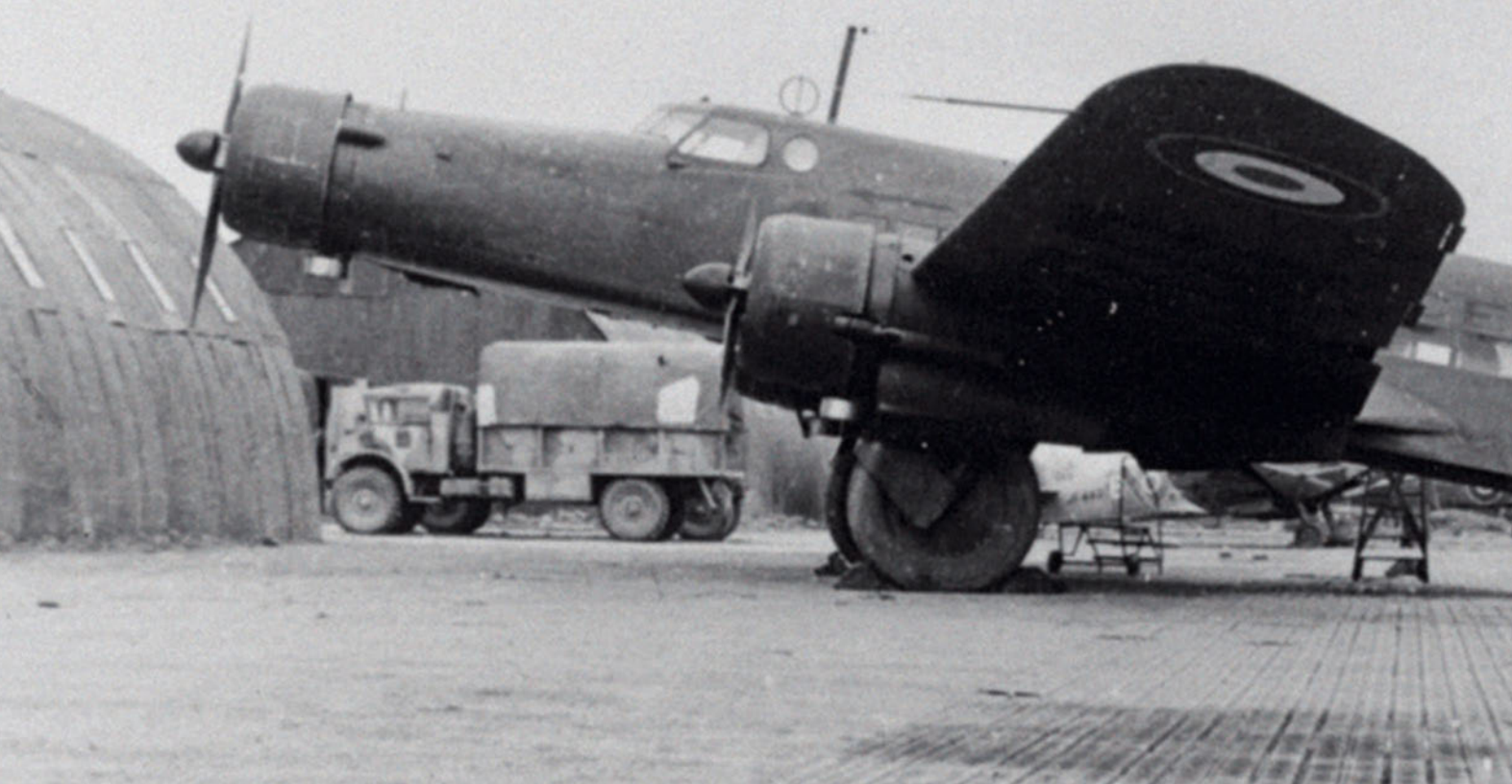


1940-1945

# Entre ombre et lumière



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

**Deuxième partie.**  
La déclaration de la guerre et la défaite de la France plongent Air France dans une période difficile avec l'arrêt des liaisons commerciales. Le personnel rencontre de gros problèmes pour y faire face. L'état d'esprit demeure cependant et, en 1945, la compagnie est prête à repartir.

Texte Alexis Rocher, iconographie musée Air France

**L**a déclaration de la guerre en septembre 1939 marque un tournant dans l'histoire alors récente d'Air France. La compagnie aérienne étend son réseau à travers le monde et prépare activement la conquête commerciale de l'Atlantique nord. Il est désormais rapidement question de mobiliser les matériels au profit de l'effort de guerre. Air France quitte son statut commercial pour endosser l'uniforme.

Le principe général consiste à assurer les liaisons à travers l'immense empire colonial. Il faut des

moyens supplémentaires, ce qui conduit le gouvernement à acheter des avions américains, en l'occurrence des Lockheed 18. C'est en pleine organisation des liaisons que se produit l'attaque allemande du 10 mai qui conduit à la défaite et l'armistice le 22 juin 1940.

## **Vichy réorganise la compagnie**

Le gouvernement de Vichy réorganise la compagnie qui reprend ses activités fin août. Le réseau intérieur est désormais centré sur Vichy.

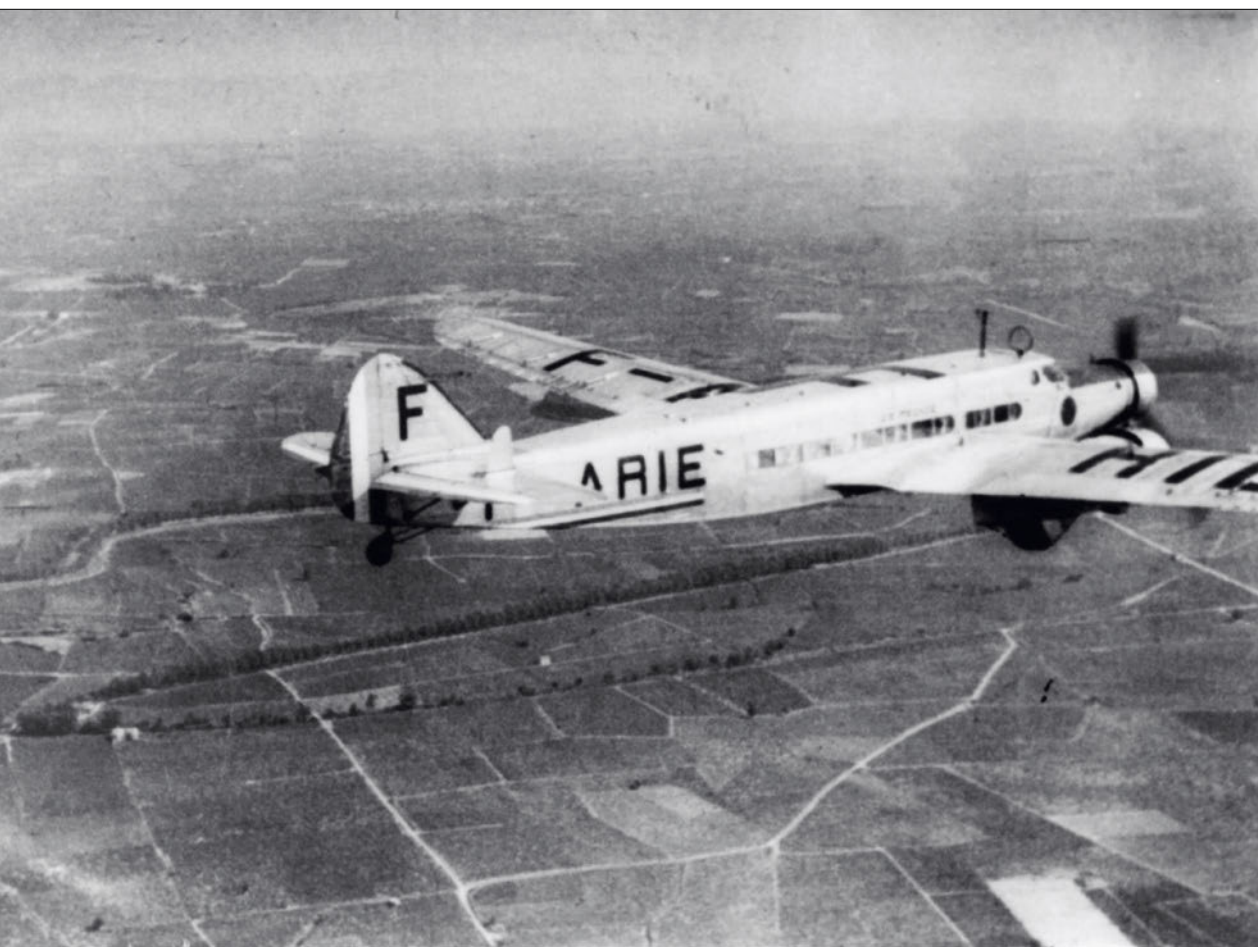
Marseille devient la principale base de la compagnie. Les liaisons reprennent avec l'Afrique du Nord. La ligne vers Dakar est rouverte, de même que vers le Gabon. Mais les combats rendent dangereuses ces liaisons. Ainsi le Farman 223-4 *Le Verrier* commandé par Henri Guillaumet connaît un sort tragique en tombant le 27 novembre 1940 au milieu d'une bataille entre Britanniques et Italiens au large de la Sardaigne (lire *Le Fana de l'aviation* n° 554). "*Sommes mitraillés, avion en feu. S.O.S*", lance comme dernier message le radio. Avec la disparition de Guillaumet, c'est encore un peu de l'Aéropostale qui s'en va.

D'autres rencontres inopportunes font des victimes. C'est le cas le 15 août 1942, lorsque le LeO.246 croise entre Marseille et Alger une patrouille de chasseurs britanniques qui ouvrent le feu sur lui, tuant deux passagers et en blessant deux autres.

Cette période voit exploiter une flotte hétéroclite. C'est ainsi le cas des Amiot 354, 376 et 370, bombardiers transformés pour transporter du courrier à grande vitesse dans l'empire colonial. À partir de juillet 1941, des vols sont organisés jusqu'à ►



Le Dewoitine F-AQBD *Ville de Beyrouth*,  
ici à Alger le 28 février 1944, est représentatif  
des avions d'Air France entre 1940 et 1945.  
Il avait entamé sa carrière commerciale avant  
la guerre, puis vola pour le gouvernement  
de Vichy. Capturé au Liban en 1941, il reprit  
du service pour les Forces françaises libres  
et fut réformé en 1945.



En 1941,  
les Français libres  
s'emparèrent  
également  
du Dewoitine 338  
F-ARIE *Ville-  
de-Paris*. Il servit  
pour des liaisons  
entre le Levant  
et l'Afrique  
équatoriale  
française.





Le Farman 223-4 *Le Verrier* commandé par Henri Guillaumet fut abattu le 27 novembre 1940 au milieu d'une bataille entre Britanniques et Italiens au large de la Sardaigne.

DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

Djibouti en passant par Athènes. L'Amiot 370 F-AREU rencontre des péripéties diverses et variées lors de ses grands voyages vers Djibouti. Autre avion singulier, le Dewoitine 342, ultime représentant des fameux trimoteurs du constructeur. Il s'écrase en Algérie le 27 septembre 1942, accident dans lequel sept membres d'équipage et 17 passagers trouvent la mort.

Cette période décidément à part voit un vénérable quadrimoteur britannique Armstrong-Whitworth AW-27 "Ensign" reprendre du service pour Air France après s'être posé sur le ventre en Mauritanie lors de son périple vers l'Afrique du Sud. Remis en état, baptisé *Nouakchott*, il complète les maigres effectifs assurant les liaisons entre la métropole et l'Afrique du Nord.

DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

**Au départ de Vichy, un réseau fut exploité en zone libre à partir de 1940 et jusqu'en novembre 1942.**

**Le radio Paul Henri Fabre devant l'Amiot 356 affecté aux liaisons entre Marseille et Djibouti en 1941-1942. Sur le fuselage, le dessin indiquant les dates d'atterrissages à Djibouti.**



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE



Le Farman F223-4 *Camille Flammarion* fut réformé après un atterrissage difficile à Beyrouth le 20 janvier 1941.



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

Un des nombreux Caudron C.440 "Goéland" de la flotte d'Air France dans les années 1940.



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

L'Amiot 370 immatriculé F-AREU. Il réalisa du transport postal jusqu'à Djibouti.



## Air France bicéphale

La situation difficile d'Air France ne s'arrange pas en novembre 1942 avec le débarquement des Alliés en Afrique du Nord. Bientôt la compagnie est une entité bicéphale, avec deux réseaux, deux directions. Pour bien comprendre ce qui va suivre, voici les explications du rapport des administrateurs provisoires d'Air France en 1945 : *"À la suite du débarquement allié en Afrique du Nord en novembre 1942, toute la zone sud de la métropole fut militairement occupée par l'armée allemande. De ce fait, l'activité qu'Air France avait maintenue jusque-là fut profondément modifiée, aucune liaison n'étant plus possible entre les territoires d'outre-mer et la métropole."* ►





DRI/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

L'exploitation des lignes métropolitaines fut complètement suspendue en 1943, la partie de la flotte demeurée en France ayant été saisie par les autorités d'occupation, ou mise à la disposition de principe des services civils de transport allemands. Cependant, la partie la plus importante de la flotte, qui avait été affectée en Afrique, permit de continuer l'exploitation de quelques lignes [c'est-à-dire l'exploitation au profit des Alliés et des forces française libres, NDLR].

Une direction locale, constituée à Alger, contracta des accords avec le commandement de l'aviation mili-

**L'unique Dewoitine 342. Il s'écrasa le 27 septembre 1942**

taire en Afrique en vue de l'exploitation de certains services, tant en Afrique du Nord qu'en Afrique noire. Jusqu'au 30 juin 1943, ces services ont été assurés sur les bases de l'accord passé avec le gouvernement militaire. À cette date, notre personnel et une partie de notre matériel furent réquisitionnés sous la forme du Réseau aérien militaire français (RAMF) substitué à notre société.

Les Services civils de liaisons en Afrique du Nord (SCLAFN), exploités à l'aide d'appareils appartenant à l'État et gérés par Air France, requis à la date du 8 novembre 1942, fonctionnèrent à titre militaire

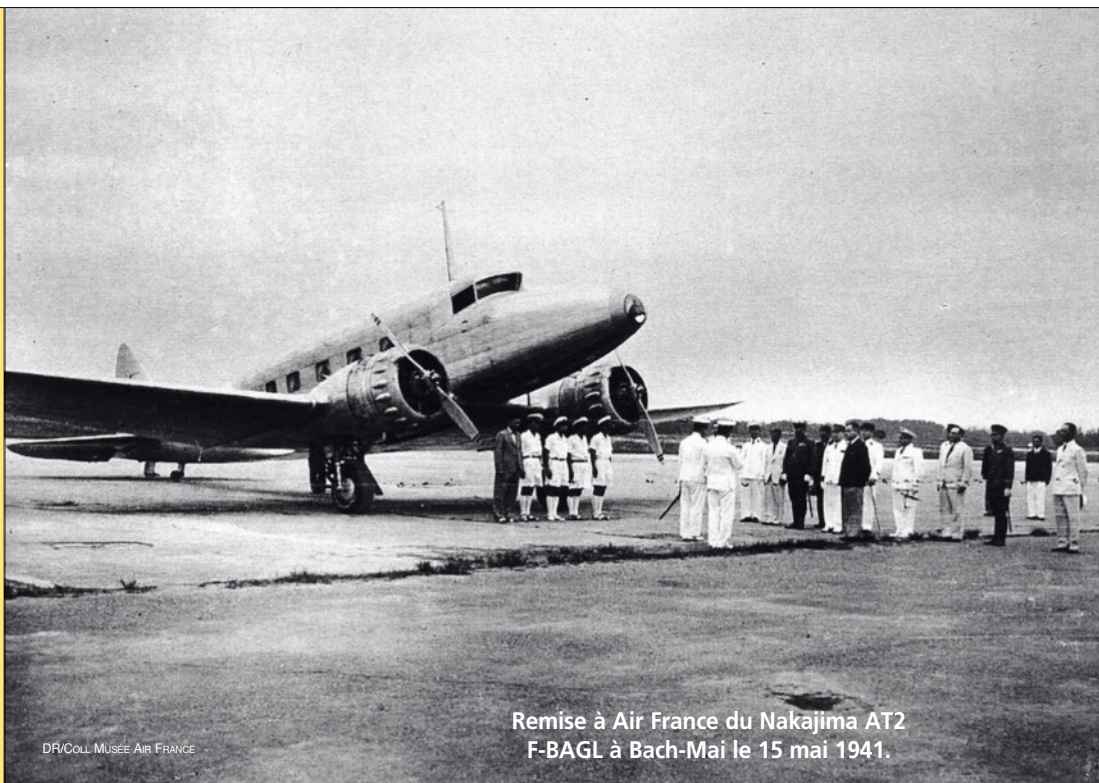
jusqu'au 15 juillet 1943. Ils furent ensuite incorporés au RAMF sous le nom de Services militaires de transport légers (SMTL).

Par ailleurs, les Services civils des liaisons aériennes en Afrique-Occidentale française n'eurent que peu d'activité à partir de 1943. En Syrie et au Liban, les éléments de nos escales du Proche-Orient ont permis aux Forces françaises libres de constituer un groupement indépendant de gestion militaire qui fonctionna sous le nom de Lignes aériennes militaires (LAM)."

Il faut souligner qu'à partir de novembre 1942, le personnel et les

## Des avions japonais pour Air France

Le cas de l'Indochine est très particulier. En effet, la défaite de juin 1940 surprend trois Dewoitine 338 sur place qui poursuivent les vols dans le pays. Plus question de rejoindre la France. Le 7 juillet 1940, des chasseurs japonais abattent le *Ville de Saïgon*, or la France n'est pas en guerre contre le Japon. Les autorités japonaises finissent par livrer en mai 1941 un Nakajima AT2 pour compensation. Des liaisons faméliques s'organisent avec le Nakajima, accidenté en mars 1943. Un Farman 221 prend la relève dans toute l'Indochine, avant d'être accidenté à son tour. Un Mitsubishi MC-20 sert ensuite au côté du Dewoitine 338 *Ville d'Hanoi*. Les Japonais mettent fin à l'activité aérienne en mars 1945.



DRI/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

Remise à Air France du Nakajima AT2 F-BAGL à Bach-Mai le 15 mai 1941.



DR/COLL MUSÉE AIR FRANCE

ateliers d'Air France en métropole doivent faire face à la volonté constante des Allemands de servir la cause du III<sup>e</sup> Reich. Une partie des Bloch 220 et des Dewoitine 338 sont réquisitionnés pour être loués par la Lufthansa. Ils volent sous immatriculation allemande en Europe de l'Est. D'autres avions sont aussi saisis et partent en Allemagne. Les prototypes des hydravions transatlantiques Laté 621 et SE.200 se retrouvent sur le lac de Friedrichshafen, où ils sont détruits par les Alliés. Le CAMS 161 part aussi en Allemagne. D'autres avions sont stockés, comme les Amiot.

Dans le même temps, le personnel reçoit des formations théoriques et les ateliers effectuent de la maintenance sur les avions cloués au sol, mais les bombardements endommagent les installations.

### **Le lancement d'Air France Libre**

Il faut parler ici d'Air France au pluriel. En effet le débarquement de novembre 1942 est l'occasion pour les Français libres de poursuivre la mise en place de leur réseau de liaisons aériennes. Tout commence un an plus tôt quand, à l'occasion

**Le CANT Z-1007 FL-AVM avait été capturé aux Italiens. Baptisé Bir-Hacheim, il servit pour les liaisons des Forces françaises libres.**

des combats fratricides en Syrie entre l'armée de Vichy et les Forces françaises libres, ces dernières capturent deux Dewoitine 338 et le Farman F223-3 F-BAFM. Ils permettent de lancer Air France libre. C'est dans ce cadre qu'est employé un bombardier italien CANT Z-1007 récupéré à Beyrouth. Il est rejoint par d'autres appareils pour former un ensemble hétéroclite. S'il n'est pas question d'une compagnie commerciale, Air France libre souligne bien les ambitions de ses créateurs. Elle exploite un réseau qui prend de plus en plus d'importance au fur et à mesure du ralliement des ►

**L'Armstrong-Withworth AW-27 "Ensign" de la BOAC fut accidenté en Mauritanie en février 1942. Il fut réparé et brièvement exploité en Afrique.**



DR/COLL MUSÉE AIR FRANCE



Mise à l'eau  
avant le premier  
vol du CAMS 161  
à Sartrouville le  
20 mars 1942.  
Il fut ensuite  
envoyé en  
Allemagne.



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

territoires de l'empire. Bientôt va naître le Réseau aérien militaire français (RAMF), puis les Services civils de liaisons en Afrique du Nord (SCLAFN), et enfin les Lignes aériennes militaires (LAM) qui sont mentionnés plus haut dans le rapport des administrateurs provisoires. Ces lignes à vocation militaire sont autant de jeunes racines qui vont grandir et s'épanouir pleinement dans une forêt de destinations à la fin de la guerre.

Le débarquement de Normandie lance la libération de la France métropolitaine. Fin 1944, le personnel

d'Air France fait l'objet d'une épuration assez sévère. Le général Pujol démissionne le 30 septembre 1944 de son poste de président qu'il tenait depuis 1936. Il explique sa position au nouveau conseil d'administration de la compagnie : "Vous savez que depuis quatre ans, mon unique souci a été de sauvegarder, malgré la tourmente que nous traversons, le potentiel de notre entreprise, d'éviter la déportation du personnel, de retarder le plus possible par la manœuvre l'application des mesures imposées et de ne céder que sous la contrainte aux exigences de la puissance occu-

pante. Vous savez aussi que, grâce à la silencieuse mais persévérante résistance opposée par la direction de la compagnie avec l'appui constant du conseil d'administration, ce but a pu être atteint dans ses points essentiels. En quittant mon poste, je tiens à évoquer cette attitude et cet effort pour qu'aucun doute ne puisse planer sur le motif qui m'a déterminé à remettre mon mandat. En le faisant, je voudrais mettre la compagnie mieux à même de défendre sa position et lui rendre un dernier service".

Alors que les combats font encore rage, il est évident que dans bien

Le Lockheed 14  
"Super Electra"  
"Flèche noire"  
immatriculé  
F-ARRE.



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

des esprits s'impose la volonté de relancer rapidement un trafic commercial, et l'expérience de la guerre est déterminante.

### De grandes perspectives en 1945

De grandes perspectives s'ouvrent quand la paix s'impose en 1945. Un certain Jean M. Mecker ne dit pas autre chose dans l'article "Où en est l'aviation commerciale en France" publié dans l'hebdomadaire *Ailes françaises* le 7 novembre 1944, quand il évoque la convention de

Chicago qui va instaurer l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : "Nous faisons face! Malgré la pénurie de nos moyens en matériel, en infrastructure et en personnel, nous maintenons le pavillon français sur un réseau de 75 000 km de lignes aériennes. On estimera ce réseau à sa juste valeur lorsque nous aurons dit que le réseau français en 1938 n'atteignait que 64 341 km!"

Mais ce n'est là qu'un réseau réduit, un réseau de guerre. Le ministre de l'Air entend bien replacer la France au rang qu'elle s'est conquis de 1919 à 1939, par l'esprit

d'initiative, la ténacité et l'héroïsme du personnel de son aviation commerciale. Et ce rang est parmi les premiers. Au réseau impérial et aux réseaux intérieurs des colonies et de la métropole que nous exploitons et développons en ce moment, nous entendons bien souder le réseau international de lignes aériennes que toute grande puissance doit désormais posséder pour lui permettre d'assurer en toute souveraineté ses échanges économiques et ses liaisons politiques. Car la France est une nation souveraine!" ■

À suivre

**Le SNCASE SE.200, hydravion transatlantique capturé par les Allemands.**



DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

DR/COLL. MUSÉE AIR FRANCE

**Le Lockheed 18 Commandant Dagnaux du RAMF (Réseau aérien militaire français) sur le site de Maison-Blanche (Alger).**



**Le Lockheed C-60 F-BAMJ avec l'emblème d'Air France et la croix de Lorraine.**