

La Compagnie aérienne AIGLE AZUR

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, en 1945, Air France reprend ses activités sur le territoire métropolitain. A cette époque, le gouvernement français délivre, à une quarantaine d'entreprises de transporteurs aériens, des autorisations temporaires assorties de clauses impératives, qui sont de ne pas faire concurrence au réseau national d'Air France et de n'utiliser que des avions de constructions françaises. Mais la France ne dispose que de Junkers 52 et de Caudron Goéland, fabriqués pendant et après l'occupation pour donner du travail aux usines aéronautiques. Le matériel mis à la disposition de ces entreprises ne leur permet pas de poursuivre leur exploitation.

Toutefois, Sylvain Floirat, persuadé de l'avenir du transport aérien, crée à Chambéry en juillet 1946, la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises (C.A.D.A.F). Les vols sont assurés par des Caudron C 449 'Goéland' (immatriculés F-BAQN, F-BAQR et F-BBCE), avec deux membres d'équipage et 6 passagers, à la vitesse de 240 km/h. Les liaisons régulières ou à la demande sont assurées à partir de l'aéroport de Grenoble-Eybens vers Chambéry, Vichy, Strasbourg et Nice. Fin août 1946, Sylvain Floirat pense que l'affaire n'est pas rentable et met fin à celle-ci.



Caudron C 449 Goéland

Mais il démarre l'exploitation aérienne de la compagnie «Aigle Azur» en rachetant la compagnie «L'Aigle Bleu», entreprise de groupages de fleurs sur la Côte d'Azur, fondée par le Lieutenant-Colonel Verdy, qui possède trois Junkers 52. Dès le mois de septembre 1946, Sylvain Floirat obtient des pouvoirs publics l'agrément de desservir Lyon et Nice au départ de Grenoble. La base d'exploitation est située sur l'aéroport de Grenoble-Eybens, mais au début de 1947, elle est transférée à Nice. La raison invoquée est qu'à Grenoble la présence d'une ligne haute tension, dans l'axe de la piste, rend dangereux les atterrissages.

Avec trois Junkers 52 ACC 1 (immatriculés F-BANQ, F-BBZE et F-BCHI) et cinq pilotes (Klein, Sar, Favier, Picard et Gouyet), Aigle Azur relie Nice à la Corse et à la Tunisie. Les débuts des vols se font sans trop de problèmes. Le taux de remplissage est excellent et les rotations se succèdent avec un rythme soutenu, mais la rentabilité des Junkers 52 est médiocre. C'est alors que Sylvain Floirat fabrique dans ses ateliers de carrosserie automobile, un type de siège renforcé (agrée par Veritas) afin de porter la capacité du Junkers 52 de 18 à 30 places, sans dépassement des poids autorisés au décollage. Ainsi, Aigle Azur, dont le siège social se situe 70 Champs Elysées à Paris 8ème (SARL, Capital de 40.000.000 de Francs, Registre du Commerce Paris 324-243 B) commence à engranger ses premiers dividendes. Aigle Azur demande une extension d'autorisation au trajet Nice via Ajaccio vers Le Caire. Un fabuleux contrat est signé avec l'administration tunisienne pour le transport du personnel enseignant de Tunisie vers le continent, lors des vacances scolaires : les Junkers 52 volaient 270 heures par mois.



Junkers 52 AAC 1

La Compagnie aérienne AIGLE AZUR

Aigle Azur ouvre en 1947, Paris-Alger via Marseille, puis Nice-Grenoble via Chambéry et Nice-Vichy avec l'achat de ces trois premiers DC 3 (immatriculés F-BCYY, F-BEFJ, F-BEIA) qui sont acquis d'occasion auprès de la KLM et le quatrième (immatriculé F-BCYZ) chez Fokker.

En fin d'année 1948, Aigle Azur exploite quotidiennement Nice-Tunis via Calvi, Marseille-Alger, une liaison tous les quinze jours vers Beyrouth ainsi que trois fois par semaine Marseille-Oran avec huit DC 3 (quatre nouveaux immatriculés F-BEFC, F-BEFD, F-BEFF et F-BEFE). Aigle Azur s'oriente vers des liaisons sur l'Afrique Noire et crée une filiale en Indochine (Aigle Azur Extrême-Orient). Mais l'évolution des événements dans ce pays provoque le renforcement des liaisons dans celui-ci et l'abandon progressif des liaisons vers l'Afrique Noire.



DC 3

En 1949, Aigle Azur rachète la compagnie aérienne lyonnaise Aero Cargo. Le représentant local d'Aigle Azur à Lyon est l'agence SCAC, 1 cours Gambetta. En 1950, avec l'absorption de la Compagnie Algérienne de Transport Aérien (C.A.T.A), la flotte d'Aigle Azur est portée à dix huit DC 3 et à plusieurs Curtiss Commando. Aigle Azur s'est vue confier les essais en ligne du SO 30 P «Bretagne» qui seront utilisés intensivement en Indochine. La majorité de l'exploitation s'oriente progressivement vers l'Extrême-Orient.



SO 30 P Bretagne

Pour assurer ses longs-courriers vers l'Indochine, Aigle Azur achète, entre avril et juillet 1951, à la TWA deux Boeing Stratoliner SA-307 B-1, des B 17 de l'armée américaine transformés et adaptés au besoin du transport aérien civil (immatriculés F-BELU et F-BELX), et plus tard un S-309 à la compagnie Pan Am (immatriculé F-BHHR). Ces appareils sont équipés de 55 sièges. En 1954 deux DC 6 (immatriculés F-BGSL et F-BGSK) sont mis en service sur les liaisons vers Madagascar.



Stratoliner B 307

Pendant plus de dix ans, Aigle Azur Extrême-Orient assure des dizaines de milliers d'heures de vol entre Saïgon, Hanoï et Vientiane au Laos, mais aussi pour des liaisons de ravitaillement des postes militaires isolés, au cours desquelles des pertes sont à déplorer. En 1954, les accords de Genève mettent fin à la guerre d'indépendance en Indochine. Les DC 3 sont retirés progressivement et les dessertes de l'Afrique du Nord supprimées à l'exception de Tunis et Casablanca.

La Compagnie aérienne AIGLE AZUR

En 1954, Aigle Azur exploite, à partir du Bourget, deux Stratoliner et trois DC 6 vers les escales de Dakar, Abidjan, Douala, Brazaville, Tananarive, Tunis et Saïgon. Aigle Azur Extrême-Orient exploite au Viet-Nam deux Bristol, dix DC 3 et trois Stratoliner.



DC 6

Le Gouvernement français procède en 1954 à une nouvelle répartition des lignes aériennes entre les compagnies. Sylvain Floirat estime que le nombre de lignes attribuées à Aigle Azur est insuffisant. Il cède à l'UAT, le 1er mai 1955, ses trois DC 6, les droits d'exploitation et 270 personnes dont 54 membres d'équipage qualifiés sur ces appareils, ainsi que le personnel commercial et d'exploitation, mais conserve la marque Aigle Azur ainsi qu'Aigle Azur Extrême-Orient qui cessera son activité en 1961.

En 1970, la compagnie est reconstituée en tant que compagnie aérienne sous le nom de Lucas Aviation avec siège social sur l'aéroport de Pontoise. Cette compagnie assure ses vols en tant que Lucas Air Transport sur des services réguliers régionaux, dont une ligne Deauville-Londres Gatwick. Une nouvelle fois la compagnie change de nom pour devenir Lucas Aigle Azur.



Airbus A 319

En 2001, cette compagnie ne dispose que deux Boeing 737-200. Elle est reprise par le Groupe GOFAST spécialisé dans le fret, la logistique, les projets industriels et le tourisme (Aigle Azur Compagnie Aérienne, Air Protect Sûreté Aéronefs et Aéroports, Azur Technics Maintenance Aéronautique, Part145, G-Fast Transit à Houston, Gofast Logistic Transit Logistique et Transit en Algérie, Gofast Travel Agence de Voyages, PacaTrans Transit Maritime à Marseille, Safar Tours Tour Opérateur spécialiste du Maroc). Des capitaux sont injectés dans Aigle Azur qui renouvelle sa flotte en se concentrant sur les vols charters vers l'Algérie. Avec la fin des Activités d'Air Lib, Aigle Azur ouvre des lignes vers l'Algérie.



Airbus A 321

En 2006, suite à de nouveaux accords, la compagnie opère de nombreux vols vers les principales villes du Maroc. Au départ de plusieurs villes de France, Aigle Azur propose en 2007, 30 destinations. Fin avril 2008, Aigle Azur reçoit son troisième Airbus 319, ce qui porte sa flotte à 11 appareils. En juillet 2010, Aigle Azur devient partenaire avec la compagnie malienne Air Mali et ouvre de nouvelles liaisons vers l'Afrique Noire. En juillet 2012, Aigle Azur assure une liaison régulière entre Paris-Orly et Moscou-Vnukovo avec sept rotations hebdomadaires. En décembre 2012, Aigle Azur en partenariat avec Corsair International combinent leurs réseaux au départ d'Orly.

Afin d'accélérer sa stratégie de croissance et d'étendre son réseau long-courrier, Aigle Azur fait entrer dans son capital le groupe chinois HNA, les premiers vols vers la Chine doivent débiter en 2013.

En 2012, Aigle Azur dispose d'une flotte de 12 appareils : 4 Airbus A 319, 4 Airbus A 320, 4 Airbus A 321 et de 2 Airbus A 330-200 en commande. Aigle Azur dessert 42 lignes en vol régulier vers 30 destinations en 340 vols hebdomadaires depuis toute la France, auxquels s'ajoutent des vols touristiques à la demande. En 2009, Aigle Azur a transporté 1,7 millions de passagers. La compagnie présidée par l'homme d'affaire algérien Arezki Idjerouidène a son siège social à Tremblay en France. Elle emploie 800 personnes et réalise un chiffre d'affaires de 287 millions d'euros en 2011.

Aigle Azur est en 2012, la deuxième compagnie aérienne française derrière Air France et devant Air Austral et Corsair International.

Liste des personnels navigants d'Aigle Azur de 1946 à 1955

Pilotes

Barbot Jean, Batsale Jean, Boulanger Guy, Bourdens Henri, Chauvin Charles, Ducroq Rémy, Dugot, Dujardin, Dunoyer de Lescheraine, Durand André, Eboué Charles, Enjalbal Pol, Etienne Marcel, Favier Guy, Ferré Guy, Henry André, Gouyet Jean, Greselle Raymond, Klein, Lambert Robert, Largeaud, Levêque, Mazsserot Jacques, Marold, Morançay Roger, Myin Raymond, Pain René, Pelletier André, Piget Louis, Reyt, Rolland Adrien, Rolland Jean-Eric, Samain, Sar René, Saint-Vaune René, Serrailier Léon, Tavernier, Viale Robert.

Radios

Astréoud Gilbert, Barré, Barrière Jean, Bedin Yves, Bertrand Georges, Castaing Marcel, Charbit, Compain, Diot, Dubois Guy, Gleizes, Gravaud, Jurion Pierre, Koppf, Koll René, Laurent, Marchal Jean, N'Guyen, Rollet, Ruff Edmond, Savary Jacques, Seheri Claude, Stadler, Terrier Georges, Thomas, Woindrich.

Mécaniciens

Ambiechl Nicolas, Atlan André, Bedouin René, Belieu, Borie Henri, Chazerand André, Colmant Paul, Cottet Jean-Pierre, Courvoisier Maurice, Gravaud, Fau Robert, Gourdan Paul, Lefèvre Georges, Malzac Roger, Marold, Marion, Maurin, Médinand, Michoud, Monet André, Moreau, Moro, Picard Roger, Renaud René, Roux Maurice, Sarrau Louis, Seyrolles, Sonnet, Simon Armel, Taffani, Thominet, Toutain Yves, Touboulic, Vaillant, Valette Maurice, Weissshop.

La Compagnie aérienne AIGLE AZUR

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE CAPITAL 40.000.000 DE FR. REGISTRE COMMERCE PARIS 324.243 B		Siège Social : AIGLE AZUR 70, CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS-8 ^e Téléphone : ÉLY. 46-22 - 12-02 - 12-43	HORAIRE DES SERVICES RÉGULIERS EN VIGUEUR À LA DATE DU 1 ^{er} AVRIL 1950	
METROPOLE - CORSE - TUNISIE - ITALIE - SUISSE				
1 ALLER				
LUNDI		PARIS - NICE - AJACCIO - TUNIS		RETOUR
		DIMANCHE		
07 h. 30	dép.	PARIS, 14, Bd des Capucines	arr.	17 h. 00
09 h. 00	dép.	Aéroport	arr.	15 h. 30
12 h. 00	arr.	NICE, Aéroport	dép.	12 h. 30
14 h. 00	dép.	AJACCIO, Aéroport	arr.	10 h. 45
15 h. 00	arr.	TUNIS, Aéroport	dép.	09 h. 45
15 h. 30	dép.	TUNIS, Aéroport	dép.	07 h. 15
17 h. 45	arr.	17, Avenue Roustan	dép.	05 h. 30
19 h. 00	arr.			
2 SAMEDI				
NICE - TUNIS		JEUDI		SAMEDI
07 h. 00	dép.	NICE, 6, Avenue de Suède	a.	12 h. 45
08 h. 00	dép.	Aéroport	a.	12 h. 00
			a.	19 h. 45
09 h. 00	arr.	AJACCIO, Aéroport	d.	10 h. 15
09 h. 30	dép.	TUNIS, Aéroport	d.	18 h. 45
11 h. 45	arr.	TUNIS, Aéroport	d.	18 h. 00
13 h. 15	arr.	17, Avenue Roustan	d.	06 h. 00
			d.	06 h. 30
			d.	14 h. 15
3				
MARSEILLE - TUNIS		MERcredi		VENDredi
13 h. 00	dép.	MARSEILLE, 2 bis, Boul. Voltaire,	a.	13 h. 00
15 h. 00	dép.	Aéroport	a.	11 h. 30
18 h. 30	arr.	TUNIS, Aéroport	d.	08 h. 00
20 h. 00	arr.	17, Avenue Roustan	d.	06 h. 30
			d.	11 h. 00
(A) Correspondance avec le Service en provenance de GENÈVE-LYON-MARSEILLE, Tableau 7.				
(B) Correspondance à destination de GENÈVE-LYON-MARSEILLE, Tableau 7.				
4				
MARDI		BORDEAUX-TOULOUSE-ORAN		MARDI
		ALGER-PHILIPPEVILLE-TUNIS		
04 h. 30	dép.	BORDEAUX, 62, Cours Pasteur	arr.	21 h. 15
06 h. 00	dép.	Aéroport	arr.	20 h. 00
07 h. 00	arr.	TOULOUSE, Aéroport	dép.	19 h. 00
07 h. 45	dép.	ORAN, Aéroport	dép.	18 h. 30
10 h. 45	arr.	ALGER, Aéroport	dép.	14 h. 30
12 h. 00	dép.	PHILIPPEVILLE, Aéroport	dép.	11 h. 45
13 h. 45	arr.	TUNIS, Aéroport	dép.	11 h. 00
15 h. 00	dép.	TUNIS, Aéroport	dép.	10 h. 45
16 h. 15	arr.	17, Avenue Roustan	arr.	09 h. 15
17 h. 00	dép.			
19 h. 15	arr.			
20 h. 15	arr.			
5 SAMEDI				
MARSEILLE - AJACCIO - CALVI		MERcredi		SAMEDI
09 h. 30	dép.	MARSEILLE, 2, Boulevard Voltaire	arr.	17 h. 15
11 h. 00	dép.	Aéroport	arr.	15 h. 45
12 h. 30	dép.	AJACCIO, Aéroport	dép.	14 h. 45
13 h. 30	dép.	CALVI, Aéroport	dép.	13 h. 30
14 h. 00	arr.			
15 h. 15	arr.			
6				
(Circuit Touristique)		Pour tout autre circuit en CORSE consulter notre Agence à NICE		
MERcredi		SAMEDI		MERcredi
NICE - AJACCIO - NICE		MERcredi		SAMEDI
07 h. 00	dép.	NICE, 6, Avenue de Suède	a.	20 h. 30
08 h. 00	dép.	Aéroport	a.	19 h. 45
09 h. 00	dép.	AJACCIO, Aéroport	d.	18 h. 45
10 h. 00	dép.	1, Place Foch	d.	17 h. 45

Sylvain FLOIRAT, homme d'affaires...
La compagnie aérienne AIGLE AZUR © C.A.L.M 01/2013