme achetés par les particuliers : des Potez, des Caudron, des Morane-Saulnier...



Potez 36 biplace tourisme et école 1929



Caudron C 230 "Luciole"

## L'industrie de l'aviation en France 1920 - 1940:

Principaux fabricants:

avant 1936:

Amiot, Bloch, Breguet, Caudron, Dewoitine, LATECOERE, Lioré, Morane-Saulnier, Potez, Renault

à partir de 1936:

construction aéronautique du Nord (**SNCAN**), de l'ouest (**SNCAO**), du Midi (**SNCAM**), du Sud-Ouest. (**SNCAO**), du Centre (**SNCAC**), du Sud-Est (**SNCASE**) (entreprises publiques)

et Amiot, Breguet, Latécoère, Caudron, Morane-Saulnier, Renault (entreprises privées).

Nombre d'employés:

1920: 5000

1937: 35.000

Juin 1940: 250.000

Production liée Réarmement:

1937: 743 avions

1938: 1382 avions

1939: 3163 avions

en juin 1940: 2.113 avions