

# L'air



**NUMÉRO CONSACRÉ A L'AVIATION COMMERCIALE**  
**LES COMPAGNIES AÉRIENNES MONDIALES**  
**AÉROPORTS AMÉRICAINS**

# VOICI... les réalisations et les projets d'AIR-FRANCE



Le point fixe.

La mise en service de nouveaux matériels et la formation d'un nombreux personnel navigant ont permis à Air France, depuis le début de l'année 1946, d'améliorer les conditions d'exploitation de son réseau actuel, d'ouvrir de nouvelles lignes, enfin de développer son réseau postal et ses services de fret.

## L'Epreuve de la guerre

Pour comprendre la situation actuelle des transports aériens français, il est indispensable d'insister sur le fait que, plus peut-être que toute autre branche de notre économie, notre aéronautique marchande a souffert de la guerre.

Pendant près de 5 ans, elle s'est trouvée privée de l'appui de l'industrie nationale tombée entièrement aux mains des Allemands qui l'avaient pillée ou utilisée pour leurs propres besoins, et, au moment de la Libération, elle ne disposait plus que d'une flotte très restreinte, composée d'appareils fatigués par l'effort de guerre français. Ses personnels, ses services avaient été dispersés. Son infrastructure était réduite à des ruines.

Aussi, en septembre 1944 les dirigeants de nos transports aériens se sont-ils trouvés devant une double tâche matérielle :

— Assurer les transports indispensables au relèvement économique du pays en faisant rendre le maximum aux moyens existants.

— Préparer l'avenir par le recrutement et la formation des personnels et la mise en service des matériels nécessaires.

## Recommandements

Pour mener à bien cette tâche, la flotte aérienne d'Air France ne se composait, au moment de la libération du pays, que de quelques Caudron-Goëland, Bloch 220, Dewoitine 338, remis en service au prix d'efforts considérables. Bientôt, les ateliers aéronautiques de Colombes commencèrent à livrer les premiers AAC 1 destinés à la France, auxquels vinrent s'ajouter les Lockheed 14 et 18 et quelques autres appa-

reils, transfuges du Réseau Africain.

Lentement, mais d'un essor irrésistible, l'Aviation Marchande Française revenait à la vie malgré la pénurie des matières premières, des pièces détachées et des appareils, malgré les difficultés d'exploitation dues au rigueur de l'hiver.

Voilà, tout d'abord, un bilan qu'à dessein nous ferons très sommaire, en nous bornant à citer quelques chiffres qui situent bien la marche de notre relèvement :

	Kilomètres parcourus	Passagers Kilomètres transportés (en millions)
Janvier 1945 .....	500.000	3
Juillet 1945 .....	1.250.000	11
Janvier 1946 .....	1.400.000	13
Juin 1946 .....	2.000.000	20
Année 1938 .....	10.000.000	66
Année 1945 .....	13.000.000	116 (soit 176 % de 1938)
Année 1946 (1) .....	30.000.000	400 (soit 340% de 1945 et 600 % de 1938)

Remarquons au passage, que pour une augmentation de un tiers des distances parcourues, le nombre des tonnes kilométriques a doublé entre 1938 et 1945. Ce qui correspond à un progrès sensible dans les conditions d'emploi et la charge moyenne du matériel utilisé.

Parallèlement à celui du trafic, se poursuivait l'accroissement du réseau des lignes aériennes. Tandis qu'avant la guerre, le réseau d'Air France ne comportait que 26 lignes, en mars 1945, il en possédait déjà 35, desservies par une flotte de 40 bimoteurs légers et 32 appareils de transport moyens.

Depuis le 15 juin 1946, une flotte composée de 11 gros porteurs améri-

(1) Prévisions établies d'après les statistiques des premiers mois de 1946.

cains et 3 français, 92 appareils de transport moyens (13 appareils de 1939, 26 avions de construction américaine et 53 construits depuis la libération), 6 bimoteurs postaux rapides et 10 bimoteurs légers exploitent un réseau qui se développe chaque jour et qui, déjà, totalise 60 lignes aériennes.

Pour résumer schématiquement la comparaison entre 1938 et 1946, on peut retenir, par exemple, que le total des kilomètres effectués en juin 1946 est le double de la moyenne mensuelle de 1938 et qu'au cours de ce même mois les passagers transportés

tre 200-220 km/h. au JU.52, 250-280 km/h. au DC.3, 320-350 km/h au DC.4, 350-370 km/h. au S.O.161 ; plus de 400 km/h. au « Constellation » ;

Une augmentation de la rotation des appareils : 300 heures par mois pour le DC.4 contre à peine la moitié pour le JU.52.

Ces caractéristiques auront des repercussions sur le nombre et la longueur des lignes, la fréquence des services, le volume du trafic et la durée totale des voyages. C'est ainsi que l'on a pu réaliser un Paris-Dakar en quatorze heures au lieu de trois jours, un Paris-Le Caire en douze heures. On envisage en outre en mettant en service des Languedoc 161, d'effectuer un Paris-Tananarive en moins de deux jours au lieu de cinq, les passagers ne volant la nuit qu'une fois sur deux.

Mais l'extension future du réseau ne pose pas seulement des problèmes de matériel.

Il faut encore prévoir l'accroissement progressif du personnel à terre — personnel commercial et personnel technique — pour la formation duquel des écoles et des stages fonctionnent actuellement.

Le recrutement du personnel navigant, par la sélection des pilotes militaires les plus aptes à passer sur le réseau civil, a été entrepris depuis plusieurs mois et, depuis plusieurs semaines, un premier contingent de candidats ayant satisfait aux conditions imposées, a commencé à voler sur les lignes. La grosse majorité des pilotes retenus ont fait leurs débuts dans les écoles des Etats-Unis, du Canada et de la Grande-Bretagne ; ils ont, de plus, à leur actif, de magnifiques états de services de guerre.

A l'école du personnel navigant du Bourget se préparent les pilotes et les radios. A Blagnac, près Toulouse, une autre école forme les mécaniciens navigants.

Au total, Air France compte recruter et entraîner, au cours de l'année, environ 200 pilotes, 100 radios et 120 mécaniciens navigants supplémentaires.

Ces chiffres ne comprennent d'ailleurs pas le personnel nécessaire pour l'exploitation des lignes postales et des services de fret.

Signalons enfin que, dans le but d'améliorer les conditions de voyage à bord de ses avions, Air France vient de procéder à la création de Services hôteliers navigants comprenant, en plus des « Stewards » dont l'éloge n'est plus à faire, un corps de « Commissaires de bord » et « d'Hôtes » chargés de toutes questions administratives, touristiques et hôtelières en cours de voyage.

D'autres mesures ont été prises pour augmenter le débit et offrir le plus grand confort aux passagers à terre. C'est ainsi qu'à Paris, la station de départ de la rue Lafayette, qui était aménagée pour assurer deux départs simultanés de 30 voyageurs en 30 minutes, a été remplacée, depuis le 20 juin, par une nouvelle station de départ et d'arrivée, située à l'emplacement de l'ancienne gare des Invalides, qui peut assurer en un quart d'heure cinq départs de 30 à 40 voyageurs chacun, en direction ou en provenance des aéroports d'Orly et du Bourget.

par Air France ont parcouru 4 fois plus de kilomètres, alors que les effectifs en personnel ne dépassaient ceux de 1938 que d'un peu moins de 50 %.

Certes, ces statistiques traduisent eloquemment l'effort de renaissance accompli, depuis la libération de notre sol, par les Transports Aériens Français.

Cependant, pour exploiter le réseau prévu par ses programmes, Air France doit encore moderniser et augmenter sa flotte, recruter et former du personnel, améliorer ses aménagements au sol.

## Les renforts en matériel et en personnel

Grâce à l'effort énergique développé par l'industrie aéronautique française, grâce à l'apport de l'industrie aéronautique américaine, Air France doit être équipée, dans le courant de l'année, de nombreux avions de transport modernes.

En plus des appareils déjà livrés, les appareils suivants sont attendus dans les prochains mois de 1946-47 :

- 13 Lockheed « Constellation » ;
- 15 Douglas « DC.4 » ;
- 15 Douglas « DC.3 » ;
- 3 Consolidated « Catalina » ;
- 37 S.O. 161 « Languedoc » ;
- 25 S.O. 94 (ces derniers devant être livrés au début de 1947).

Il est probable qu'au début de 1947, tout le matériel ancien aura été retiré des lignes de passagers et que les A.A.C./1 (JU 52) ne seront plus utilisés que pour le fret et certains services coloniaux locaux.

Les principaux avantages que l'utilisation du matériel nouveau permettra de réaliser seront :

- Une amélioration de confort ;
- Une augmentation de la capacité : nous passerons des 14 places du JU 52 au 21 du DC.3, 33 du S.O.161, 44 du DC.4 et 48 du « Constellation » ;
- Un accroissement des vitesses : con-

Embarquement des bagages.

