

Publié le 26 novembre 2018.
Dernière modification : 9 décembre 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX (1946-1963)

une création de la [SFFC/SOFFO](#)



Société anonyme à participation ouvrière, 3 juillet 1946.

Paul/ Henri BERNARD
président (1946-1960)

Né à Noisy-le-Sec, le 29 octobre 1892.

Fils de Joseph Auguste Bernard, ingénieur à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, chevalier de la Légion d'honneur, et de Louise Gabriel Gaunin.

Marié le 27 août 1930 à Phnom-Penh, à Elsa Bonnaffé, fille de William, directeur du Crédit foncier de l'Indochine. Un fils : Olivier.

Divorcé le 21 juin 1958.

Remarié le 16 septembre 1960, à Paris XVI^e, avec Mary Louise Griffin.

Polytechnicien.

Officier d'ordonnance du gouverneur général Martial Merlin à Hanoï (1923).

Inspecteur général (1925), directeur général (1931), administrateur délégué (1933), puis vice-président de la [Société financière française et coloniale](#).

Représentant de la SFFC dans une vingtaine de filiales et participations, dont :

— la [Société indochinoise de cultures tropicales](#) : directeur général de la plantation de Xa-Cat,

— la [Société des caoutchoucs de Binh-Lôc](#) (Biênhoà) : directeur général,

— le [Syndicat des planteurs de caoutchouc](#),

— la Caisse de compensation du caoutchouc (1931-1934),

— la [Société coloniale d'éclairage et d'énergie](#),

— les [Salines de l'Indochine](#),

— puis les Salines de Djibouti, Sfax et Madagascar,

— les [Tramways du Tonkin](#),

— la [Société financière transafricaine](#) (1941),

— Société commerciale des produits d'outre-mer (ex-[Société commerciale des thés indochinois](#)),

— [Société des caoutchoucs d'Extrême-Orient](#) (président)

...

et d'autres :

(voir ci-dessous l'Annuaire Desfossés 1956)

Auteur de plusieurs ouvrages économiques sur l'Indochine

dont [Nouveaux aspects du problème économique indochinois](#) (1937).

Membre (1940), puis chef (juillet 1943) du réseau Alliance. Déporté à Kehl et Berlin-Moabit.

Croix de guerre 14-18

Membre du comité économique et social.

Commandeur de la Légion d'honneur,...

Décédé à Paris XVI^e, 21 septembre 1960.

- Acte de naissance avec mentions marginales transmis par Gérard O'Connell.

Paul Octave Valéry GENAIN
Fondateur et administrateur délégué de la T.A.I.

Né le 22 octobre 1887 à Bailleul-Sire-Berthoult (Pas-de-Calais).
Officier de l'armée de l'air.
Administrateur de sociétés (Société anonyme française d'appareils et films sonores, etc.).
Commandeur de la Légion d'honneur du 1^{er} mars 1939 (min. Air) : lieutenant-colonel de réserve de l'armée de l'Air.
Gérant de la Régie Air Afrique (1940).
Président du Comité d'organisation des transports aériens (1943).
Décédé le 2 avril 1953.

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE ET COLONIALE
Exercice 1946
(*L'Information d'Indochine économique et financière*, 15 septembre 1947)

Transports aériens intercontinentaux (T.A.I.)

Nous avons pris part à la constitution de la Compagnie de transports aériens intercontinentaux, société au capital de 20 millions de francs, fondée au début de juillet 1946 pour effectuer les transports par avion à la demande, aussi bien pour des passagers que pour les marchandises suivant autorisations accordées par le ministère des Travaux publics et des Transports.

Elle a commencé son exploitation avec quelques Junkers 52 cédés par le ministère de l'Air selon une formule de location vente. Puis elle a obtenu des crédits à moyen terme pour l'acquisition d'appareils de plus grande capacité et de rayon d'action plus étendu, présentant aussi de meilleures conditions de confort pour les voyageurs. Actuellement, sa flotte aérienne se compose de 6 Junkers et de 4 Bristol dont un loué.

La T.A.I. assure des relations entre la France et l'Afrique du Nord, où elle s'est acquis une réputation déjà excellente. Elle effectue également, à destination de l'étranger, les transports les plus divers. Ses premiers résultats sont très encourageants, grâce à sa bonne organisation et à la qualité de son personnel.

Il doit être prochainement procédé à une augmentation du capital social pour mettre celui-ci en rapport avec le développement régulier de l'activité de la Compagnie. .

1947 : création de la **T. A. I.-Maroc**

IL FAUT SAUVER LA LIBERTÉ DE L'AVIATION MARCHANDE
CONTRE L'ETOUFFEMENT DES COMPAGNIES PRIVÉES
(*Les Ailes*, 21 juin 1947)

Les compagnies privées ne coûtent pas un sou à l'État. Au contraire, elles lui rapportent. Leur existence est la condition même du développement de notre Aviation marchande

Le projet de statut de l'aviation marchande est une menace pour celle-ci. Devant cette menace, le Groupement professionnel de l'aviation commerciale privée vient de provoquer un véritable débat auquel participèrent une trentaine de parlementaires. Débat substantiel, utile, nécessaire. qui a permis de faire vraiment le point de cette importante et grave question.

ON sait que le ministère des Travaux publics et des Transports a étudié un projet de statut de l'Aviation marchande. Ce projet est actuellement étudié à l'Assemblée Nationale par la commission des moyens de communication. Le moins qu'on puisse dire de cette commission est qu'elle n'est point constituée en majorité de parlementaires qui aient une connaissance étendue de l'Aviation marchande, de ses possibilités et de ses besoins et qui puissent, par conséquent, défendre réellement celle-ci contre tout ce que le projet gouvernemental a de fâcheux et de contestable.

En fait, nous l'avons déjà signalé, le projet est inspiré de principes rigoureusement étatistes et s'il était voté tel qu'il est, il ferait de l'aviation marchande la chose exclusive de l'État et condamnerait toutes les initiatives privées à un étouffement rapide.

On conçoit que devant une telle menace, le Groupement professionnel de l'aviation commerciale privée ait entendu agir et réagir. D'où cette conférence qui réunissait, l'autre mercredi, à l'Aéro-Club de France, les représentants des compagnies privées et une trentaine de parlementaires, membres de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République.

Il s'agissait d'éclairer ceux-ci sur les conséquences redoutables, néfastes même, du projet présenté, et les arguments, évidemment, ne manquaient pas. Tour à tour, le commandant Ottensooser, président du Groupement, le colonel Genain, directeur des Transports aériens intercontinentaux, et René de Narbonne, directeur et animateur de l'Escadrille Mercure, les développèrent avec infiniment de bon sens. Plusieurs parlementaires intervinrent, soit pour poser des questions, soit pour enrichir le débat d'éléments intéressants ; ce furent, en particulier, M. Jean Brunhes, conseiller de la République ; M. Jean-Moreau, député d'Auxerre ; M. Lécrivain-Servoz, M. Bourret et M. Anxionnaz. M. Philippe Livry-Level, empêché, s'était fait excuser.

En vérité, ce fut un véritable débat qui, dans une atmosphère de parfaite courtoisie, se déroula durant deux heures, débat opportun, sérieux, substantiel. Tous les aspects du problème furent successivement abordés.

D'abord le statut

Il y eut d'abord la question du statut proprement dit. Le colonel Genain n'eut pas de mal à convaincre ses auditeurs parlementaires que le projet gouvernemental, sous une apparence bénigne, préparait la disparition des compagnies privées et le monopole exclusif de la compagnie d'État. Le projet accorde bien aux compagnies privées un certain délai pour mourir mais il ne les en condamne pas moins inexorablement : il les laisse vivre le temps de permettre à Air-France de se développer, de s'organiser, pour les chasser et prendre leur place. Le projet de statut conduit indiscutablement à une nationalisation intégrale de l'aviation civile française !

Le colonel Genain, s'adressant aux parlementaires, leur a dit :

— Vous aurez, Messieurs, à mener une assez rude bataille contre cette volonté de nationalisation. Si vous voulez que l'aviation vive, il faut arrêter ce projet

Le colonel Genain et d'autres orateurs ont d'ailleurs montré que la coexistence de la compagnie nationale et des compagnies privées était non seulement possible mais très désirable à différents points de vue et que les relations actuelles entre Air-France et les

compagnies privées étaient excellentes. Mais si Air-France a un rôle à jouer, les compagnies privées en ont un autre.

Celles-ci ont prouvé qu'elles pouvaient vivre en concurrence avec Air-France, même avec des tarifs égaux ou supérieurs à ceux d'Air-France, encore que l'État ne leur vienne aucunement en aide. Air-France ne peut tout faire et, par ailleurs, peut-on accepter l'idée d'une Aviation commerciale entièrement nationalisée, sans contrôle possible, que l'on continuera à subventionner sans que le Parlement puisse apprécier la gestion?

— Les compagnies privées, a dit le colonel Genain, constituent, dans l'activité et l'exploitation de l'aviation commerciale française, un témoin, témoin indispensable.

Par ailleurs, ces compagnies ont l'avantage de se spécialiser dans divers genres de transport qu'une compagnie unique ne saurait assurer avec une égale fortune.

Ensuite le matériel

Le colonel Genain a également abordé la question du matériel qui conditionne évidemment le succès et l'efficacité des transports aériens privés.

— On prétend ne nous vendre que du matériel périmé, à des prix élevés. On pourrait en dire long sur les brimades dont on nous a gratifiés, par exemple en nous interdisant d'embarquer plus de six passagers sur nos avions... Nous réclamons la liberté !..

Le président Ottensooser montra le handicap que constitue, pour l'aviation française, l'utilisation d'un matériel mal adapté à ses besoins. « Le fret aérien est international, dit-il, et il faut compter avec la concurrence étrangère. Avec le « Ju-52 », le prix de la tonne-kilométrique est de 50 fr. Les compagnies anglaises, avec des « Halifax », acquis aux « surplus » britanniques, pratiquent le prix de 16 francs ».

M. Ottensooser a rapporté une démarche qu'il fit au ministère de l'Air auprès d'un ingénieur principal afin de lui exposer la nécessité, pour les compagnies nationales, d'acheter du matériel étranger, parce qu'il n'y avait encore rien chez nous qui pût leur convenir.

— Qu'en savez-vous ? a répliqué l'Ingénieur.

— Voilà 200 millions. Qu'avez-vous à nous vendre en 1947 ?

— En 1947, rien. Mais en 1950...

Les compagnies privées ne peuvent pas attendre 1950. Elles ont obtenu sur les vingt Bristol-170 qu'elles avaient demandés d'importer sur la base de l'auto-financement — système qui nous permettait de ne pas sortir de devises — quelques appareils seulement.

À ces précisions de M. Ottensooser, le colonel Genain en a ajouté d'autres : la firme Bristol a vendu une quantité de « 170 » qui absorbe pour un an et demi ses possibilités de production. Le Bristol-170 offre au fret un volume de 59 mètres cubes contre 19 pour nos vieux Ju-52.

« Il faut que le gouvernement mette à notre disposition les devises nécessaires pour acquérir à l'étranger le matériel qui nous est indispensable ; il n'y a pas moyen de faire autrement puisque l'industrie française ne nous propose aucun matériel équivalent. »

.....

UNE EXPÉRIENCE CONCLUANTE L'activité des compagnies durant la grève de la S.N.C.F. (*Les Ailes*, 28 juin 1947)

Les Transports Aériens Intercontinentaux (T.A.I.) ont doublé leurs départs vers le Midi.

L'INEXPLICABLE ACCIDENT DU CAP PALOS (*Les Ailes*, 25 octobre 1947)

La panne d'un moteur ne suffit pas à expliquer la chute d'un appareil dont les qualités de vol sont particulièrement éprouvées.

Une véritable catastrophe vient d'endeuiller l'aviation marchande française. Un avion bi-moteur Bristol de la Compagnie des Transports aériens intercontinentaux a dû se poser en Méditerranée avec quarante-quatre personnes à bord. Un passager et un mécanicien de l'équipage ont pu, seuls, être sauvés.

L'accident s'est produit le jeudi 16 octobre à 14 h. 50, au large du cap Palos [près de Cartagène (Murcie)], à 25 km. environ au sud-est de celui-ci, sur les côtes d'Espagne, alors que l'avion se rendait de Marseille à Oran. On ne sait pas ce qui a pu causer la chute de l'appareil. C'est l'aérodrome de La Sénia qui capta un S.O.S. : « un moteur stoppé, sommes contraints de nous poser en mer ». Les deux survivants n'ont pu fournir d'éclaircissements : l'appareil semble s'être littéralement disloqué en arrivant sur l'eau.

Peut-être l'enquête que M. Max Hymans a confiée à Maurice Bellonte permettra-t-elle de déceler les origines de ce douloureux accident.

Ce que nous pouvons dire, c'est que la Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux est une entreprise sérieuse et le Bristol « Wayfarer » un appareil éprouvé dont on connaît les incontestables qualités. Il devait pouvoir voler avec un moteur arrêté et la compagnie précise que l'appareil était en dessous de sa capacité de charge. Il avait subi les révisions normales et comprenait l'équipement réglementaire, en particulier les bateaux de sauvetage pneumatiques, puisque c'est grâce à l'un d'eux qu'on put sauver le mécanicien Rémy et le passager Huyghe. Ils restèrent accrochés au dinghy pendant vingt-quatre heures.

L'équipage était composé du pilote Galindo, aux 3.000 heures de vol, des mécaniciens Rémy et Chase, du radio Chanel et d'une hôtesse Mlle Anne-Marie Rouannet.

La météo était, dit-on encore, très bonne, en particulier sur la Méditerranée, la visibilité excellente.

Une fois de plus, on doit s'élever contre certains propos de la presse quotidienne. Un journal n'a-t-il pas écrit que le Bristol « Wayfarer » était « un ancien planeur de débarquement sur lequel des moteurs avaient été récemment ajoutés. Il était lourd, peu maniable et particulièrement mal adapté au service qu'il effectuait » ! Un autre écrivit qu'il était « construit pour assurer de petits parcours : tronçons de lignes, liaisons auxiliaires, etc., et offrait une marge de sécurité insuffisante pour un trajet au-dessus de la mer de quelque mille kilomètres ».

Il est navrant, en de telles circonstances, de voir des journaux répandre de telles stupidités.

Et une fois de plus, nous demandons, pour mettre fin à ces odieuses fantaisies, la publication, par le secrétariat général à l'aviation civile, de la conclusion de l'enquête officielle sur tout accident.

Nécrologie
(*Climats*, 22 octobre 1947)

Nous apprenons la mort, dans l'accident d'aviation Paris-Casablanca, de M. Maurice Bos¹, connu et estimé dans les milieux d'Indochine et d'Afrique.

À sa veuve, à sa famille, nous adressons nos condoléances émues pour ce deuil qui frappe la grande famille coloniale.

APRES LA DEMONSTRATION D'ORLY
MAIS OUI, LE BRISTOL-170 EST UN AVION SÛR !..
par Georges HOUARD
(*Les Ailes*, 8 novembre 1947)

À pleine charge, il décolle et vole avec un moteur sur deux et, dans ces conditions, reste maniable

Une intéressante démonstration de sécurité du Bristol-170 — le « Wayfarer » pour le transport des passagers et le « Freighter » pour le transport du fret — a eu lieu la semaine dernière à Orly avec la participation du Bureau Veritas dont les experts ont vérifié et enregistré les qualités de vol de l'appareil avec un moteur arrêté.

La Bristol Aeroplane Co s'est évidemment émue des stupidités que l'on a publiées, dans certains quotidiens, sur son avion « 170 », à propos de l'accident dont fut victime en Méditerranée l'appareil des T.A.I. Et l'autre vendredi, elle nous convia à assister à Orly à une démonstration des qualités de vol du Bristol-170, démonstration à laquelle collaborèrent la Société Commerciale et Industrielle Franco-Britannique — qui représente, en France, la Bristol Aeroplane Co — et la Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux.

Temps aussi peu favorable que possible pour une telle démonstration; les qualités de vol du Bristol-170 ne devaient d'ailleurs en être que mieux établies. Le brouillard estompe l'horizon quand nous arrivons à Orly, dix minutes avant l'heure fixée ; une petite pluie pénétrante tombe sur le terrain et ajoute à la mélancolie de l'ambiance. Ça manque de gaieté et l'on est plutôt tenté de verser dans le pessimisme.

Aux couleurs des T.A.I.

Deux Bristol-170 sont là, aux couleurs des T.A.I., l'un immatriculé F-BCJA, l'autre F-BCJM. Sur le nez de la carlingue, un disque orange avec, en noir, les initiales de la compagnie; le long du fuselage courent quatre bandes vertes jusqu'à l'empennage ; sur la dérive, un lion ailé tenant entre ses pattes un globe terrestre.

Impression d'ensemble : machine pas très fine, mais trapue, solide, robuste, bien faite pour le « tramping » auquel elle est plus spécialement destinée². Une énorme carlingue, longue de plus de 21 mètres, bien faite pour contenir un fret abondant et volumineux, qu'encadrent deux moteurs Bristol « Hercules » de 1675 CV. Une aile haute de quelque 30 mètres d'envergure, de 130 m². porte cette machine qui, à vide, dépasse 10 tonnes, et, en charge, plus de 16.000 kg. L'équipage est placé tout en haut de cette carlingue, à l'extrême avant, au-dessus de l'aile et même des moteurs, ce qui lui vaut une visibilité assurément excellente.

Bref, c'est le type même du cargo aérien auquel on ne demande pas des performances extraordinaires mais du rendement et de la sécurité.

Un avion sûr...

¹ Maurice Bos (1896-1947) : secrétaire et représentant à Paris des Caoutchoucs de l'Indochine. Voir encadré.

² La description complète du Bristol 170 a été publiée par « Les Ailes », n° 1053, du 23 mars 1946.

Eh ! oui, nous le maintenons, outre son rendement, la qualité du Bristol-170 est sa sécurité. Nous n'avons nulle sympathie pour le vieux Junkers Ju-52, d'abord parce qu'il est allemand et ensuite parce qu'il est périmé et d'un rendement déplorable. Mais nous sommes les premiers à dire que le Ju-52 offre de grandes qualités de sécurité et que, s'il a donné lieu à pas mal d'accidents, ceux-ci n'ont pas modifié notre opinion. Comme le Ju-52, le Bristol-170 est ce qu'il convient d'appeler un avion sûr... malgré l'accident du Cap Palos et il a, en plus, des qualités que l'avion allemand n'a pas. Il est, d'ailleurs, de conception moderne, ce qui suffirait à expliquer la différence.

Tandis que nous méditons en face des deux Bristol des T.A.I., un troisième appareil du même type, mais à l'immatriculation britannique celui-là, est sorti d'un hangar et amené sur la piste. Et, en même temps, arrivent les personnalités conviées à assister à la démonstration qui va nous être faite. Il y a là des dirigeants de compagnies privées, des techniciens du Bureau Veritas, des envoyés du ministère de l'Air et du secrétariat général à l'aviation civile, un certain nombre de journalistes... M. G. Morel, directeur de la Société commerciale et industrielle franco-britannique, s'empresse auprès de chacun et le reçoit cordialement. Il y a aussi le colonel Genain, grand animateur des T.A.I., que l'accident du Cap Palos a visiblement beaucoup frappé, et qui nous dit ne rien savoir de ce qui a pu se passer :

— Notre pilote était un pilote de classe...

Quelqu'un d'autre nous confirme que l'appareil s'est posé sur une mer qui présentait des creux de 2 à 3 mètres et qu'il s'est littéralement disloqué comme se disloquerait une voiture arrivant à plus de 100 à l'heure sur une ornière large et profonde... Quant à connaître la raison pour laquelle l'avion, même en panne d'un moteur, a été obligé de se poser, c'est une autre histoire.

Peut-être un jour, le secrétariat général à l'aviation civile nous révélera-t-il les conclusions de l'enquête de Maurice Bellonte.

Tandis que nous dissertons, un autocar nous emmène à l'autre bout du terrain. Orly est devenu, par rapport à ce qu'il était avant la guerre, un aérodrome magnifique, aux dimensions impressionnantes, coupé de pistes d'envol ultra modernes. Devant nous, sur l'une de ces pistes, le Bristol-170, à l'immatriculation britannique, décolle à pleine charge ; c'est lui qui va accomplir les démonstrations inscrites au programme. Un autre Bristol-170, appartenant, celui-là, aux T.A.I., s'immobilise bientôt près du groupe que nous formons ; il va courir après l'autre pour permettre aux occupants de suivre en vol les évolutions de l'appareil anglais.

Une cabine confortable

Nous grimpons à bord. L'aménagement de la carlingue est mixte : tout à l'avant, c'est une cabine réservée en principe au fret, dont les parois ne sont pas insonorisées, et dans laquelle sont installés une douzaine de fauteuils amovibles ; une cloison sépare cette cabine de la suivante beaucoup plus vaste et aménagée comme le sont les avions de transport modernes bons et vastes fauteuils, aérateurs réglables, réchauffeurs, insonorisation assurée, etc... Ce qui frappe dans cette cabine, ce sont ses dimensions, en particulier, la hauteur qui n'est pas courante. L'impression de place, d'espace, de confort s'en trouve singulièrement accrue. À l'arrière, un petit carré, avec une porte par laquelle on accède à l'intérieur de l'avion.

Orly présente l'inconvénient du Bourget et de tous les aéroports modernes; on attend trop longtemps l'autorisation d'aller prendre la piste et celle de décoller. Enfin, quand on a obtenu la première, c'est une promenade interminable sur les pistes pour aller se placer au point de départ.

Vive l'aile haute !

Nous avons pris place à droite, dans un fauteuil situé près de l'atterrisseur droit. Choix malencontreux : quand notre pilote — Langlois, un des très bons pilotes des

T.A.I. — aura, au bout d'un certain temps — rejoint l'avion de démonstration, il nous sera impossible de le voir pour cette simple raison qu'il se maintient à gauche de notre avion et que, pour notre part, nous n'apercevons que ce qui se passe à droite.

Pour nous, ce vol se limite donc à un vol d'agrément et à quelques constatations heureuses sur le comportement du Bristol-170 et la réelle supériorité que présente, pour le passager, l'avion à aile haute. Là au moins, on « voit » totalement, et malgré le temps brumeux, la pluie et quelques paquets de nuages, le paysage aérien se déroule sous nos yeux avec tout son attrait. Quelle différence avec l'aile basse ! Un grand tour sur la campagne, la banlieue, un « écornement » de Paris, quelque part vers Bercy et la gare de Lyon et c'est l'atterrissement parfait sur les pistes non moins parfaites d'Orly.

Avec un moteur arrêté

L'avion de démonstration passe à son tour à quelques dizaines de mètres au-dessus de la piste : l'une de ses hélices est arrêtée, en drapeau, et visiblement, le Bristol ne s'en trouve aucunement incommodé. Nous apprenons alors qu'il a décollé de même avec un moteur stoppé, qu'il emporte sa charge maximum et que le pilote est accompagné de techniciens du Bureau Veritas chargés de vérifier la réalité des performances.

L'appareil accomplit un nouveau passage, toujours avec un moteur arrêté, et monte avec aisance. Visiblement, son pilote le conduit et le manie normalement, comme s'il disposait de ses deux moteurs.

L'atterrissement a lieu devant nous, dans les mêmes conditions, sans difficultés tout au moins apparentes.

Les essais enregistrés par les experts du Bureau Veritas, ont porté sur les points suivants :

1° décollage avec un moteur stoppé et atterrissage après un tour de piste;

2e décollage avec un moteur stoppé et montée de dix minutes sur un seul moteur; palier de trois minutes à l'altitude atteinte;

3° à l'altitude de rétablissement de la puissance des moteurs (1.500 mètres) et après arrêt de l'un d'eux, palier avec l'hélice tournant en moulinet à grand pas puis avec l'hélice mise en drapeau ;

4° démonstration de maniabilité de l'appareil avec un moteur stoppé.

À la suite de cette série d'essais, les techniciens du Bureau Veritas ont établi un rapport qui, nous l'espérons, sera diffusé. Il sera permis d'en tirer des conclusions sur la tenue du Bristol-170, complètement chargé et n'utilisant cependant qu'un seul moteur.

Il n'aurait rien dû arriver...

Pour notre part, il n'y a pas lieu de douter du sens de ces conclusions. Avant la démonstration de vendredi dernier, le Bristol-170 avait eu bien des fois, l'occasion de démontrer ses qualités de vol et s'il est permis d'aimer ou de ne pas aimer cet appareil, suivant qu'on recherche, pour un avion, telle ou telle qualité, on ne peut pas contester qu'il est l'un des plus sûrs du moment.

Cela, évidemment, ne nous éclaire pas sur les causes réelles du drame du Cap Palos mais contribue à démontrer l'inanité et même la stupidité de ce qui a été écrit à ce sujet concernant l'appareil et ses possibilités. Ce drame est d'autant moins explicable que si le Bristol-170 vole parfaitement, à pleine charge, avec un moteur arrêté, l'avion accidenté pesait une tonne de moins que la charge autorisée.

— Si un avion paraissait à l'abri d'un tel coup dur, nous disait, à Orly, quelqu'un de tout à fait qualifié, c'est bien le Bristol-170 qui, de tous les bimoteurs en service, est l'un des rares, avec le Siebel-204, qui puissent décoller en n'utilisant qu'un moteur..

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE ET COLONIALE
Exercice 1947
(*L'Information d'Indochine économique et financière*, 18 novembre 1948)

Transports aériens intercontinentaux (T.A.I.)

En août 1947, cette compagnie a porté son capital de 20 à 40 000.000 de francs. À la même époque, a été constituée la Compagnie de Transports aériens intercontinentaux du Maroc (T.A.I.M.) dont le siège social est à Casablanca. Le capital est de 80 000.000 de francs, libéré de moitié. Nous avons souscrit des actions de cette société de manière à avoir des intérêts égaux dans la T.A.I. et dans la T.A.I.M.,

Cette dernière société a acheté à la KLM six D C. 4 sans avoir à fournir de devises appréciées, la balance des comptes entre la France et la Hollande étant, à l'époque, favorable à notre pays. La T.A.I.M. n'ayant pas encore d'organisation ni d'équipage, a loué ses appareils à la T.A.I., à un prix normal qui couvre les amortissements et laisse un bénéfice à la société. Cette formule a été adoptée à titre provisoire et elle s'est révélée: très satisfaisante, en ce sens qu'en mettant entre les mains d'une seule direction les moyens dont disposent la T.A.I. et la T.A.I.M., elle a permis de réaliser l'unité de vues et d'exploitation

La flotte aérienne ainsi exploitée par la T.A.I. et composée de six D.C. 4 et d'un Bristol la classe aujourd'hui au premier rang des entreprises privées de transports aériens en France et même probablement en Europe. Elle organise des voyages à longue distance, notamment à destination de l'Indochine, de l'A.E.F et de Madagascar.

Le nombre des passagers transportés par ses avions, qui était de 3.304 pendant le deuxième semestre 1946, a passé à 5.044 pendant le premier semestre 1947 et 10.147 pendant le deuxième semestre de la même année.

Le tonnage transporté s'est élevé successivement, dans ces trois périodes semestrielles, à 567 tonnes, puis 779 et enfin à 1090 tonnes. Son activité s'est encore développée dans ces derniers mois.

Le premier exercice social, clos le 31 décembre 1947, s'est soldé par un bénéfice net de 10.574.331 francs. Après dotation de la réserve légale, il a été affecté 10 millions de francs à une réserve spéciale pour le renouvellement de la flotte aérienne de la Compagnie et le reliquat a été reporté à nouveau.

Sur le réseau T. A. I.
(*Les Ailes*, 2 septembre 1950)

LE TOURISME EN MARGE DES LIGNES

La Compagnie de transports aériens internationaux (T.A.I.) a pris l'initiative d'organiser, aux étapes de ses services aériens, des excursions touristiques destinées à ses passagers.

Ainsi, sur la ligne Paris-Tananarive, que les T.A.I. desservent une fois par semaine, trois excursions sont organisées à l'escale du Caire : ou aux Pyramides, ou aux Mosquées, ou aux Souks. De même à l'escale de Nairobi, où le passager a le choix entre une excursion au Parc National (il en coûte environ 550 fr.) et une visite de la ville et des quartiers résidentiels (où il n'en coûte guère plus de 250 fr.).

Au Caire, les passagers de la ligne Paris-Saïgon peuvent profiter des mêmes excursions, tandis qu'à Damas, ils auront la faculté de visiter la ville (mosquées, musée, souks, panorama).

NOUVELLES FINANCIÈRES

COMPAGNIE DES TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX (T.A.I.). (*L'Information financière, économique et politique*, 20 septembre 1950)

Parmi les compagnies privées de transports aériens, la T.A.I. est l'une des plus importantes, car elle dessert les grands itinéraires de l'Union française. Constituée il y a quelques années, elle exploitait alors des avions Junker 52 dont le rayon d'action ne lui permettait pas d'étendre ses transports de passagers et de fret au delà de l'Afrique du Nord et de l'Europe occidentale. Mais, depuis un peu plus de deux ans, elle dispose de sept grands appareils modernes, des quadrimoteurs « Skymaster » de la marque Douglas. Ce sont des avions longs-courriers emportant un volume considérable de fret et de nombreux passagers, en plus de leur équipage de six personnes. Elle a loué ces appareils à une compagnie sœur établie au Maroc, la Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc (T.A.I.M.)*.

Grâce à leurs aptitudes intrinsèques, ces avions desservent chaque semaine Saïgon, Tananarive, Dakar, Douala, Libreville, Pointe-Noire et Brazzaville, Tanger et Casablanca. La société assure en outre des affrètements internationaux, et ses recettes en devises à ce titre ont dépassé les besoins nécessaires à son exploitation, ainsi que le montant du change attribué au titre du Plan Marshall pour l'entretien de la flotte.

Les appareils de la société, qui n'avaient transporté en 1946 que 650 000 tonnes-km et, en 1947, 2 700.000 tonnes-km, ont transporté en 1948 10 600.000 tonnes-km et, en 1949, 12.600.000 tonnes-km.

Les recettes d'exploitation sont ainsi passées de moins de 100 millions en 1946 à près de 1.400 millions en 1949. Les résultats financiers, qui se sont traduits par un bénéfice de 32 millions pour 40 millions de capital (dividende 100 fr. par action) montrent que cette entreprise au statut entièrement privé, supportant de lourds impôts, donc ne bénéficiant d'aucun avantage des services étatisés, a une exploitation largement bénéficiaire.

Elle présente, en outre, la particularité d'intéresser directement son personnel à l'exploitation, ayant pris la forme de société anonyme à participation ouvrière. Une coopérative de main-d'œuvre, comprenant tous les membres du personnel, reçoit une part substantielle des bénéfices (15%) qu'elle répartit ensuite entre ses adhérents.

Parallèlement au remplacement de sa flotte, la T.A.I. a perfectionné l'organisation de ses services techniques, notamment en s'affranchissant des services étrangers d'entretien. Ainsi, ses propres services ont réalisé 240.000 heures de travaux en 1948 et 330.000 heures en 1949 dans les locaux groupés à Orly sur plus de 5.000 m² de surface couverte, qui comprennent les différents ateliers, équipés avec tous les moyens de contrôle et de vérification nécessaires. Les matériels de rechange sont stockés dans des magasins occupant environ 1.000 m².

Ces ateliers assurent les travaux d'entretien et de contrôle courants, mais les tâches plus importantes sont confiées aux industries françaises spécialisées : Hispano-Suiza pour les moteurs, S.F.E.R.M.A. pour les cellules, Ratier pour les hélices, Zenith pour les carburateurs, S.E.C.A.N. pour les radiateurs et châssis, et A.B.G. pour les rampes, bougies, magnéto.

L'assemblée générale de juin dernier a décidé de porter le capital de 40 à 100 millions par incorporation de bénéfices et de réserves et d'élever le nominal des actions de 1.000 à 2.500 fr.

LE RÉSEAU DES T.A.I. (*Les Ailes*, 7 octobre 1950)

L'activité des T.A.I. a augmenté d'environ 25 % entre le premier semestre de 1949 et la période correspondante de 1950.

La distance parcourue par les appareils de cette compagnie est passé de 1.716.179 km. à 2.010.548 km. fr alors que le nombre de passagers-km. passait de 52 millions à 59 millions et le nombre de passagers de 9.933 à 11.474.

*
* * *

Les T.A.I., comme nous l'avons dit récemment pour Air-France, acceptent des expéditions en port dû pour la plupart des escales qu'ils desservent dans l'Union Française et à l'étranger.

*
* * *

Les T.A.I. consentent une réduction de 20 % au départ de l'Afrique du Nord, de l'A.O.F. et de l'A.E.F. sur le montant des billets simples et sur le montant des billets aller et retour — qui comportent déjà une réduction de 10 % par rapport au prix de deux allers simples — à l'occasion du Salon International de l'Automobile qui, comme on le sait, a ouvert ses portes le 5 octobre.

*
* * *

Les T.A.I. assureront durant le mois d'octobre les courriers hebdomadaires suivants : Paris-Saïgon, départ le vendredi ; Paris-Brazzaville, départ le mardi ; Paris-Tanger-Casablanca, départ le lundi ; Paris-Casablanca-Tanger, départ le jeudi ; Paris-Tananarive, départ le mardi ; Paris-Dakar, départ le dimanche.

UN MOIS DE TRAFIC SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU FRANÇAIS (*Les Ailes*, 7 octobre 1950)

LE S.G.A.C.C. nous communique une statistique d'ensemble du trafic aérien français au mois d'avril 1950.

— Les T.A.I. : 2.287 passagers payants, 47 passagers gratuits et 108 tonnes de fret ;

AEC 1951/62 — Cie de Transports aériens intercontinentaux (T.A.I.)

Siège social : 23, rue de l'Amiral-d'Estaing, PARIS (16^e)

Bureau : 23, rue de la Paix, Paris (2^e).

Capital — Sté anon. à particip. ouvrière fondée le 3 juillet 1946 au capital de 40.000.000 de fr.

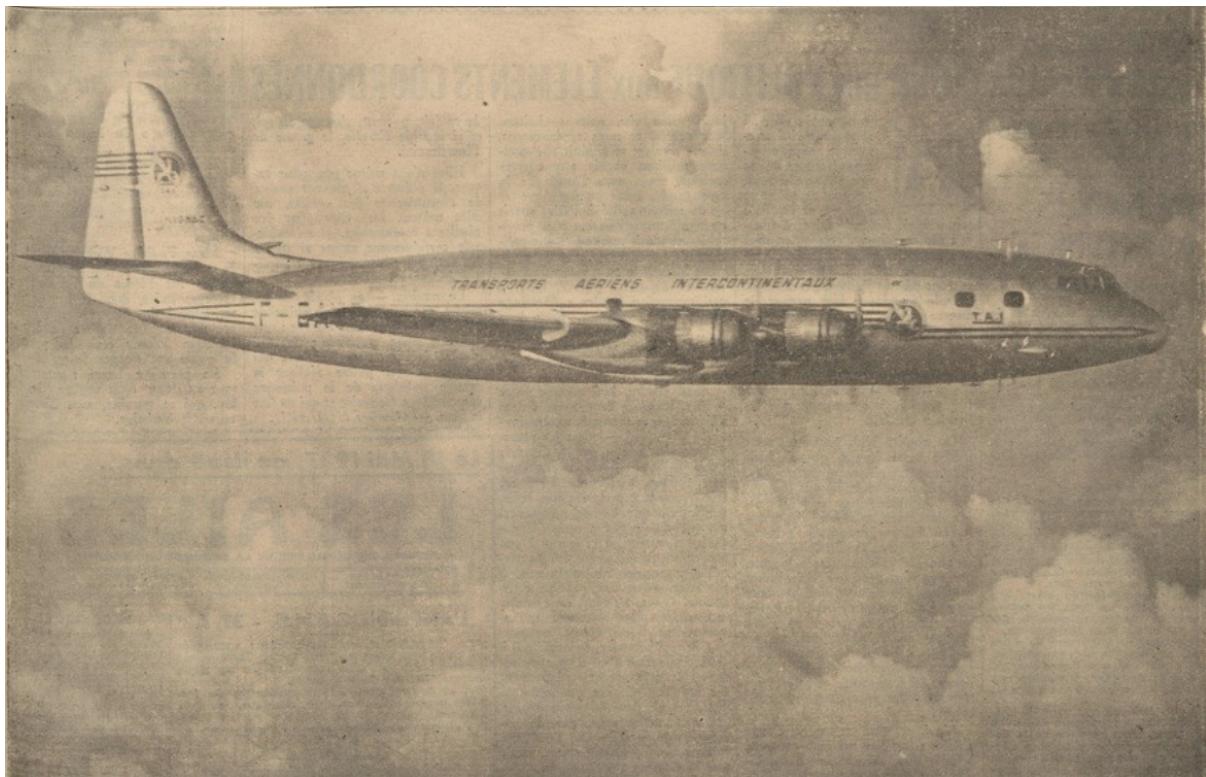
Objet — Organisation, gestion et exploit. de services de transp. aériens, passagers et fret par quadrimoteurs Skymaster, en Europe et dans les territoires de l'Union française, en Afrique et en Asie.

Conseil. — M. Paul Bernard [SOFFO], présid. ; Sté anon. de gérance et d'armement, v.-présid. ; Paul Genain, adm.-dél. ; Raoul Helbronner [anc. de l'Aéropostale et

d'Hispano-Suiza (voir ci-dessous)], Christian Monnier [[Neuflize](#)], Cie marseillaise de navigation coloniale, Crédit marocain³, admin.

³ [Crédit marocain](#) : participation de la SOFFO.

PARIS-CASABLANCA-PARIS AVEC L'« ARMAGNAC »
(*Les Ailes*, 17 mai 1952)



Le premier des S.E.-2.010 « l'Armagnac » livré aux T.A.I.

PARIS-CASABLANCA-PARIS
DANS LA JOURNÉE AVEC L'«ARMAGNAC»

UNE édifiante démonstration des possibilités du quadrimoteur S.E.-2.010 « Armagnac » a été faite dimanche dernier 11 mai : dans la demi-journée, l'appareil a emmené une cinquantaine d'invités de la Compagnie des transports aériens intercontinentaux (T.A.I.) de Paris à Casablanca, où ils ont passé trois heures, et les a ramenés-à Paris le soir même. L'impression de tous les passagers a été extrêmement favorable.

On sait qu'au début de ce mois, les T.A.I. avaient pris en charge, à Toulouse, un « Armagnac ». Il lui était confié en vue de l'accomplissement des 400 heures de vols d'endurance que l'appareil doit totaliser avant d'être admis à emmener des passagers payants. Les T.A.I. effectueront ces 400 heures de vol, en partie sur le parcours Orly (ou Toulouse)-Casablanca, en partie sur Orly-Dakar.

À l'occasion du premier voyage officiel, les T.A.I. avaient convié un certain nombre de personnalités à prendre place à bord de l'« Armagnac ». Parmi ces personnalités, citons l'ingénieur général Meyer, de la D.T.I., qui représentait le Secrétaire d'Etat à l'Air, l'ingénieur général Guy du Merle, entouré de quelques-uns de ses collaborateurs, l'Ingénieur Kommer, le lieutenant-colonel Cressaty, attaché à la présidence de la République, les députés André Moynet et André Monteil, ce dernier ancien secrétaire d'Etat à la Marine, M. Louis Couhé, président de l'« Aéroport de Paris », M. Georges Héreil, président-directeur général de la Société nationale de constructions

aéronautiques du Sud-Est, et quelques-uns des dirigeants et techniciens de la S.N.C.A.S.-E., parmi lesquels MM. Vauthier, Lecarme, Justin, etc.

À souligner, tout particulièrement, la présence de l'ingénieur-chef-pilote Pierre Nadot auquel on doit, avec Léopold Galy, la mise au point des « Armagnac » sortis jusqu'ici. À l'expérience du pilote, Pierre Nadot allait ajouter, cette fois, les impressions du passager... Le Bureau Veritas était représenté par M. Tessier.

Il y avait enfin l'état-major de la compagnie, en tout quinze personnes, dont MM. Paul Bernard, président, Paul Génain, directeur général et administrateur délégué, le général Fayet, et des chefs de service comme M. Mathieu, etc. Il y avait, en outre, quelques journalistes, de la Presse écrite, parlée et cinématographique.

L'équipage technique comprenait le chef-pilote Langlois — le plus chevronné et le plus expérimenté des T.A.I. — et un autre commandant de bord des T.A.I., promu, pour la circonstance, au rôle de co-pilote, M. Prost, les radios Soubrier et Richard, les mécaniciens Denjeap, Le Boennec et Kermarec.

Pour la circonstance également, trois stewards et deux hôtesses, charmantes, avaient été chargés de « soigner » les passagers. Ils s'en acquittèrent fort bien. Enfin, deux ingénieurs-mécaniciens de la S.N.C.A.S.-E.⁴, appelés au contrôle des vols d'endurance pendant les 400 heures imposées, complétaient l'équipage technique de l'« Armagnac ».

Pas grand-chose à dire du voyage qui s'effectua sans histoire. Départ à 11 h. 45 d'Orly (heure de Paris). Un vent debout assez fort retarda l'avion qui se posa à Casablanca à 16 h. 30. Une réception, fort brillante, avait été organisée par le représentant des T.A.I. De hautes personnalités marocaines et françaises attendaient l'avion, et aussi une foule considérable dont le service d'ordre ne put contenir l'enthousiasme. Il fallut, pour cette foule, organiser la visite de l'avion : elle dura trois heures... L'« Armagnac » connut ainsi un immense succès. Le prestige de l'industrie aéronautique française, à cette occasion, a été bien servi ! Puisse cet exemple servir de leçon.

À 19 h. 46, le S.E.-2.010, ayant rembarqué ses passagers, décolla de Casablanca. Le vent avait tourné. Si bien que, de Madrid à Bordeaux, l'avion se trouva, de nouveau, en face d'un vent debout assez fort. À minuit 20 cependant, il se posait à Orly d'où il était parti quelques heures plus tôt.

L'aller avait été accompli à 4.000/5.000 mètres de haut ; le retour s'était effectué autour de 6.000 mètres, ce qui avait permis de mesurer l'excellent fonctionnement du dispositif de pressurisation. Par ailleurs, la plupart des passagers furent favorablement impressionnés par les vastes dimensions de la cabine qui leur permirent de se « dégourdir » les jambes au cours des deux parcours, et aussi par l'absence quasi-totale de vibrations. À Casablanca, ils furent absolument « sidérés » par l'atterrissage incomparable que réalisa le commandant de bord Langlois, résultat de la valeur du pilote mais aussi de la qualité de la machine. En définitive, ce premier voyage « officiel » a confirmé tout le bien que « Les Ailes » ont dit de l'« Armagnac »...

Ajoutons que, sur les 400 heures qu'il doit totaliser, au titre de vols d'endurance, le S.E.-2.010 en avait déjà accompli 50 sans aucun ennui. Une répétition du « vol officiel » avait eu lieu précédemment, au cours duquel l'appareil avait ramené de Casablanca quelque dix tonnes de fret.

Quel dommage que les essais préliminaires du S.E.-2.010 n'aient pas été accélérés ! Quel dommage que, sur les quinze appareils prévus, on en ait « liquidé » sept ! Quel dommage qu'on n'ait pas « développé » l'« Armagnac » en le dotant des turbo-propulseurs comme il avait été question, un moment, de le faire !

⁴ Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est à Marignane.

TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 juin 1952)

L'assemblée générale a voté la distribution d'un dividende de 300 fr. brut par action, soit 246 francs net, qui sera mis en paiement par la Société financière pour la France et les pays d'outre-mer à partir du 16 juin, et le versement de 6.710.452 francs à la Coopérative de main-d'œuvre groupant le personnel de la compagnie.

Le directeur général de la T.A.I. a déclaré à l'issue de l'assemblée que les résultats des cinq premiers mois de l'année dépassaient ceux de la période correspondante de 1951.

UN HYDRAVION FRANÇAIS « TRAVAILLE » EN AFRIQUE

EN SIX SEMAINES, UN LATÉCOÈRE-631
A TRANSPORTÉ 501 TONNES DE FRET...
(*Les Ailes*, 23 mai 1953)

.....

Il est à peu près décidé aujourd'hui, que la compagnie T.A.I. va être autorisée à assurer cette liaison avec les S.E.-2.010 « Armagnac ». On s'est aperçu que, tous comptes faits, le transport aérien, avec les « Armagnac », des fonctionnaires civils et militaires, entre la France et l'Indochine, serait moins coûteux que la voie maritime. Le 3 mars 1951, « Les Ailes » avaient consacré tout un article à la question, soulignant notamment, qu'un « Armagnac » était capable de transporter 156 hommes équipés, de Paris à Saïgon en vingt-huit heures de vol et trois étapes. Il a donc fallu *deux ans* pour que l'on réfléchisse à la suggestion, qu'on la mûrisse et que l'on se décide à la retenir ! Pourquoi faut-il qu'en France, on comprenne toujours si tard, le plus souvent trop tard ?

C'est dire que nous nous réjouissons d'apprendre que les « Armagnac » vont enfin recevoir une destination qu'on aurait dû leur donner en raison de la prolongation de la guerre d'Indochine et de ses besoins en transports aériens, beaucoup plus tôt.

Discussion autour d'une politique de matériels
LES COMPAGNIES PRIVÉES PEUVENT-ELLES
ACHETER LES AVIONS QU'ELLES DÉSIRENT?
(*Les Ailes*, 7 avril 1956)

AU cours d'une des dernières séances publiques du Conseil supérieur de l'Aviation marchande, la discussion porta sur les demandes présentées par la T.A.I. et par l'U.A.T., demandes d'achat de matériel pour compléter leurs flottes, demandes infiniment modestes en comparaison de celles qui avaient été présentes par Air France précédemment.

Au lieu de dix Boeing — « Intercontinental », de douze « Caravelle » et de quatre Lockheed « Super-G », il s'agissait, cette fois et seulement, d'un Douglas D.C.-7.C pour la T.A.I. et d'un Douglas D.-C.-6.B pour l'U.A.T.

Le rapporteur de l'étude, faite par le C.S.A.M. à l'intention du ministre des Transports, M. Haguenaou. commença par la T.A.I.

La compagnie avait demandé, en janvier dernier, d'exploiter une flotte de cinq D.C.-6.B sur ses lignes longs-courriers de l'Union française et de deux D.C.-7.B sur la ligne d'Océanie. Le C.S.A.M. avait approuvé ce point de vue l'achat de deux D.C.-7.C

qu'il impliquait. Il avait mis comme condition que ces derniers avions seraient employés exclusivement sur le réseau d'Orient. Or, après sa perte d'un D.C.-6.B au Caire, la Compagnie, qui aurait dû demander d'acheter un D.C.-6.B pour le remplacer, présentait une demande non pas pour un D.C.-6 mais pour un D.C.-7. Et, par surcroît elle envisageait de pouvoir utiliser les avions de ce type, pour un rendement de l'ensemble de sa flotte, le cas échéant sur son réseau d'Union française également.

En agissant ainsi, elle posait un problème. Et l'on avait l'impression, en écoutant le rapporteur, qu'il n'était pas encore, ce problème, tout à fait résolu. La T.A.I. n'allait-elle pas, si on l'autorisait à acheter un D.C.-7.C, augmenter d'une façon imprévue son potentiel ? N'allait-elle pas, de plus, risquer, quand elle introduirait cet avion sur sa ligne de Madagascar où elle est en pool avec Air France, de déséquilibrer le pool et surclasser la compagnie nationale ? En gros, c'était cela qui me semblait ressortir dû rapport infiniment plus nuancé de M. Haguenau. Et l'observateur, que j'étais, ne laissait pas de trouver qu'il y avait quelque démesure entre la demande présentée et les appréhensions qui semblaient se manifester.

Le général Fayet, directeur général de la T.A.I., prit la parole ensuite et exprima quelque surprise.

Il s'était attendu à un avis nettement favorable ; il ne voyait pas bien encore où l'on voulait en venir.

Il s'agissait, pour sa compagnie de remplacer un D.C.-6.B. perdu. Si elle achetait un autre avion du même type, elle ne pouvait l'avoir qu'en 1958. À cette époque, le D.C.-6.B. serait du matériel déjà vieux sur les ignés. En achetant un D.C.-7 C. supplémentaire, la T.A.I. menait une politique de matériels qui consistait à améliorer progressivement sa flotte en l'adaptant au progrès technique. En outre, elle obtenait ainsi, sur l'Océanie, une flotte un peu plus étoffée que celle qui était de deux avions seulement. Enfin, si elle utilisait le D.C.-7.C. sur la ligne de Madagascar, elle le faisait au moment où Air-France aurait dès « Super-G » et il n'apparaissait pas que ces deux avions fussent de performances très différentes.

Air France fut consultée. M. Louis Lesieux, directeur général, donna son accord de principe pour que la T.A.I. fût autorisée à compléter sa flotte. À ce sujet dit-il, tout le monde est unanime. Mais il posa, en s'en excusant presque, deux questions. Air France s'est engagé à ne pas employer de Lockheed-1649 sur une ligne de Madagascar ; si la T.A.I. intervenait avec des D.C.-7.C, la compagnie nationale serait-elle relevée de son engagement ?

La deuxième question était exprimée sous forme de simple observation. Le directeur général d'Air-France constatait que la T.A.I. et l'U.A.T. ne s'étaient pas accordées sur une politique de matériel. La première s'acheminait vers les « jets » progressivement ; la seconde maintenait sa flotte au seul type en service aujourd'hui, jusqu'au moment où elle passerait sur quadriréacteurs.

Qu'allait-il en résulter pour Air France qui se trouverait, sur certaines lignes, en face de la T.A.I., sur d'autres, en face de l'U.A.T., chacune ayant des avions différents ?

Comme M. Lesieux avait paru manifester un certain étonnement de cette situation et que le conseil avait son mot à dire, il répondit, et ce fut, je crois, par la bouche de M. Haguenau, que la diversité des politiques de matériels des deux compagnies privées n'avait rien de surprenant. C'était là un jeu de la concurrence qui pouvait aller dans le sens de l'intérêt public. Cela nous parut l'évidence même.

M. Combard, directeur général de l'U.A.T., comprenait parfaitement que la T.A.I., ait une autre politique que la sienne, en fait de matériels. C'est une question qui dépend du réseau. La demande faite par la T.A.I. d'un D.C.-7.C. était raisonnable. Il ne fallait pas lui refuser une chance d'améliorer sa position. Le D.C.-7 et le « Super-G » sont tellement voisins, l'un de l'autre, qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer.

En passant le lecteur observera peut-être qu'il a été beaucoup question de la comparaison entre ces deux avions. Le Rapporteur, pour sa part, en avait esquissé une

en s'excusant d'avoir eu trop peu de temps pour être certain que certains chiffres fussent très sûrs. Le « Super-G » ayant fait l'objet d'une expérimentation déjà longue ; l'autre, pas encore.

LES ACTIVITÉS DE LA T.A.I. (*Les Ailes*, 12 octobre 1957)

La Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux a enregistré, pendant le premier semestre 1957, une augmentation de 32 % du nombre des passagers comparativement à la même période de l'année précédente.

Les augmentations suivantes ont été également notées dans le trafic kilométrique : passagers-kilomètres : 13,6 % ; fret en tonnes-kilomètres : 10 %.

Par ailleurs, la compagnie nous signale que la liaison qu'elle assure entre Nouméa et Wallis, par les îles Fidji, qui n'avait lieu qu'une fois tous les deux mois, sera dorénavant, mensuelle. Le premier départ de Nouméa a eu lieu le 6 octobre. Les suivants auront lieu les 8 novembre, 1^{er} décembre, etc.

Les avions utilisés sont des D.C.-3.

Rappelons que l'avion de la T.A.I., qui part de Nouméa à 3 heures du matin, fait escale à Nandi, aux îles Fidji, entre 8 h. 30 et 9 h. 30, pour arriver à Wallis à 12 h. 30.

Nandi est une grande escale internationale où se posent les appareils des compagnies P.A.A., Qantas, Canadian Pacific. Les hydravions de la compagnie Tasman Empire Airways relient les îles Fidji à Tahiti.

SUR LES LIGNES (*Les Ailes*, 29 novembre 1952)

Si Air France a été, pendant de longues années, l'unique représentant de l'Aviation marchande française au sein de l'I.A.T.A., trois autres compagnies françaises ont été admises, depuis plusieurs mois déjà, à l'organisme international : les T.A.I., l'U.A.T. et Air Algérie.

TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX (T.A.I.) (*L'Information financière, économique et politique*, 14 août 1953)

L'assemblée générale, réunie sous la présidence de M. Paul Bernard, a approuvé les comptes de l'exercice 1953 se soldant par un bénéfice net de 43.006.396 fr. La part revenant au personnel, en application des statuts, est de 5.649.537 fr. L'assemblée a fixé à 325 fr. par action de capital le dividende brut, soit 13 % du nominal, et décidé de porter une somme de 20 millions à la réserve spéciale appartenant aux actionnaires dont le montant a passé ainsi de 51 à 71 millions de francs.

Le général Fayet a été nommé administrateur-directeur général de la Société, en remplacement de M. Genain, décédé. L'assemblée a ratifié également les nominations au conseil de M. Jean Baraban, représentant le personnel de la Société, et de M. Gilbert Hersent, président-directeur général du Port du Rosario.

Dans son rapport, le conseil signale que la Société a reçu, en mai et juin de cette année, les trois Douglas D.C.-6B qu'elle avait commandés il y a deux ans et se trouve

ainsi en possession d'une flotte rénovée constituée par un matériel que les grandes Compagnies internationales considèrent comme le meilleur sur le plan de la sécurité, de la rapidité, du confort et de la rentabilité.

Le trafic aérien de la Compagnie a marqué une nouvelle augmentation en 1952, s'élevant à 19.906.000 tonnes kilométriques, contre 18.278.000 en 1952 et 14.849.000 en 1950.

Le reste de la flotte qu'elle exploite est composé de D.C.-4.

Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 décembre 1954)

L'assemblée extraordinaire du 30 novembre à laquelle tous les actionnaires étaient présents ou représentés, a décidé d'élever le capital social de 200 à 500 millions de francs par l'émission de 120.000 actions nouvelles au nominal de 2.500 fr.

Cette augmentation a été réservée à la Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc*, qui souscrira par compensation de créance.

Le nombre des actions de travail a été augmenté parallèlement et dans la même proportion que celui des actions de capital.

L'assemblée a également décidé que les actions seraient désormais essentiellement nominatives.

COMPAGNIE DE TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX (T.A.I.)
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 avril 1955)

L'assemblée ordinaire tenue le 26 avril, a approuvé les comptes de l'exercice 1954 et décidé la mise en paiement, à partir du 1^{er} juin, d'un dividende de 375 fr. brut par action, s'appliquant à l'ancien capital de 200 millions de francs.

Pour l'exercice précédent, le dividende brut était de 325 francs, dont la moitié seulement pour les actions représentant l'augmentation de capital effectuée en 1953.

Pendant toute l'année 1954, la T.A.I. a poursuivi son exploitation avec trois DC 6 B et trois DC 4, alors que, pendant le premier semestre de l'année précédente, sa flotte aérienne était composée uniquement de DC 4. Le chiffre d'affaires a accusé une progression importante, s'élevant à 4.572 millions contre 3.291 millions en 1953.

Le bénéfice, après 425.437.191 franc d'amortissements, y compris l'amortissement des frais de la dernière augmentation du capital, porté en décembre dernier à 500 millions de francs, s'est élevé à 141.614.633 francs contre 69.681.690 fr pour l'exercice précédent.

Défalcation faite de la provision pour impôts et de la dotation à la réserve légale, il restait disponible 90.656.183 francs. Sur cette somme, il a été attribué, en conformité des statuts, 12 millions 098.427 francs à la Coopérative de main-d'œuvre représentant le personnel de la société. Le dividende total a été fixé à 15 %, soit 375 fr. par action comme il a été dit plus haut. Il a été, en outre, décidé de porter 42.164.800 fr. à la réserve extraordinaire appartenant aux actionnaires pour l'élever à 125 millions de francs et de reporter à nouveau 4.101,201 fr.

La Société du Port de Rosario a été réélue administrateur. La Compagnie marseillaise de navigation coloniale ayant cédé la participation qu'elle avait prise dans la société n'a pas demandé le renouvellement de son mandat. L'assemblée a élu administrateur en ses lieux et place la Compagnie des Messageries Maritimes.

Transports aériens intercontinentaux [Desfossés 1956/435]

Bernard (Paul Henr.)[1892-1960][Ép. Elsa Bonnaffé. Polytechnicien], 305 (v.-pdt SOFFO), 435 (pdt TAI), 463 (Chalandage et remorquage de l'Indochine), 629 (Études et exploit. minières de l'Indochine), 734 (Équatoriale de Mines), 899 (Laminoirs à froid de Thionville), 1438 (Phosphates du Tonkin), 1679 (Soieries F. Ducharme), 1746 (Optorg), 1796 (Sangha-Oubangui), 1805 (pdt Caoutchoucs Indochine), 1811 (Indoch. de cult. tropicales), 1844 (Plantations indoch. de thé), 2055 (Lesieur-Afrique-Casablanca), 2056 (Lesieur-Afrique-Dakar), 2173 (La Rochette), 2178 (CENPA), 2199 (pdt-délégué Papeteries de l'Indoch.).

Hersent (Gilbert)(1900-1969)[fils de Jean, frère cadet de Marcel], 172 (Crédit foncier colonial), 208 (Bq comm. Maroc), 225 (Fin. Rosario - Puerto-Belgrano), 305 (SOFFO), 435 (v.-pdt TAI), 479 (pdt Port de Fedala), 480 (PQE Beyrouth), 481 (pdg Port Rosario), 585 (Ouenza), 951 (Penhoët), 1316 (pdt Énergie élect. Bizerte), 1904 (Brass. Cameroun).

Fayet (Général Georges), 435 (adg TAI).

Anduze-Faris (Gustave)[1892-1965][Polytechnique. Anc. adm. Havraise Péninsulaire (1930-1939)], 435 (TAI), 441 (pdt Messageries maritimes 1948-1961), 450 (Cie Chambon).

Baraban (J.), 435 (TAI).

Giscard d'Estaing (Edm.)(1894-1982)(Insp. finances), 238 (CFOA), 239 (CFI), 294 (Créd. hypo. Indoch.), 305 (pdt SOFFO), 435 (TAI), 463 (Chalandage et remorq. Indoch.), 472 (CIM), 986 (Lorraine-Lunéville), 1252 (Carbone-Lorraine), 1305 (Thomson-Houston), 1438 (Phosphates Tonkin), 1725 (Malg. cult.), 1788 (Plantes à parfums Madag.), 1819 (Bergougnan), 1998 (Sucr. et raff. de l'Indoch.), 2199 (Pap. Indoch.).

Helbronner (Raoul), 435 (fdt et adm. TAI).

Monnier (Chr.)(NSM), 39 (Foncière-vie), 60 (Foncière-incendie), 73 (Concorde), 335 (P.-O.), 435 (TAI), 608 (Huaron), 1375 (Bozel-Maletra), 1901 (Brass. maroc.), 1905 (SOBOA), 1907 (Bracodi).

Poidatz (Roger)[1894-1976][fils d'Alfred Poidatz (1857-1906), ingénieur, adm. délégué des Éts Decauville, etc., et de Cécile Magniol, fille d'Emmanuel Magniol (1842-1911), courtier juré d'assurances, adm. des ass. Le Patrimoine][Ing. École polytechnique, marié à Odile Orthlieb, il fait carrière à La Paternelle dont son oncle, Paul André (1870-1936), marié à Juliette Magniol, l'autre fille d'Emmanuel, était directeur général, et dont son cousin, Jacques Poidatz, fils d'Henry (dir. du *Matin*, adm. du Métropolitain), marié à une fille de Paul André, était commissaire aux comptes], 228 (Crédit parisien), 270 (Immeubles de la Plaine Monceau), 291 (Immobilière et financ. afric.-SIFA), 435 (Transp. aériens internationaux).

Banque de l'Indochine

Banque des pays de l'Europe centrale [BPEC (BPPB)].

Sté du port de Rosario [Hersent+Schneider].

Bonnerat (G.), 435 (comm. cptes T.A.I.), 1998 (comm. cptes suppl. *Sucr. + raff. Indoch.*).

Martineau (G.), 435 (comm. cptes T.A.I.), 668 (comm. cptes Minerais Grde île), 1438 (comm. cptes Phosphates Tonkin), 1679 (comm. cptes Soieries Ducharme), 1725 (comm. cptes Malg. cult.), 1777 (comm. cptes Fonc. Sud Madag.), 1788 (comm. cptes Plantes parfums Madag.), 1811 (comm. cptes Indoch. cult. trop.).

SIÈGE SOCIAL : 23, rue de l'Amiral-d'Estaing, PARIS (16^e) Direction générale : 23, rue de la Paix, Paris (2^e).

CONSTITUTION : Société anonyme à participation ouvrière fondée en 1946 pour une durée de 99 ans.

PARTICIPATIONS : Messageries algériennes intercontinentales SARL (elle-même principal participant de la SAGETA qui exploite 7 Armagnac), Sté française d'entretien et de réparation de matériel aéronautique (SFERMA < général Guy Leclerc), Sté indochinoise de transports aériens [+ TAI-Maroc, d'après Ayache, *Le Maroc*, 205 n].

CAPITAL SOCIAL : 500 millions de fr.. divisé en 200.000 actions de 2.500 fr. obligatoirement nominatives.

À l'origine, 20 millions, porté par étapes successives en 1954 à 200 millions et à 500 millions en 1955 par émission à 7.500 fr. de 120.000 actions de 2.500 fr. (compensation de créance) souscrite par la T.A.I. du Maroc.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale ; 5 % d'intérêt non cumulatif aux actions de capital sur le montant libéré et non amorti des actions ; sur l'excédent disponible : 15 % à la Coopérative de main-d'œuvre ; le montant des tantièmes revenant au conseil à raison de 10 % des sommes distribuées en sus de l'intérêt statutaire ou incorporées au capital par prélèvement sur les résultats d'exercices précédents ; le solde réparti entre les actions de capital.

LIQUIDATION : Apurement du passif ; remboursement du capital non amorti ; répartition entre les actions de capital du fonds de réserve extraordinaire ; le solde : 75/90^e aux actions de travail.

SERVICE FINANCIER : Société financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions 43. — Notice SEF. TR 66.

COUPONS NETS AU PORTEUR : (1^{er} juin 1955), 307 fr.

	Amort.	Prov.	Bénéf. net	Réserves	Divid. +tant.	Divid. brut par act.
(En 1.000 fr.)						(En fr.)
1952	10.601	2.900	43.006	20.590	16.766	325
1953	146 623	28.843	40.879	13.515	21.355	325
1954	412.287	46.187	95.428	46.936	53.569	875

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 fr.)

	1952	1953	1954
ACTIF			
Immobilisations (nettes)	58.918	1.235.753	855.889
Valeurs engagées	822.406	17.427	560.664
Autres valeurs immobilisées	28.790	86.205	35.022
Réalisables			
Valeurs d'exploitation	371.062	672.333	631.841
Débiteurs	474.465	862.901	789.170
Disponible	393.142	158.195	382.180
	2.148.783	3.139.314	3.254.006
PASSIF			
Capital	100.000	200.000	500.000
Réserves	75.073	95.666	696.151
Fonds de renouvellement et provision	125.373	136.680	157.877
Dette à long terme	1.329.283	1.998.704	747.865
Dette à court terme	476.045	667.425	1.056.725
Bénéfices	43.006	40.839	95.428
	2.148.783	3.139.314	3.254.006

Transports Aériens Intercontinentaux
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 mai 1956)

L'assemblée ordinaire de la T.A.I., tenue le 14 mai, a fixé le dividende de 1955 à 15 %, soit 307 fr. net par action au nominal de 2.500 fr. Ce dividende est égal à celui de l'exercice précédent, mais le capital auquel il s'applique est de 500 millions au lieu de 200. Il sera mis en paiement à partir du 16 mai.

Sur le solde des bénéfices, il a été décidé par l'assemblée de virer 18 millions à la réserve extraordinaire appartenant aux actionnaires, qui se trouve ainsi portée à 143

millions. Il doit être rappelé à ce propos que le poste « Prime d'émission » s'élève à 600 millions.

Au cours de l'exercice 1955, le crédit à moyen terme et le prêt du Crédit National ont été entièrement remboursés, dont une grande partie par anticipation. Ne subsiste au passif comme crédit à long terme que la dette à l'égard de la Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc*, société sœur de la T.A.I, dette montant à 696 millions.

La valeur du matériel volant, composé au 31 décembre dernier de cinq DC. 6-B. s'élevait à 1.084.588.994 fr., après 1.104.089.036 francs d'amortissements, soit plus de 50 %.

Le nombre de kilomètres parcourus a passé de 7.980.214 en 1954 à 8.783.598 en 1955 et celui des kilomètres-passagers de 242.338.165 à 270.521.888.

Le conseil indique dans son rapport qu'il a commandé trois DC. 7-C, livrables en novembre 1957, janvier et mars 1958. La compagnie poursuit ainsi l'accroissement et la modernisation de sa flotte, parallèlement à l'augmentation marquée de son trafic d'année en année.

Le rapport rappelle en outre que, dans le secteur International, la compagnie a reçu vocation pour desservir en exclusivité en tant que compagnie française, une zone qui, située au sud du parallèle de Saigon et à l'est du méridien de Calcutta, comprend, outre la Nouvelle-Calédonie et les Établissements français d'Océanie, de très vastes territoires étrangers tels que l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, l'Indonésie, etc. .

EMBARQUEZ SUR LA T.A.I. (mai 1956) !

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ — ÉGALITÉ — FRATERNITÉ

Mission à caractère
Militaire ouvrant droit
aux bombardements
pour Services
Aériens Commandes

HAUT-COMMISSARIAT DE FRANCE
EN INDOCHINE

SAIGON, le 22 Mai 1956

AUTORISATION DE SORTIE D'INDOCHINE N° 490

Nom et prénoms CARPENTIER André Pierre
né le 18/6/1932 à GRAND QUEVILLY (Seine Maritime)

Nationalité : FRANÇAISE

Grade et fonctions : S.M. 2^e Armurier

Carte d'identité ou passeport N° 1957 C 48 délivré par

Domicilié à Mr et Mme CARPENTIER 3 Cité Grande Paroisse -
Grand Quévilly (Seine Maritime)
est autorisé à se rendre à : PARIS

Motif : RAPATRIEMENT

Moyens du transport : Avion T.A.I.

Date de départ : 27 Mai 1956

Date de retour :

Les frais du déplacement seront supportés par : le budget intéressé
de la défense nationale intégralement

ORDONNATEUR : Commissariat de la Marine

VISA DU CONTROLE/

Pour le Haut-Commissaire de France
en Indochine,

DESTINATAIRE : et par délégation le Contre-Amiral DOUGUET
S.M. CARPENTIER Commandant Provisoire des Forces Armées du Pacifique
C O P I E S : Le Capitaine de Vaisseau DUROUX
- B.A.N. TAN SON NHUT
- D.C.M.
- Archives.

COMMUNIQUE
AU CONTROLE
SAIGON, LE
22 MAI 1956

Autorisation de sortie d'Indochine signée par le capitaine de frégate Duroux (22 mai 1956)



Verso : visa de la Sécurité navale en Indochine.



Billet de passage et bulletin de bagages.

CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

1. Dans le présent contrat, le mot « billet » désigne le billet de passage et le bulletin de bagages. Le mot « transporteur » désigne la Compagnie aérienne qui a émis le billet, ainsi que toutes les Compagnies aériennes qui transportent le passager ou ses bagages ou qui rendent tout autre service en relation avec ce transport. Pour l'application des dispositions relatives à l'exonération ou à la limitation de la responsabilité, le mot « transporteur » désigne également les préposés, agents et représentants de chacun des transporteurs aériens. Le transport à effectuer par plusieurs transporteurs successifs est considéré comme constituant une opération unique.

a) Le transport effectué en vertu de ce billet est soumis au régime de responsabilité édicté par la Convention pour le transport des passagers et leurs bagages au transport aérien international signée à Varsovie, le 12 Octobre 1929, dénommée « Convention ». Dans le cas où ce transport n'est pas un transport international au sens de ladite Convention. (Voir la définition du transport international au sens de la Convention dans les Conditions Générales de Transport).

b) Dans la mesure compatible avec ce qui précède, le transport effectué et tous autres services rendus par le transporteur en vertu de ce billet sont régis par : I. La législation applicable (y compris les lois nationales ratifiant la Convention ou portant extension de celle-ci); les décisions, instructions et règlements gouvernementaux et administratifs. Les présentes conditions; II. Les conditions générales de transport, édictées et énumérées dans le billet; III. Les heures d'arrivée et de départ; IV. Les arrêts (y compris les heures d'arrivée et de départ) faire partie intégrante du contrat de transport et peuvent être consultés dans les bureaux du transporteur et aux aéroports où il exploite des services réguliers.

c) Sur le billet, le nom du transporteur peut être inscrit en abrégé, le nom entier et son abréviation figurant dans les Conditions Générales de Transport ou les horaires du transporteur. Pour l'application de la Convention, l'adresse du transporteur est celle de l'aéroport de départ figurant sur le billet, à côté de la première abréviation du nom du transporteur, et les arrêts prévus (susceptibles d'être modifiés par l'opérateur de transport en cas de nécessité) sont indiqués sur les lignes de départ et de destination, indiquées sur le billet, pour tout autre billet complémentaire ou figurant aux horaires du transporteur comme des arrêts réguliers sur l'itinéraire du passager.

3. Au cas où certaines des dispositions contenues ou mentionnées dans le présent billet seraient contraires à des dispositions impératives légales ou administratives, elles n'en demeureront pas moins valables dans la mesure permise par ces dernières. La non-validité de l'une des présentes conditions sera sans effet sur les autres.

4. Sauf dispositions contraires de la Convention ou de la Loi applicable, et dans la mesure permise par celles-ci :

a) Le transporteur n'assume aucune responsabilité en cas de mort, de blessures, et de tout autre dommage de toute sorte ou préjudice quelconque (désignés ci-après sous le nom de « dommages »), résultant du transport ou de tous autres services s'y rapportant, à moins qu'il ne soit prouvé que des tels dommages résultent de la faute ou du dol du transporteur et qu'aucune faute du passager n'y a contribué.

b) Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour tout dommage résultant directement ou indirectement de l'observation des lois, décisions, instructions ou règlements gouvernementaux ou de tout autre édicté ou publié par le transporteur.

c) En toutes circonstances, la responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager, de blessures ou de retards subis par lui, est limitée à cent vingt-cinq mille francs français or (franc constitué par 65,5 milligrammes d'or au taux de 900 millièmes de fin) ou l'équivalent.

d) La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages et autres objets personnels d'un passager est limitée à leur valeur déclarée, laquelle sera réputée ne pas excéder mille cinq cents francs or, à moins qu'une valeur supérieure n'ait été préalablement déclarée et qu'une taxe supplémentaire n'ait été payée, conformément aux conditions générales de transport.

e) Le transporteur qui émet un billet ou enregistre des bagages en vue d'un transport à effectuer exclusivement par d'autres transporteurs n'agit qu'à titre de représentant de ces derniers.

5. Lorsque le siège social du transporteur est situé dans l'un des territoires de l'Empire britannique ou dans les Colonies ou Territoires de l'Empire ou encore si la loi régissant le contrat de transport en la loi de l'un de ces territoires, il est formellement déclaré que les passagers et bagages ne sont acceptés au transport que sous la réserve que le transporteur n'assume aucune responsabilité à l'occasion du transport. Les passagers renoncent, tant pour eux-mêmes que pour leurs ayants droit ou personnes à leur charge, à toute demande d'indemnité pour blessure (mortelle ou non), perte, dommage, ou retard, quelle qu'en soit la cause, subis directement ou indirectement à bord de l'appareil ou au cours des opérations de vol, d'embarquement ou de débarquement par eux-mêmes, leurs biens ou les personnes qui, en l'absence de la présente clause, auraient été fondées à demander une telle indemnité, et que, à ce sujet, il y a eu ou non une négligence ou manquement du transporteur ainsi que pour toute autre cause. Les passagers, tant en leur nom propre qu'au nom de leurs ayants droit, garantissent le transporteur contre tout recours semblable.

6. Les bagages transportés en vertu de ce billet sont délivrés au porteur de ce billet contre remise du ou des talon(s), de la ou des étiquette(s) de ces bagages.

7. Lorsqu'il est validé, ce billet donne droit au transport du lieu de départ au lieu de destination, suivant l'itinéraire indiqué sur le billet, et reste valable pendant une année à compter du jour précédent son émission, à moins qu'il n'ait été déclaré contraire aux conditions générales de transport. Chaque coupon de vol donne droit au passage par le service et à la date pour lesquels une place a été réservée; lorsque les coupons de vol sont délivrés sans indication de date, la réservation est faite sur demande dans la limite des disponibilités.

8. Les heures indiquées sur les horaires ou ailleurs sont approximatives et ne sont pas garanties; elles ne font pas partie du contrat. Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour les correspondances qui ne sont pas garanties. Le transporteur se réserve le droit, sans avoir à donner de préavis, de modifier les horaires, de se substituer d'autres transporteurs, d'utiliser d'autres avions et, lorsqu'il le juge nécessaire, d'échapper à son obligation d'annuler, arrêter, détourner, reporter, reporter, résigner soit le vol, soit le trajet ou la réservation, plus ou moins, et se réservé le droit, dans les mêmes conditions, de décider s'il y a lieu d'effectuer un départ ou un atterrissage, le tout sans que sa responsabilité puisse être engagée, mais sous réserve du remboursement par lui, en conformité avec les conditions générales de transport, du prix du transport du passager et des bagages correspondant à la partie non utilisée du billet. S'il est à craindre qu'un avion ne soit surchargé, le transporteur se réserve le droit de décider quels seront les passagers ou objets qui seront acheminés.

9. Les réclamations et les réclamations doivent être introduites et les actions intentées sont indiquées dans les conditions générales de transport du transporteur.

10. Le passager est tenu de se conformer aux prescriptions gouvernementales en matière de voyage, d'être en possession des documents de sortie, d'entrée et autres exigés par la loi, et de se présenter à l'aéroport à l'heure fixée par le transporteur ou, si aucune heure n'a été fixée, assez tôt avant le départ pour permettre l'accomplissement des formalités administratives et d'embarquement. Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour les dommages subis ou les dépenses expensées par les passagers qui ne s'en sont pas conformé aux présentes dispositions.

11. Aucun préposé, agent ou représentant du transporteur n'est habilité à modifier ou supprimer une disposition quelconque du présent contrat.

12. Il est expressément stipulé qu'en cas d'un transport non international au sens de la Convention de Varsovie et nonobstant toutes autres dispositions des Conditions Générales de transport, toute responsabilité du transporteur, en particulier la responsabilité à raison des risques de l'air et des fautes commises dans la conduite de l'aéronef, est exclue dans la mesure permise et dans les limites fixées par le droit national applicable.

Verso : conditions du contrat de transport. Forcément, personne ne les lit !

QUELQUES CONSEILS PRATIQUES POUR VOS BAGAGES

BAGAGES HORS FRANCHISE

Les articles ci-contre n'entrent pas dans le calcul du poids des bagages et sont transportés gratuitement.

Cette énumération est strictement limitative. Tous les autres objets dont les passagers peuvent être porteurs (serviettes d'affaires, machines à écrire portatives, appareils photographiques ou cinématographiques lourds) sont pesés et entrent dans le calcul de la franchise.

Un mois et les provisions pour un bébé



BAGAGES COMPRIS DANS LA FRANCHISE

L'acceptation, à bord de nos avions, de bagages de soute dont les dimensions excèdent 0,80 x 0,50 x 0,50, ou dont le poids est supérieur à 50 kgs est subordonnée à l'accord préalable de l'agent T.A.I. de l'escale d'embarquement.

D'autre part, Messieurs les passagers sont autorisés à conserver avec eux, en cabine, sous leur responsabilité, un seul bagage dont les dimensions ne peuvent excéder 0,10 x 0,30 x 0,45. Ils sont invités à grouper dans ce bagage les objets personnels qui leur seraient nécessaires soit en cours de vol, soit aux escales de nuit, les bagages de soute ne pouvant être remis à la disposition de Messieurs les passagers qu'à leur arrivée à destination.

AVIS IMPORTANT

- Nous prions Messieurs les Passagers de vouloir bien :
- Prendre connaissance très attentivement des indications portées au verso de ce feuillet.
 - Éventuellement s'assurer auprès de nos services, dès leur arrivée, que leur place de retour, ou celle couvrant la suite de leur voyage, est bien réservée.
 - Indiquer l'adresse et le N° de téléphone où il serait possible de les joindre en cas de besoin.

ANNULATION

Si vous renoncez à votre voyage ou si vous êtes empêché de l'effectuer, votre intérêt vous commande de nous en prévenir aussi rapidement que possible, afin de vous faire bénéficier du remboursement le plus favorable.

REMBOURSEMENT

Toute demande de remboursement doit être faite au plus tard dans les trois semaines suivant la date limite de validité du billet.

Quelques conseils pratiques pour vos bagages.

AVIS

Ce billet a été émis **SANS DATE** pour le (s) trajet (s) couvert (s) par le (s) coupon (s) N° **Il vous faudra réserver votre place ferme pour ce (s) trajet (s) aussitôt que possible.**

Visa du Passager :

Ce billet a été émis **SANS GARANTIE** pour le (s) trajet (s) couvert (s) par le (s) coupon (s) N° **— La confirmation de la réservation de votre place ne nous étant pas parvenue, dès votre arrivée à l'escale de vous devrez vous assurer que la place demandée pour le est bien réservée.**

— L'avion étant en principe complet, votre place n'est pas réservée. Dès votre arrivée à l'aérodrome de veuillez vous mettre en rapport avec nos agents qui s'efforceront de vous acheminer dans la limite des possibilités de chargement.

Visa du Passager :

RAYER LES INDICATIONS INUTILES

CONVOCATIONS AUX STATIONS DE DÉPART

Nous prions MM. les Passagers de vouloir bien respecter les heures de convocation indiquées ci-dessous. Elles sont calculées au plus juste pour assurer leur transport à l'aérodrome et l'accomplissement des formalités nécessaires avant l'embarquement.

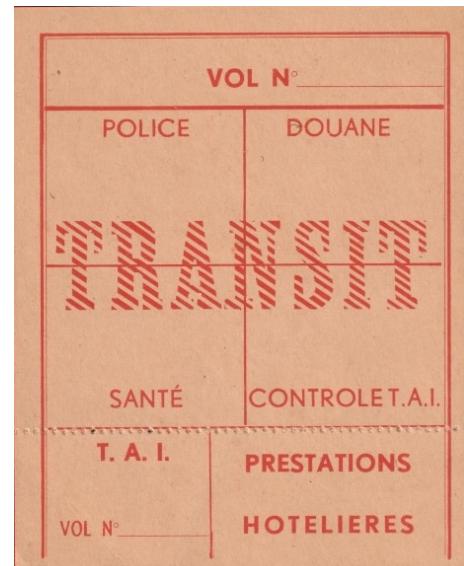
COUPON N°	HEURE DE CONVOCATION Convocation time	Adresse de la Station de Départ Address of town terminal
1	8 ^h 30 ^m	TM
2		
REVALI- DATION		

MM. les Passagers qui, pour leurs convenances personnelles, désireraient se rendre directement à l'aéroport, sont invités à en informer dès la veille les Agents de la Station de départ en ville et à se renseigner auprès de ceux-ci de l'heure limite à laquelle ils devront se présenter à l'aéroport.

Passé cette heure limite, ils ne pourraient plus être embarqués sur l'avion dans lequel leur place était retenue et leur billet de passage ne pourrait leur être remboursé.

Imp. L.P.F. Léonard DANIEL - LOOS (Nord).

Avis. Imp. L.P.F. Léonard Danel, Loos (Nord)



Carte d'embarquement



Coll. Olivier Galand

Reçu pour transport par car.

COMPAGNIE DE TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 juin 1956)

Le trafic des cinq premiers mois de l'année en cours a été, sur les lignes de la T.A.I., par rapport à la période correspondante de 1955, en augmentation de 15 % en ce qui concerne les passagers (97.087.033 kilomètres-passagers contre 84.467.517). Le total des tonnes kilométriques produites (passagers, poste et fret) monte à 12.596.051 contre 11.634.494 dans les cinq premiers mois de 1955.

Le chiffre d'affaires de la T.A.I. est en progrès de 10 % d'une année à l'autre pour la période considérée.

BALO

(*L'Information financière, économique et politique*, 4 septembre 1956)

Transports Aériens Intercontinentaux. — Cotation de 62.400 actions nouvelles de 2.500 francs, jouissance 1^{er} janvier 1956, attribuées en rémunération d'apports, dont 54.000 réservées à la Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc qui les a souscrites au prix de 6.000 francs par compensation de créances et 8.400 attribuées en rémunération d'apports en nature à diverses sociétés. Le capital est ainsi porté à 656 millions.

(*L'Information financière, économique et politique*, 7 novembre 1956)

Les perturbations apportées dans les liaisons aériennes par les événements du Proche-Orient n'affectent guère TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX (7.150). Le long courrier de Tananarive est détourné par Nairobi et Fort-Lamy (sans escale). Quant à celui de Saïgon, l'escale du Caire est simplement reportée à Athènes.

VALEUR D'ACTUALITÉ

T. A. I.

TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX

(*L'Information financière, économique et politique*, 26 janvier 1957)

Depuis sa fondation au mois de juillet 1946, la T.A.I. (Transports Aériens Intercontinentaux) peut être fière du chemin parcouru. En effet, à cette époque, la Compagnie avait commencé son activité très modestement, avec un capital de 20 millions et quelques Junkers cédés en location-vente par le ministère de l'Air ; elle n'avait qu'une autorisation précaire et révocable ; son activité se bornait aux relations avec les pays voisins de la France — notamment l'Angleterre — et surtout avec l'Afrique du Nord, et plus spécialement avec le Maroc. D'ailleurs, à l'origine, le siège social était à Casablanca, et ce n'est que par la suite qu'il a été transféré à Paris, où il se trouve encore de nos jours, rue de l'Amiral-d'Estaing. Mais, en 1947, les mêmes actionnaires qui avaient fondé la T.A.I. ont créé, toujours à Casablanca, une société affiliée, la Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc*. À ce sujet, il n'est pas sans intérêt de rappeler que la T.A.I. a été la première compagnie à organiser sur une grande échelle des voyages aériens conduisant les pèlerins musulmans d'Afrique du Nord à La Mecque.

Le développement de la T.A.I. a été extrêmement rapide, et a démontré qu'avec une organisation appropriée, l'activité aérienne pouvait être rentable : en effet, tous les exercices depuis 1946 ont laissé des bénéfices, substantiels par rapport aux capitaux engagés, et cependant, la Compagnie n'a jamais reçu la moindre subvention des pouvoirs publics.

Suivant les progrès de la technique et aussi l'extension de son réseau, elle a remplacé petit à petit ses avions par d'autres avions de classe supérieure, les nouveaux appareils étant plus confortables, plus rapides, d'un plus grand rayon d'action et d'une puissance d'emport plus considérable. À la fin de 1955, la T.A.I. a passé commande de trois D.C. 7 C qui lui seront livrés deux à la fin de cette année, le troisième au début de 1958. Leur arrivée marquera une nouvelle étape dans la puissance de la flotte aérienne de la Compagnie.

Actuellement, le réseau des lignes exploité par la T.A.I. comprend : 1) France-Maroc; 2) France-Egypte-Pakistan-Vietnam (Saïgon)⁵, ligne prolongée sur l'Australie (Port Darwin) et la Nouvelle-Calédonie (Nouméa), avec bretelle vers les Nouvelles-Hébrides ; 3) France-Grèce-Égypte-Somalis-Madagascar ; 4) France-A.O.F. (avec terminus ou escales à Abidjan, Bamako, Cotonou, Niamey, Lomé et Ouagadougou).

En outre, la Compagnie organise des transports pour le compte d'administrations publiques ou d'entreprises privées, ainsi que tous autres transports collectifs à la demande et notamment, pour ne parler que d'événements récents, elle a assuré le transport de plusieurs équipes européennes aux jeux olympiques de Melbourne et le transport de réfugiés hongrois allant se fixer en Australie.

⁵ À ce sujet, il convient de signaler que depuis le 26 juillet, début de la crise de Suez, l'escale du Caire pour les lignes d'Extrême-Orient a été remplacée par celle d'Athènes.

AUTOFINANCEMENT

règle d'or de la compagnie

L'accroissement et la modernisation de la flotte aérienne de la T.A.I. ont été, pour une grande part, réalisés par autofinancement. En effet, à côté des bénéfices nets que font apparaître les bilans, la Compagnie a eu une politique d'amortissement sévère, qui s'est effectuée, soit directement, soit par l'entremise de la Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc. La conséquence la plus importante du point de vue financier, c'est que, malgré un capital qui peut paraître relativement peu élevé (656 millions), la T.A.I. se trouve posséder un matériel d'une grande valeur, dont 4 appareils sur 5 sont aujourd'hui presque totalement amortis et conservent cependant une valeur marchande qui dépasse sensiblement les chiffres pour lesquels ils figurent au bilan.

Sur le plan technique, la Compagnie a créé à Orly des ateliers, d'ailleurs très bien outillés, pour la révision des appareils, ce qui lui donne la possibilité d'effectuer ladite révision par elle-même, dans de bonnes conditions, tant au point de vue rapidité, qu'au point de vue économie. Au demeurant, ces ateliers ont été choisis par l'armée américaine pour la révision de ses propres appareils et la T.A.I. a obtenu le label américain du C.A.A. pour sa station d'entretien. C'est en grande partie grâce à l'activité de ces ateliers que la T.A.I. se classe en tête des compagnies européennes pour le nombre d'heures moyen par jour d'emploi de ses avions.

En ce domaine, les progrès réalisés depuis 1946 sont foudroyants. À cette époque, pour 2.180 heures de vol, 411.000 kilomètres ont été parcourus avec 3.324 passagers, soit 4.357.000 km. passagers, alors que pour 1955, les chiffres correspondants étaient de 23.064 heures de vol, 8.784.000 kilomètres parcourus, 51.161 passagers et 270 millions 522.000 km. passagers. Bien que, pour l'exercice 1956, aucun chiffre n'ait encore été publié, il peut être indiqué dès à présent que le nombre d'heures de vol et le nombre de kilomètres parcourus accusent une légère diminution, due principalement à un fléchissement important du trafic sur l'Indochine et à une insuffisance de matériel disponible en 1956 par rapport aux transports à assurer. Néanmoins, le nombre de km. passagers est en progression d'environ 8 % sur l'année précédente, et il semble que pour 1957, l'on puisse s'attendre à un nouveau progrès, car la Compagnie a acheté un DC 6 de plus qui donnera plus de souplesse à son exploitation.

D'autre part, la T.A.I. a obtenu des droits commerciaux à Auckland et prolonge à partir du 4 février prochain sa ligne de Nouvelle-Calédonie sur la Nouvelle-Zélande : la T.A.I. exploitera ainsi la ligne la plus longue du monde.

Enfin, sur le plan administratif, un changement important s'est produit pour la compagnie à la fin de 1955. La T.A.I., qui était jusque-là sous le régime de l'autorisation précaire et révocable, a vu consacrer par arrêté son agrément pour l'exploitation de lignes aériennes régulières et, de plus, des accords de coordination passés pour cinq ans. ont été conclus entre les grandes compagnies aériennes françaises sous l'égide des Pouvoirs publics. À ce moment-là, la T.A.I. a dû accepter de cesser d'aller au Cameroun et en A.E.F., mais, en contrepartie, il lui a été accordé un quota de 60 % du trafic dans le secteur groupant la Côte-d'Ivoire, le Soudan, le Togo, le Dahomey, le Niger et la Haute-Volta. L'année 1956 a donc été, de ce côté, une année d'adaptation et celle-ci n'a pas pu se faire aussi vite que la T.A.I. l'aurait voulu parce que les droits d'atterrissement ne lui ont été accordés que très tardivement en Haute-Volta. On peut donc s'attendre à des progrès dans le trafic aérien de la Compagnie, non seulement du côté du Pacifique, mais aussi du côté de l'A.-O. F. en 1957.

Les résultats financiers sont en progression constante

À l'image de l'extension de la Compagnie, les résultats financiers se sont améliorés d'année en année. Partant de 10.574.000 francs en 1946-1947, les bénéfices nets ont atteint 32 millions en 1949, 52 millions en 1951, 95 millions en 1954 et 1 14.601.000

francs en 1955 (après 679 millions d'amortissements et provisions autres que pour impôts, en 1955). En ce qui concerne l'exercice 1956, si le bilan définitif n'est pas encore établi, l'on sait toutefois qu'ils seront en tout cas suffisants pour permettre la distribution du même dividende que l'an dernier, soit 375 francs brut par action (15 % du nominal), bien que le capital ait été porté entre temps de 500 millions à 656 millions de francs.

	Chiffre d'affaires	Amortissements	Bénéfice net	Dividende
	(en milliers fr.)			
1953	3.291.065.000	146.623.000	40.838.000	325 brut (anc.) 162,50 nouv.)
1954	4.572.651.000	412.287.000	95.427.000	307 net
1955	5.185.694.000	638.881.000	114.601.000	307 net

Cie de Transports Aériens Intercontinentaux (T.A. I.)
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 avril 1957)

L'assemblée ordinaire tenue le 25 avril, sous la présidence de M. Paul Bernard, a approuvé les comptes de 1956, se soldent par un bénéfice net de 150.104.143 francs contre 114.601.251 francs pour l'exercice précédent. Les amortissements se sont élevés à 623.315.809 fr., ramenant la valeur au bilan du matériel volant (quatre DC-6 B, un DC-6 et trois DC-3) à 659.970.198 francs.

Le dividende de 375 francs brut par action, soit 301 francs net, sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai 1957.

Le conseil indique dans son rapport que si le fléchissement du trafic sur la ligne Paris-Saïgon s'est poursuivi durant le premier semestre de 1956 avec tendance à la stabilisation au cours du deuxième semestre, par contre, le nombre des passagers a augmenté de 52 % par rapport à l'an passé dans les relations avec l'A.O.F., de 38 % sur la ligne France-Madagascar et 49 % sur celle de Paris à Casablanca. Il est rappelé que depuis le début de 1956 la ligne de Saïgon a été prolongée, une fois tous les quinze jours, jusqu'à Nouméa, avec escale à Port-Darwin (Australie). Depuis le 4 février dernier, la T.A.I. a établi un nouveau prolongement, au rythme d'une fois par semaine, jusqu'à Auckland (Nouvelle-Zélande).

Plus encore que les années précédentes, la T.A.I. a eu, en dehors de ses services réguliers, une activité importante dans le domaine des vols spéciaux, effectués principalement par les DC-4 loués à la T.A.I.-M. et les Armagnac de la SAGETA. Elle a pris notamment à ce titre une grande part dans les transports effectués entre l'Europe et l'Australie à l'occasion des Jeux olympiques, acheminant plus de 300 athlètes de nationalités diverses.

Cependant, elle a souffert d'une pénurie de matériel volant qui l'a obligée à assurer certains de ses services avec des avions affrétés. Le président a déclaré à l'assemblée que les perspectives de trafic de l'année en cours étaient favorables et que l'essor mondial des transports aériens comme l'extension prise par le réseau d'Extrême-Orient et du Pacifique de la Compagnie justifient plus que jamais les commandes de nouveau matériel qui ont été passées : trois DC-7 C dont le premier sera livré en novembre prochain et deux quadrireacteurs DC-8 livrables en 1960. La société a d'ailleurs demandé l'autorisation de commander deux autres DC-8.

Transports Aériens Intercontinentaux (T.A. I.)
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 août 1957)

La Compagnie. a demandé aux autorités égyptiennes l'autorisation pour ses avions de se poser sur les aérodromes égyptiens.

Aucune réponse de l'aviation civile égyptienne n'est encore parvenue au siège de la T.A.I.

La reprise des escales égyptiennes, interrompues au moment de la crise de Suez, aurait pour première conséquence d'éviter aux lignes Paris-Saïgon et Paris-Tananarive de la T.A.I. les longs détours qui leur sont actuellement imposés.

Transports Aériens Intercontinentaux
(*L'Information financière, économique et politique*, 4 avril 1958)

L'assemblée ordinaire, tenue sous la présidence de M. Paul Bernard, a approuvé les comptes de 1957 se soldant par un bénéfice net de 156.800.4B9 francs. Le dividende de 15 %, soit 375 francs brut par action, sera mis en paiement, sous déduction des impôts en vigueur, à partir du 1^{er} juin. La Coopérative de main-d'œuvre groupant le personnel de la Société recevra 17.424.070 francs.

Il a été porté 20 millions à la réserve extraordinaire appartenant aux actionnaires, qui atteint ainsi 180 millions. Compte tenu de la dotation à la réserve légale et de la transformation devenue définitive de la « provision de revalorisation » en réserve spéciale, l'ensemble des réserves de la société, y compris les primes d'émission, s'élève à un peu plus de 1.300 millions de francs. Le capital est de 656 millions.

M. Jean Baraban, chef pilote adjoint de la T. A. I., et président de la Coopérative de main-d'œuvre, a été réélu administrateur par l'assemblée, qui a, d'autre part, ratifié la nomination de la Société de Gestion Parisienne, remplaçant la Banque de l'Indochine, et l'entrée de la Banque de Paris et des Pays-Bas au conseil, où elle succède à la Banque des Pays de l'Europe Centrale avec laquelle elle a fusionné.

Après avoir montré l'accroissement continu du trafic aérien mondial, le rapport du conseil suggère la création pour l'Europe d'un organisme de coordination de l'aviation marchande indépendant, inspiré du C.A.B. américain. Il passe ensuite en revue les activités du T.A.I. au cours de l'année 1957 dans les diverses parties de son réseau. Le chiffre d'affaires total a progressé de 5.412 millions en 1956 à 6.453 millions en 1957.

Les résultats, sensiblement équivalents à ceux de l'exercice précédent, ont été influencés par différents éléments, notamment par la préparation de la mise en service des trois DC 7 C qui ne sont entrés en exploitation qu'au début de cette annexe et aussi par les détours que les interdictions d'atterrir au Caire et de survoler l'Arabie Saoudite, aujourd'hui levées, ont obligé les avions à faire sur les lignes d'Extrême-Orient et de Madagascar. Ces frais supplémentaires sont évalués par les commissaires dans leur rapport, à 130 millions de francs.

Une assemblée extraordinaire, tenue à l'issue de l'assemblée ordinaire, a décidé de porter le capital de 656 à 984 millions de francs par l'émission d'actions de 2.500 fr. au prix de 4.000 francs, soit avec une prime de 1.500 francs. Cette opération aura vraisemblablement lieu au cours de mois d'avril.

TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX

(*L'Information financière, économique et politique*, 18 février 1958)

En janvier 1958, les avions de la T.A.I. ont parcouru 732.203 km. et transporté 3.977 passagers, contre respectivement 649.954 km. et 3.662 passagers en janvier 1957.

Pour ce même mois, d'une année à l'autre, le nombre de kilomètres-passagers a passé, en chiffres ronds, de 19.210.000 à 20.397.000 et celui des tonnes-kilométriques de fret et de poste, de 651.583 à 778.290.

TRANSPORTS AÉRIENS INTERCONTINENTAUX

(*L'Information financière, économique et politique*, 20 mai 1958)

Pendant les quatre premiers mois de cette année, les avions de la T.A.I. ont transporté 17.118 passagers, contre 14.697 dans les mois correspondants de l'année dernière (soit une augmentation de 16,4 %), et le nombre des kilomètres-passagers s'est élevé à 82.454.000 au lieu de 69.665.000 (soit une augmentation de 18,3 %).

Pendant la même période, les transports de fret et de poste ont totalisé 2.975.000 tonnes kilométriques, contre 2.727.000 (augmentation de 9 %).

Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte de l'activité des DC 4, qui, en 1957, étaient exploités par la T.A.I. elle-même, tandis que dans les premiers mois de cette année, à la suite de la mise en service des trois DC 7 qu'elle venait de recevoir et dont l'exploitation se conjugue avec celle de ses DC 6 B, elle a pu affréter les DC 4 à d'autres compagnies aériennes et obtenir d'ailleurs ainsi une recette complémentaire très notable.

Cie de transports aériens intercontinentaux

T. A. I.

(*L'Information financière, économique et politique*, 2 juillet 1959)

On avait laissé entendre il y a quelques semaines qu'un regroupement des compagnies aériennes T.A.I. et U.A.T. était très probable. Il n'en a rien été. C'est en définitive à une entente beaucoup plus limitée, entre Air France et la T.A.I. que l'on a assisté.

Ces deux sociétés ont, en effet, signé un accord pour exploiter en commun les lignes à destination de l'Extrême-Orient, via la route des Indes (la ligne d'Air France Paris-Tokyo par le pôle et la portion de la ligne de la T.A.I. Auckland-Bora-Bora en sont donc exclues).

Les deux compagnies s'engagent à mettre en commun leurs services aériens sur les lignes indiquées pour parvenir aux conditions d'exploitation les plus rationnelles et adapter le mieux possible les capacités à l'importance du trafic.

La répartition des activités doit se faire sur la base des quotas suivants : 69 % de tonnes kilométriques pour Air France et 31 % pour la T.A.I. Il est entendu que chaque partenaire assurera dans les territoires étrangers où il est le mieux représenté, les services commerciaux de l'association. Les recettes seront, une fois les frais de vente déduits du compte commun, réparties entre les partenaires au prorata du nombre de tonnes kilométriques offertes.

Les contractants reconnaissent l'exclusivité d'Air France pour l'exploitation de la Côte Ouest des États-Unis par l'Atlantique et le Pacifique Nord et celle de la T.A.I. par cette même côte Ouest par le Pacifique Sud. Air France s'engage à soutenir la T.A.I. dans ses

négociations avec les États-Unis — des conversations s'ouvrent prochainement à Paris — et les Pouvoirs publics, pour qu'elle obtienne le prolongement de sa ligne de Tahiti jusqu'à Los Angeles.

Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux (T. A. I.)
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 novembre 1959)

Le rapport du conseil à l'assemblée extraordinaire du 12 novembre — présidée par le général Fayet, vice-président, en l'absence du président M. Paul Bernard, empêché — expose que, dans le cadre des dispositions destinées au financement de l'acquisition par la T.A.I. de deux quadrireacteurs D.C. 8 et de leurs recharges — qui comporte notamment un emprunt de 8 millions de dollars auprès de l'Export-Import Bank et un emprunt de 9 millions de francs suisses par l'entremise du Crédit maritime et fluvial — et pour mettre le capital social en harmonie avec le chiffre d'affaires, il est nécessaire d'élever le montant de celui-ci. Compte tenu des possibilités d'autofinancement dégagées par l'importance des amortissements annuels, le conseil est arrivé à la conclusion qu'il convenait d'augmenter d'un milliard de francs les capitaux propres de la société.

Cette augmentation sera réalisée en deux temps. En premier lieu, les opérations soumises à l'assemblée du 12 novembre (rapport des Papeteries de l'Indochine et souscription de la T.A.I. du Pacifique par compensation de créance) totalisent 504 millions de francs. En deuxième lieu, une émission d'actions à souscrire en espèces, procurant une somme sensiblement égale, prendrait place dans le premier semestre de 1960.

L'assemblée générale a tout d'abord décidé le regroupement obligatoire des actions de 2.500 fr. actuellement existantes en actions au nominal de 5.000 fr. et la réduction de moitié du nombre des actions de travail, qui doit toujours rester égal au onzième du nombre des actions de capital.

Elle a approuvé provisoirement les apports des Papeteries de l'Indochine et nommé un commissaire titulaire et un commissaire suppléant pour en vérifier et apprécier la valeur ainsi que les charges, attributions et avantages qui en sont la contrepartie.

Ces apports comprennent une créance sur l'Etat au titre des dommages de guerre estimée en valeur actuelle à 385.308.000 fr. et des sommes en numéraire, montant à 46.692.000 fr., soit au total 432 millions de francs. Les Papeteries de l'Indochine recevraient en rémunération de ces apports 36.000 actions de la T.A.I. au nominal de 5.000 fr., portant jouissance du 1^{er} janvier 1960. Déjà approuvée par l'assemblée des Papeteries de l'Indochine, la convention passée entre les deux sociétés reste subordonnée à l'autorisation définitive du ministère de la Construction et à l'agrément du commissariat général au Plan d'équipement et de la Productivité.

D'autre part, l'assemblée a donné son accord à une augmentation de capital de 30 millions de francs, réservée à la Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux du Pacifique, souscrivant par compensation de créance 6.000 actions de 5.000 fr. émises au prix de 12.000 fr. et portant jouissance, comme celles créées au profit des Papeteries de l'Indochine, du 1^{er} janvier 1960.

Les commissaires aux apports auront également mission de vérifier et apprécier la cause de l'avantage pouvant résulter en faveur de la T.A.I.-P. de la renonciation par les actionnaires à leur droit de souscription. Une deuxième assemblée extraordinaire sera convoquée ultérieurement pour statuer sur leur rapport. Au jour de la réalisation définitive des augmentations de capital dont il vient d'être question, le capital social se trouvant porté à 1.194 millions de francs divisé en 238.800 actions au nominal de

5.000 fr., le nombre des actions de travail appartenant à la Coopérative de Main-d'œuvre de la société sera élevé à 21.710.

Le président de l'assemblée a ajouté à ce sujet qu'en plus de cette participation collective du personnel dans les résultats par les actions de travail, qui donnent droit à la Coopérative de main-d'œuvre à recevoir 15 % des bénéfices après prélèvement de l'intérêt statutaire, la T.A.I. va prendre des dispositions pour permettre aux membres de son personnel d'acquérir de nouveau individuellement des actions de capital au moyen d'une gratification tenant compte à la fois du rang et de l'ancienneté dans la compagnie. Semblable mesure avait déjà été prise en 1955.

Cie de Transports Aériens Intercontinentaux (T.A.I.)
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 décembre 1959)

L'assemblée extraordinaire du 15 décembre, tenue sous la présidence de M. P. Bernard, a entendu le rapport de M. M. Dubus, commissaire aux apports nommé par l'assemblée du 12 novembre dernier. Elle a définitivement approuvé les apports de la Société de Participations, d'investissements et de Construction immobilière (ex-Papeteries de l'Indochine*) à laquelle, en rémunération, il a été attribué 36.000 actions de 5.000 francs nominal de la T.A.I. Elle a également donné accord définitif à la souscription de la Compagnie de Transports Aériens du Pacifique, par compensation de créance, à 6.000 actions de 5.000 francs nominal, au prix de 12.000 francs par action.

À la suite de ces opérations portant le capital social de 984 à 1.194 millions de francs, les fonds propres de la T.A.I. seront accrus en réalité de 504 millions de francs, y compris la prime d'apport et la prime d'émission.

Parallèlement à l'augmentation du nombre des actions de capital, celui des actions de travail appartenant à la coopérative de main-d'œuvre qui groupe les membres du personnel de la T.A.I. est augmenté dans la même proportion.

AVIATION CIVILE
(*Les Ailes*, 1^{er} juin 1962)

TAI

M. J. Combard devient directeur général de la Compagnie

Réuni sous la présidence de M. le général Fayet, le conseil d'administration de la TAI a accepté la démission du directeur général de la Compagnie, M. J.-J. Wilmot-Roussel. M. Jean Combard, directeur de l'UAT, assume désormais également les fonctions de directeur général de la TAI.

Cette nomination marque une étape nouvelle dans la fusion décidée entre les deux entreprises.

Who's who européen 1967 :

HELBRONNER Raoul Achille Rodolphe [0/0] . Administrateur de sociétés. Né à Paris, le 6.8.1904. F. : de Jacques, cons, d'État, et de Jeanne Weisweiller. Asc. : Horace H., avocat, Paul-H., oncle, membre de l'Inst. Ét. : Lycée Janson-de-Sailly, Univ. Paris, Gr. univ. : bach. ès sc., lic. en droit et sc. pol. Carr. : secr. gén. Cie aéropostale (secr. gén. adj. Compagnie Hispano-Suiza, fond. et adm. « Cie d'aviation T.A.I. », adm. Cie d'aviation S.T.A., T.A.I.P. et R.A.I., adm. agence de voyages A.T.V.A., prés.-dir. gén. Soc. Escadrille Mercure. Décor. : off. o. nat. Légion d'hon., cr. de guerre, Air Bronze

Star Medal (E.-U.), off. o. Ouissam-Alaouite. Membre : Automobile Club de fr., Golf de Fontainebleau, Cercle de Deauville. Récr. : golf, équitation, natation. A. priv. : 3, rue Bixio, Paris ; prof. : 29, rue de Berri, Paris, France.

HISTOIRE DE LA T.A.I. par C. SCHMIT

(*UTA Entreprise*, n° 87, septembre 1978)

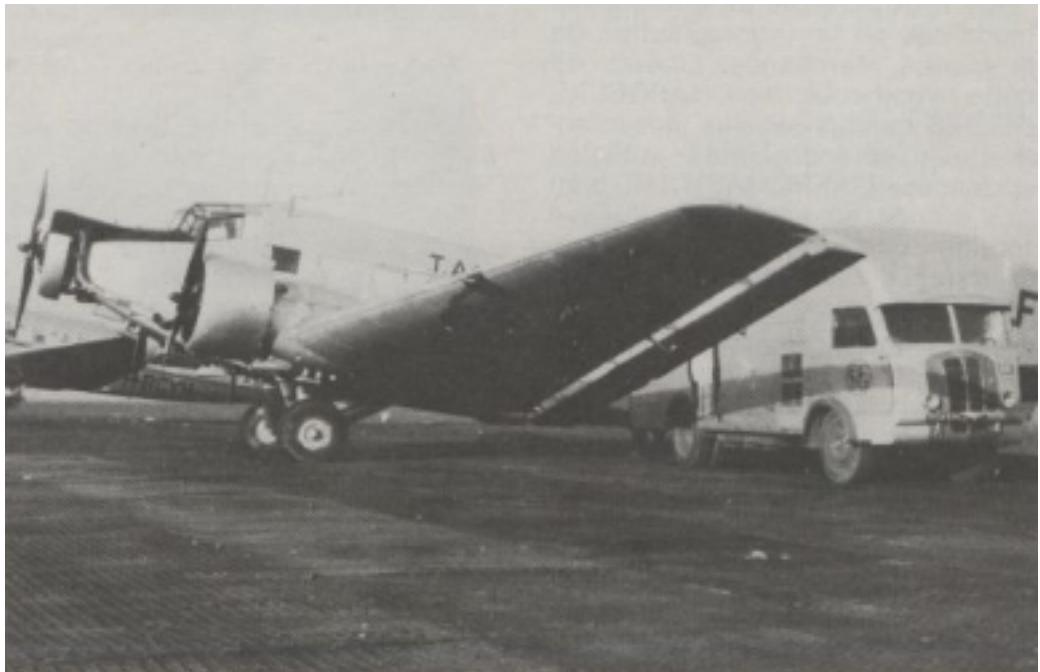
En 1946, le gouvernement français autorise enfin la création de compagnies privées. On assiste alors à la naissance d'un grand nombre de petites compagnies aériennes [...] qui se développent de façon désordonnée couvrant, le plus souvent, les mêmes réseaux.

Pourtant, l'une d'entre elles, la T.A.I., est l'œuvre de deux hommes exceptionnels, Paul Genain et Paul Bernard.

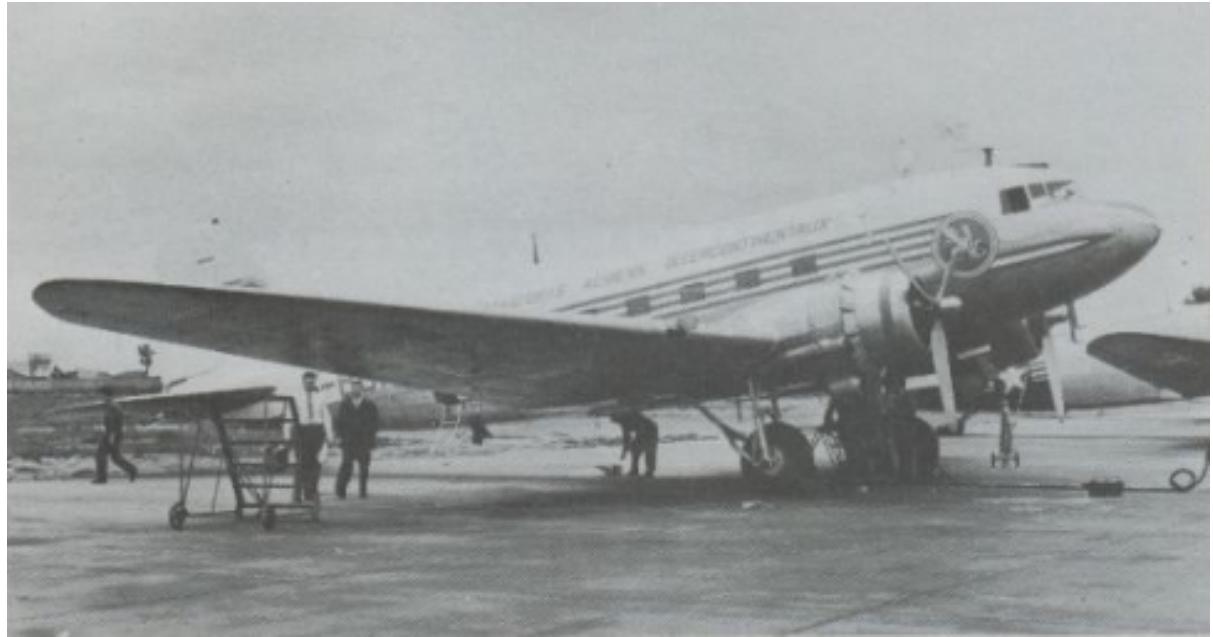
Paul Genain, industriel, officier de l'Armée de l'Air, a été affecté, en 1940, à la gestion de la [Régie Air Afrique](#), succédant ainsi au commandant Dagnaux. C'est pour lui une véritable révélation et il se consacre à sa nouvelle tâche avec passion. Cruellement déçu, en janvier 1941, lorsqu'un décret met fin aux activités de cette compagnie, il n'a plus, dès lors, qu'une seule pensée : ressusciter Air Afrique. Paul Genain trouve les concours nécessaires et rencontre l'homme qui sera le chef de file de l'opération, Paul Bernard. Mais ce dernier est déporté en Allemagne, en mars 1944, en raison de ses activités dans la Résistance.

Réunis à nouveau en 1946, ils lancent la Société des Transports aériens intercontinentaux et lui donnent pour sigle, en le stylisant, l'orgueilleux emblème d'Air Afrique : le griffon ailé, la tête dressée, posant sur le globe terrestre une serre possessive.

Une partie du personnel vient d'ailleurs d'Air Afrique, notamment parmi l'état-major : Lambert, le chef pilote ; Methey, secrétaire général, ancien ingénieur des Services techniques. Tous ces hommes se connaissent, souvent depuis longtemps, s'estiment, sont liés par une même volonté et un même enthousiasme.



Le Junkers 52, premier avion de la TAI



Le DC 3 F-BGZN « TAI » (Douglas C 53 D)
On reconnaît sous l'aile de l'avion MM. Barbier (en chemise) et Dejean

La T.A.I. ne dispose, en 1946, que de trois appareils, bientôt suivis de trois autres, Junkers 52, confiés en location-vente par l'État.

Ils avaient été construits pendant l'Occupation dans des usines françaises, mais le JU 52 est un appareil conçu par les Allemands en 1930 !

Chacun s'efforce cependant de suppléer au manque de moyens et d'effectifs et Paul Genain lui-même n'hésite pas à effectuer, au volant d'une camionnette, le ramassage de ses équipages.

Le premier vol de la T.A.I. a lieu le 1^{er} juillet 1946, entre la France et l'Angleterre. L'essor de la Compagnie est facilité, dans les premiers mois de son existence, par un important trafic de fruits et légumes entre ces deux pays — le fret entre déjà, pour une large part, dans la croissance de notre compagnie. La France connaît, en effet, cette année-là une saison de primeurs exceptionnelle.

Puis, le trafic évolue vers l'Afrique, avec le rapatriement en métropole de nombreuses personnes bloquées par la guerre.

Ces bons résultats permettent, mais rendent aussi nécessaire l'achat, en 1947, de trois Bristol 170.



Le Bristol 170 de la TAI

Cet avion anglais a une charge utile nettement supérieure à celle du Junkers et l'un d'eux est équipé spécialement pour le fret. Les dimensions de son fuselage et son nez ouvrant permettent les transports les plus originaux, tel celui des chevaux de courses vers l'Angleterre.

Histoire de la T.A.I. (suite)
(*UTA Entreprise*, n° 87, septembre 1978)

Le Bristol-170 n'est cependant qu'un avion de transition car la T.A.I., de plus en plus sollicitée pour des transports sur de longues distances, recherche un long courrier capable de lui ouvrir les portes de l'Afrique et de l'Extrême-Orient. Elle choisit alors des quadrimoteurs Douglas DC4 ; cet avion peut transporter 45 passagers à la vitesse de 325km/h et son rayon d'action est de 2 500 km. Après transformation par la S.F.E.R.M.A., filiale de la S.N.C.A.S.O., les DC4 bénéficient d'une autonomie de près de 4 000 km.

Avec la mise en service, dès septembre 1947 de ces appareils, la T.A.I. possède enfin une flotte homogène.

À la ligne Paris-Casablanca ouverte en 1946, s'ajoutent bientôt les liaisons régulières ci-après :

— Paris-Le Caire-Karachi-Saïgon, en 1947 ;

— Paris-Bamako-Abidjan (le DC4 de la T.A.I. est le premier quadrimoteur à se poser sur cet aéroport), en 1948 ;

— Paris-Douala-Libreville en 1948, prolongée jusqu'à Brazzaville en 1949 ;

— Paris-Le Caire-Djibouti-Tananarive, en 1948 ;

C'est également au cours de l'année 1947 que la T.A.I. se spécialise dans le transport des pèlerins musulmans vers La Mecque.

En 1948, le 1^{er} novembre, le général Fayet est appelé à participer, avec Paul Bernard et Paul Genain, à la direction de la compagnie.

.....

Des transports exceptionnels

Chaque année, la T.A.I. effectue la relève des troupes de Madagascar. C'est elle aussi qui rapatrie les malades et les blessés, puis, après la chute de Diên-Biên-Phu, l'ensemble des troupes stationnées au Viet-Nam.

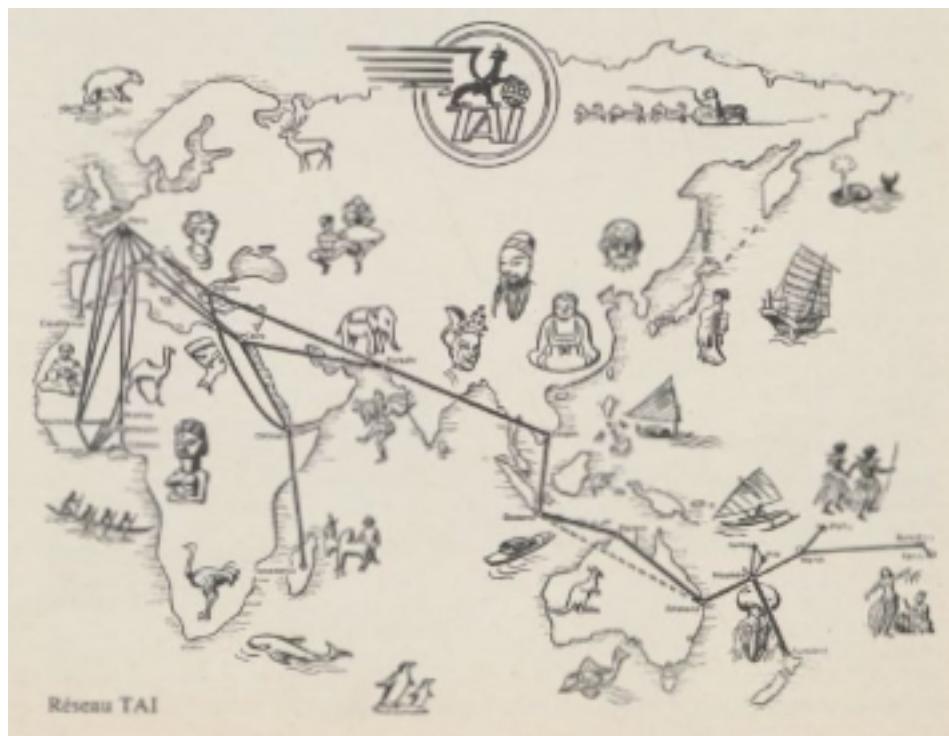
.....

Air France, inquiète du développement des compagnies privées, a mis au point une habile contre-attaque : elle obtient du gouvernement, sous prétexte de contribuer efficacement au développement économique de l'Afrique, qu'une ligne de la Compagnie nationale soit toujours créée parallèlement à une ligne privée. Elle espère ainsi tempérer le zèle de ses alliées et de ses concurrentes. C'est ce qui se passera effectivement pour un certain nombre d'entre elles. Dans le même temps, elle veille toujours aussi farouchement à leur limiter l'attribution de devises, bloquant ainsi l'achat de matériel neuf.

.....

La T.A.I. a choisi, en 1951, de commander le dernier-né de la gamme des Douglas : le Super DC 6 B, quadrimoteur très performant, qui met Tananarive à 24 heures de Paris, en passant par Le Caire et Djibouti. Madagascar est alors le plus beau fleuron du réseau de la T.A.I. qui participe, avec les Messageries maritimes, au capital, et à la gestion d'Air Madagascar dont le réseau dessert, dans l'île, une cinquantaine d'escales.

Ce nouvel appareil permet non seulement à la T.A.I. de relier directement toutes les capitales africaines de son réseau, mais, surtout, il ouvre véritablement l'Extrême-Orient à l'aviation commerciale.



Réseau T.A.I.

Les accords avec Air France

Aux termes de l'accord de coordination, signé le 6 octobre 1955 à Peira Cava, la T.A.I. doit abandonner sa desserte de l'Afrique Equatoriale, mais reçoit en compensation celle de l'Australasie et du Pacifique Sud.

Elle conserve ses liaisons avec Madagascar.

Si la première liaison Paris-Nouméa a été réalisée, en 1932, du 6 mars au 5 avril, par Charles de Verneilh, Émile Munch et Max Devé à bord du «Biarritz» (un dérivé de l'Arc-en-Ciel de Jean Mermoz), aucune exploitation régulière n'a véritablement été entreprise. Air France reçoit alors une subvention pour assurer, une fois par mois, une liaison Saïgon-Nouméa, mais interrompt l'exploitation qui est reprise, sans subvention, par la T.A.I. sur des bases nouvelles.

Tout est à créer, y compris l'infrastructure indispensable à l'implantation de ce nouveau réseau.

Le premier service hebdomadaire Paris-Saïgon-Port Darwin- Nouméa est inauguré par la T.A.I., le 1^{er} janvier 1956 (50 heures de vol).

Prolongée vers Auckland (Nouvelle Zélande), le 4 février 1957, cette ligne, la plus longue du monde avec ses 22 000 km, est baptisée « ligne des antipodes ».

L'ouverture d'escales à Brisbane et Djakarta, courant 1957, est une nouvelle étape vers l'Australie et l'Indonésie. Enfin, le 2 octobre 1958, a lieu la première liaison France-Polynésie. La ligne s'arrête alors à Bora-Bora, le relais vers Papeete étant assuré par des hydravions Short «Bermuda» et Consolidated « Catalina » de la R.A.I. Le Réseau Aérien Interinsulaire créé conjointement par la T.A.I. et les Messageries Maritimes, a donné naissance à l'actuelle Compagnie Air Polynésie. Notons d'ailleurs, et la création de la R.A.I. le prouve, que la T.A.I. s'est attachée à favoriser les liaisons interinsulaires. En 1956, elle implante le premier réseau local qui dessert, au départ de Nouméa, les Nouvelles Hébrides, les îles Fidji et Wallis.

Enfin, des négociations menées en 1959, à l'échelon gouvernemental par Pierre Moussa, alors directeur des Transports aériens, donnent aux compagnies françaises le droit d'accéder à la côte américaine du Pacifique et permettent ainsi à la T.A.I. de prolonger sa ligne transpacifique de Tahiti à Los Angeles, Air France assurant la liaison

Los Angeles-Paris via Montréal, les ailes françaises bouclent pour la première fois le tour du monde, bien avant d'autres pavillons de pays d'importance majeure dans le domaine de l'aviation commerciale.

Après la substitution de l'escale de Sydney, capitale économique de l'Australie à Brisbane et Port Darwin, en 1960, la ligne « Tour du Monde » de la T.A.I. se présente ainsi : Paris — Saïgon-Sydney-Tahiti-Honolulu- Los Angeles.

Cette année 1960 est marquée par l'avènement des jets (DC 8, B 707) qui, revenant en force sur le marché, transforment radicalement les conditions du transport aérien grâce à leurs caractéristiques révolutionnaires :

- vitesse de croisière : 900 km/h au lieu de 480
- capacité : 130 passagers + 5 tonnes de fret au lieu de 60 et 1,5 t
- rayon d'action : 8 000 km contre 5 000.

Cependant la mise en ligne de ces nouveaux appareils entraîne des dépenses considérables, dépassant généralement les prévisions : coût d'acquisition, pièces de rechange, entretien, équipements indispensables, frais d'escales, formation du personnel navigant et des services au sol. Il en résulte pour la première année de leur utilisation, des charges excessives, compromettant l'équilibre financier de nombreuses compagnies. Certaines d'entre elles ont alors le souci, et la sagesse, de rechercher des accords pour exploiter conjointement leurs jets avec le maximum de rentabilité. Des accords sont ainsi conclus entre l'Union aéromaritime des transports (U.A.T.) et la T.A.I. pour l'Afrique et la T.A.I. et Air France pour le Pacifique.

.....

Aux termes des accords avec AIR FRANCE, les DC 8 de la T.A.I. assurent pour cette compagnie le service hebdomadaire Paris-Los Angeles-Paris, ce qui, par la conjugaison des horaires, leur fait effectuer chaque semaine un tour du monde complet dans chaque sens au départ de Paris, puisqu'ils desservent également (voir ci-dessus) Paris-Los Angeles via la route des Indes et le Pacifique.

Mais, les accords les plus importants sont ceux que passent l'U.A.T. et la T.A.I. en vue d'harmoniser l'ensemble de leurs services aériens entre la France et l'Afrique de l'Ouest. Cette coopération prend effet le 1^{er} avril 1960 et concerne la Côte d'Ivoire, le Dahomey, la Haute Volta, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal, le Soudan, le Togo et la Guinée. Si les avions des deux compagnies continuent de voler sous leur propre pavillon, la désignation des vols est désormais UT/TI ou TI/UT. L'U.A.T. devient l'agent général de la T.A.I. dans ces pays et assure sa représentation.

Ceci n'est que le prélude de longs pourparlers qui s'engagent en vue d'une fusion dont le principe est approuvé par les deux conseils d'administration le 14 septembre 1961.

**Georges, Julien, Philippe FAYET,
président (1960-1963)**

Né le 3 oct. 1902 à Oloron Sainte-Marie (B.-P.). Mar. le 15 juin 1927 à Mlle Hélène Mocqueris (2 enf. : Marie-Thérèse [Mme Alain Hugues de l'Estoile [polytechnicien, haut fonctionnaire]], Arnaud [directeur de Carnaud-Metal Box]).

Études : Lycées de Tarbes et de Toulouse, École d'application de l'aéronautique.

Carr. : élève de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr (1921-1923), armée de l'air (1923-1948), général de brigade aérienne (août 1946).

Dans l'aviation commerciale (depuis 1948), président (1960) de la Cie des transports aériens intercontinentaux (T.A.I.) et (1962) de l'Union aéromaritime de transport (U.A.T.) (1963-1969), puis de l'Union de transports aériens (U.T.A.), président d'honneur de l'U.T.A. (depuis 1969), administrateur de l'Aéroport de Paris (1964-1973), d'Air-Inter (1958-1969), de la Nouvelle Compagnie de paquebots (1965-1970), de la Compagnie maritime des chargeurs réunis (depuis 1969), de la Compagnie des croisières Paquet (1970), président (1958-1973) puis président d'honneur du Syndicat national des transporteurs aériens, président du Groupement des industries du transport et du tourisme (1969-1975).

Décor. : commandeur de la Légion d'honneur, croix de guerre 39-45 française et belge, médaille de la Résistance, médaille de l'aéronautique, commandeur du Mérite touristique et de l'ordre de Léopold.

Un protocole de fusion est signé le 2 août 1962 par M. Louis Pommey, président de l'U.A.T., et par le général Fayet, président de la T.A.I. depuis le décès de M. Paul Bernard, en 1960.

La conséquence immédiate de ce protocole est, malheureusement, la dénonciation par Air France des accords qui la lient à la T.A.I., la Compagnie nationale reprenant à son compte la desserte Paris-Los Angeles, la ligne « Tour du monde » redevient simplement la « ligne la plus longue du monde ».

Activités industrielles

Dès 1949, la T.A.I. dispose d'un personnel qualifié et est en mesure, grâce à des appareillages de contrôle très modernes, d'effectuer elle-même l'entretien et les révisions systématiques de ses appareils. Elle se charge également de l'entretien des avions d'autres compagnies. Lors de la fusion, ses hangars d'Orly — les plus modernes d'Europe — qui abritent aujourd'hui Air Inter, reçoivent les avions de la nouvelle génération.



Hangar de la TAI à Orly

Pierre Bléton, *Les Financiers*,
Éditions Économie et humanisme/Les Éditions ouvrières, Paris, 1969)

[46] La Société Financière pour la France et les Colonies, devenue la Société Financière pour la France et l'Outre-mer (SOFFO), [...] s'était accrochée [...] aux Transports Aériens Intercontinentaux (T.A.I.). On aura peut-être oublié dans quelques années le nom de la T.A.I. ; il s'est agi pourtant de la création audacieuse d'une affaire de transports aériens qui avait misé sur l'avenir de la ligne du Pacifique, au même moment où l'U.A.T., filiale des Chargeurs réunis, jouait la carte d'Afrique noire. Soutenue par la Soffo, la T.A.I. fut une grande réussite technique et commerciale ; elle eut même ses années de prospérité, mais quelques exercices difficiles montrèrent que la T.A.I. ne pourrait survivre seule et elle fusionna, en 1962, avec l'U.A.T. pour devenir l'U.T.A. Dans la nouvelle société, la Soffo, face aux Chargeurs réunis, n'a plus guère qu'une position de « capitaliste ». [...]

Suite :

1963 (1^{er} octobre) : fusion de T.A.I. (plus de 2.000 salariés) avec l'Union aéromaritime des transports (U.A.T.) au sein de l'[Union de transports aériens](#) (U.T.A.).