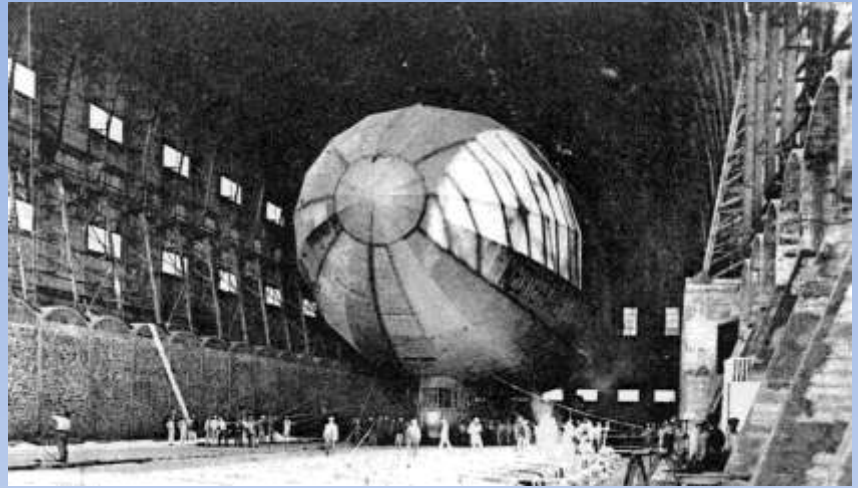


Les débuts de Marignane (1920 – 1939)

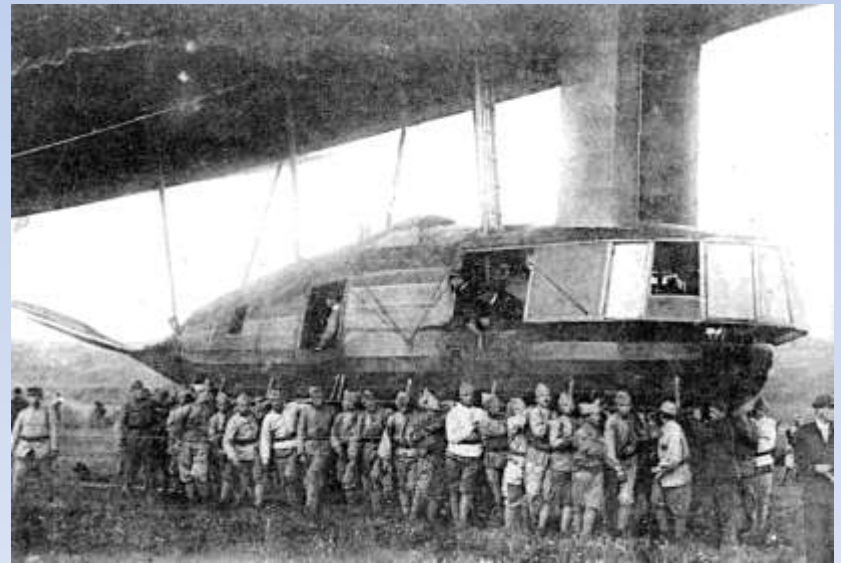


En 1920 la Marine Nationale effectue des expropriations à Marignane pour y construire une base devant héberger deux dirigeables saisis aux allemands. A l'époque les pouvoirs publics souhaitaient utiliser Miramas pour l'aviation.

Les municipalités de Marignane, Chateauneuf les Martigues, Saint Victoret et Vitrolles vont intervenir pour qu'un port aérien soit construit à Marignane.



Dirigeable « Méditerranée » à Cuers



Cabine du « Dixmude »

Le 29 octobre 1922 la « gare aérienne » de Marignane (sur 200 hectares avec un terrain de 800 m sur 1000 m, un bâtiment et trois hangars) fut inaugurée par un meeting aérien devant une foule nombreuse.



Pendant plusieurs années Marignane ne fut pas très actif. A Marseille l'Aéro Club de Provence et des industriels vont intervenir pour que des installations aéronautiques soient construites près de la ville .



Les Ports Aériens de Marseille

Marignane ou Montfuron ?

Où en est cette question ?

Depuis longtemps les Marseillais ont entendu parler de l'organisation de l'Aviation commerciale à Marseille. On n'ignorait pas l'initiative prise à cet égard par l'Aéro-Club de Provence qui, au cours d'une Assemblée générale, tenue le 27 juin 1923, avait chargé son président, M. Marc Ambrogi, de se mettre en relations avec les collectivités de Marseille : Conseil général, Conseil municipal et Chambre de Commerce, pour constituer une Commission à l'effet d'étudier l'utilisation aérienne du terrain de Montfuron.

La Commission Technique de l'Aéro-Club, dans un de ses rapports, concluait que Montfuron — situé à 700 mètres de la gare du Prado et à 2.700 mètres de la Cannetière — pouvait, après avoir été aménagé et agrandi, être utilisé comme terrain d'aviation.

Saisie de cette question, la Chambre de Commerce, à la suite d'un rapport présenté par M. Georges Oppermann, avait décidé la mise à l'étude immédiate et avait délégué une Commission avec le mandat d'examiner les voies et moyens de réalisation. Toutes les démarches nécessaires avaient été faites et l'on n'attendait plus dernièrement qu'une décision de M. Laurent Ey nac, alors sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, lequel d'ailleurs était favorable au projet présenté.

Or, voici que le *Bulletin* du mois de juillet de la Chambre de Commerce nous apprend brusquement qu'au cours d'une conférence tenue au Palais de la Bourse, le 9 juillet, le projet de Montfuron a été condamné tant pour le présent que pour l'avenir par les représentants des Compagnies de navigation aérienne, particulièrement compétentes pour se prononcer sur cette question d'aviation.

A cette réunion, présidée par le colonel Thierry, vice-président de la Chambre, assistaient MM. Favre, Hubert, Oppermann, membres de cette Compagnie ; MM. Cammermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, Boiron, vice-

président de l'Aéro-Club de Provence ; Verdurand, directeur général de la Société de Navigation Aérienne *Air-Union*, Micheletti, administrateur-délégué de la *Société Marseillaise de Navigation Aérienne*, Gueguen de la Compagnie *France-Algérie*, et Vanier, de la Compagnie *Latécoère*.

La discussion, qui dura plus d'une heure, fut des plus intéressantes. M. Cammermann rappela les objections faites à l'utilisation de Montfuron. Ce terrain est entouré d'usines et de collines, et ces obstacles sont précisément dans la direction du vent dominant de la région et, par conséquent, dans l'axe de départ le plus fréquent des avions. C'est pour cela que les pilotes de la Compagnie *Air-Union*, consultés à ce sujet, ont émis un avis défavorable à l'utilisation de ce terrain.

M. Oppermann, situant à son tour la question, déclara que les techniciens ne devaient pas baser uniquement leur avis sur les conditions actuelles de Montfuron. Il faut prévoir, disait-il, ce que permettront d'obtenir les progrès réalisés par l'aviation dans quelques années. La chose est d'importance, car, d'une part, Montfuron est l'unique terrain susceptible d'être utilisé par l'aviation à Marseille et dans quelques années, en raison de l'extension inévitable de Marseille vers le Sud, les difficultés seront telles qu'il sera peut-être impossible d'aller à Montfuron.

D'autre part, on ne comprendrait pas dans cinq ou six ans qu'il faille près d'une heure pour aller de Marignane à Marseille, alors que le trajet Paris-Marseille se fera en moins de 4 heures. Voilà l'intérêt que présente d'une manière objective le terrain de Montfuron.

Tant pour le présent que pour l'avenir, M. Verdurand, l'actif directeur général de la Compagnie *Air-Union*, démontra nettement l'impossibilité pratique de se servir de Montfuron. Il lui parut préférable d'attirer avec insistance l'attention de la Chambre de Commerce de Marseille sur le terrain de Marignane. Bien que la Conférence ne dût s'occuper que du terrain de Montfuron, M. Verdurand, dans un lucide exposé, montra l'intérêt qu'il y aurait à développer le port aérien de Marignane qui ferait ainsi de Marseille une tête de ligne aérienne pour l'Afrique du Nord, voire

même les Indes. Il signala que l'éloignement de Marignane ne constitue pas pour Marseille un inconvénient plus grand que l'Aérodrome du Bourget pour Paris et celui de Croydon pour Londres. D'ailleurs, puisque sous peu on fera les voyages de nuit, et que la durée du parcours aérien sera inférieure à la durée de la nuit, le temps employé à aller de Marseille à Marignane ou vice-versa aura moins de valeur qu'actuellement où ce temps est pris sur les heures utiles de la journée.

Les autres représentants des Compagnies de navigation aérienne, MM. Micheletti, Vanier et Gueguen partageront la manière de voir de leur collègue.

Devant l'avis formel des représentants des lignes aériennes, les membres de la Chambre de Commerce et M. Boiron ne pouvaient que se rallier à leur manière de voir. C'est ce qu'ils firent de bonne grâce.

Cette solution est-elle regrettable ? On ne saurait le dire, vu l'opinion catégorique émise par des compétences qui ont su prendre leur responsabilité.

Reste maintenant la question de Marignane. La question, on le sait, présente moins de difficultés, car ce terrain est depuis longtemps utilisé. Il reste à l'agrandir, à en faire le grand aéroport du Sud de la France et aussi à assurer sa liaison rapide avec Marseille. Des projets sont à l'étude. Espérons qu'ils seront bientôt réalisés.

François REYNART

En juillet 1923 l'Aéro-club de Provence et la Chambre de Commerce proposent d'utiliser un terrain de manœuvres de 25 hectares à Montfuron, quartier de la Capelette, pour faire un aérodrome et l'anse de Saumaty pour les hydravions.

Les services du S.N.Aé. expriment leur opposition à cause du relief et de la proximité d'usines ; les compagnies aériennes indiqueront également en 1926 que ce terrain est trop dangereux.



8 Juin 1923

NOTRE AVENIR AERIEN

Marseille - Aviation doit être créée sans retard

Ambroisi présente l'aménagement du terrain de Menthuren en port secondaire

Chaque fois que l'on parle de l'avenir de Marseille, on ne peut pas ne pas parler de son avenir aérien. L'aviation est devenue une nécessité absolue pour la ville de Marseille qui, en raison de sa situation géographique, est appelée à devenir un grand port international.



RENÉ AMBROISI
Président de l'Association des Pilotes

Marseille, pour son avenir, doit être dotée d'un port secondaire, qui sera le port de l'aviation. Ce port sera situé à Menturen, à l'ouest de la ville, et sera aménagé de manière à permettre l'atterrissage et le décollage des avions. L'aménagement de ce terrain est l'œuvre de M. Ambroisi, qui a étudié minutieusement les conditions de l'opération. Ce port sera un véritable port international, qui permettra à Marseille de devenir une grande ville d'aviation.



L'Aéro-Club de Provence, la Chambre de Commerce et des industriels vont organiser au parc Chanot un Salon international de l'aviation en juillet 1927 visité par 30000 personnes, accompagné de baptêmes de l'air en hydravion à partir de la plage du Prado.

A cette occasion le projet d'un aéroport « Marseille -plage » est présenté; il va faire l'objet d'un fort lobbying, notamment de la presse marseillaise, auprès des pouvoirs publics à qui un rapport est remis le 17 octobre 1928.

AVR 1929

ÉTUDE SOMMAIRE

DU

Projet de Création d'un Aéroport

dans la Région Marseillaise



APRÈS SEPT ANS D'ATTENTE L'aéroport de Marseille va enfin être construit

Marseille (De notre envoyé spécial). — Avant de prendre son vol, le "Nouveau" Le Six déclarait à notre correspondant de Marseille :

« Il faut absolument que Marseille possède un aéroport. Marseillais nous en fait un souhait comme un autre, mais les lignes commerciales doivent aboutir à Marseille même, pour qu'on en assiste plus à ce spectacle décevant de passagers attendant une heure pour venir de Marseigne après avoir parcouru par exemple Gênes-Marseille en 1 h. 30.

Cet argument de bon sens, nos lecteurs s'en souviennent peut-être. Il fut précisément celui dont nous nous servîmes dans un précédent article (1) sur l'aéroport de Marseille-Frags plus communément appelé dans les milieux de l'aéronautique « Marseille-Aviation ».

« Marseille-Aviation »

Or, le vœu que nous exprimions alors et qui est aussi celui de l'Institut aviation, va se trouver réalisé.

Marseille-Aviation va être créé. Le ministre de l'Air, après une étude attentive de la question, est arrivé à cette conclusion qu'il n'y avait aucune objection valable au point de vue technique qui pût s'opposer à l'aménagement d'un terrain gagné sur la mer dans le prolongement du Prado et à la création d'un plan d'eau salin de 150 hectares, protégé par une digue de 15 à 180 mètres.

Le projet de M. Boisson, vice-président de l'Aéro-Club de Provence, a été accueilli dans ses grandes lignes et l'on peut annoncer aujourd'hui que, parmi les projets que M. Laurent Eynac soumettra prochainement au Parlement sur la réorganisation de notre aviation, celui concernant la création de Marseille-Aviation n'a pas été oublié.

Il stipulera qu'un emprunt (30 millions de francs) sera lancé par le Chambre de commerce de Marseille, avec la garantie de l'Etat pour le paiement régulier des coupons.

Quant à Marseigne, admirablement situé en bordure de l'étang de Berre, il ne tardera pas à devenir le grand centre d'où qu'il peut être, car déjà de nombreux constructeurs d'aéroplanes ont décidé d'installer leurs usines de montage à côté de cette immense superficie d'eau salée, admirablement propice aux essais.

Mais le fait même qu'il sera fait peut être pour obtenir une décision que le simple bon sens suffisait à défendre, montre assez la qualité des résistances qui ont été heurtées. Il faut, en effet, se rappeler que lorsque l'Aéro-Club de Provence mit à l'étude le projet qui est aujourd'hui virtuellement adopté, tous les groupements intéressés furent consultés et groupements reçurent un

questionnaire. Une seule réponse négative fut enregistrée. Elle émanait du Syndicat de l'Armement.

Nous soulevons, sans doute, tel, à l'un des points les plus sérieux de cet affaire dont le caractère présente une gravité suffisante pour qu'il ne soit pas inutile d'énumérer les raisons que l'on donne de cette opposition.

Certes, c'est avec toutes les réserves qui d'imposent que nous allons le faire, mais certains faits n'ont peut-être pas seulement un intérêt rétrospectif car ils se répètent, comme on le dit couramment à Marseille, dans un autre domaine. Ils résument de quelque façon l'avenir de notre métropole méditerranéenne.

Nous nous bornerons aujourd'hui à énoncer ces raisons qui auraient poussé l'armement marseillais à s'opposer à la création d'un aéroport praticable au cœur même de la ville.

Il faut d'abord constater que non seulement à Marseille, mais dans tous les pays, l'armement considère trop souvent l'aviation comme un ennemi très redoutable.

On peut dire qu'en Angleterre l'armement constitue un second Etat dans le pays. Depuis la guerre et dans tous les pays, l'armement travaille ; il par ses services d'exploitation propriétés, cabotage, transport de marchandises, etc., qui sont des services purement commerciaux et généralement d'un excellent rapport ; de par l'exploitation des services « contractuels » c'est-à-dire tous les services d'intérêt public que les compagnies s'engagent à assurer pour le transport de la poste et des passagers sur certaines lignes.

Avant la guerre, les services « contractuels » étaient liés aux services ordinaires car les compagnies ne recevaient que des subventions fixes.

Depuis, les compagnies ont obtenu un nouveau régime qui leur garantit une exploitation sans perte, car l'Etat a accepté de payer la différence entre les recettes et les frais d'exploitation. En contre-partie, l'Etat est devenu gestionnaire, ce qui n'empêche nullement que, chaque année, les exploitations « contractuelles » sont, en France, largement déficitaires.

Mais il va de soi que si l'aviation se développe normalement et si le ministre est en état d'assurer régulièrement le service de la poste, l'Etat n'aura plus aucun intérêt à renouveler les contrats passés avec les compagnies maritimes.

JEAN TROUSSE

Cette raison serait en réalité la principale qui oppose l'armement à l'aviation. Elle s'appliquerait à Marseille, mais pour ce fait quelques motifs particuliers viendraient encore la renforcer.

On dit en effet, que certains des grands armateurs ont acheté la plupart des terrains du côté de l'étang de Berre ; ils auraient même possédé l'aéroport du capital souterrain du frivole, mais une seule œuvre d'ailleurs, sans que l'on sache si le canal de l'étang de Berre sera pas, dans l'intention de faire monter le prix de ces terrains, ils auraient l'idée de voir leurs capitaux profiter par d'importantes plus-values et ce serait encore un motif de se poser en champion de Marseigne, au lieu d'être ennemis par Marseille-Aviation, ainsi que nous l'avons dit dès le début.

Ces armateurs, estimant à d'autres part, que les 50 millions qui vont être alloués pour l'aménagement de l'aéroport du Prado, retarderaient le vote de l'emprunt nécessaire à la construction du canal du Rhône, dont la création leur paraît très justement indiquée, ont pu pour des raisons d'intérêt général, qui coïncident fort heureusement avec leur intérêt particulier.

Et puis, disent certains Marseillais, nos armateurs avaient l'habitude de commander en maître, rien ne devait leur résister. Ils avaient décidé que Marseille-Aviation ne se ferait pas et c'était pour eux une raison supplémentaire de s'écarter dans la résistance. Cette question devenait affaire de prestige et, pour tout dire, d'autorité.

On nous conta même l'anecdote suivante, qui ne manque pas de piqueté. Une personnalité de l'aéronautique de haut rang, de bonne foi, à un armateur :

« Mais enfin, qu'avez-vous à s'opposer à la création de l'aéroport du Prado ? Ce projet me paraît très sage. »

Et l'autre de lui répondre, non sans superbe :

« Il ne s'agit pas de savoir si le projet est sage ou non, il s'agit de savoir si cela nous plaît. »

Toutefois, aucune de ces raisons ne fut énoncée officiellement. Une autre fut trouvée.

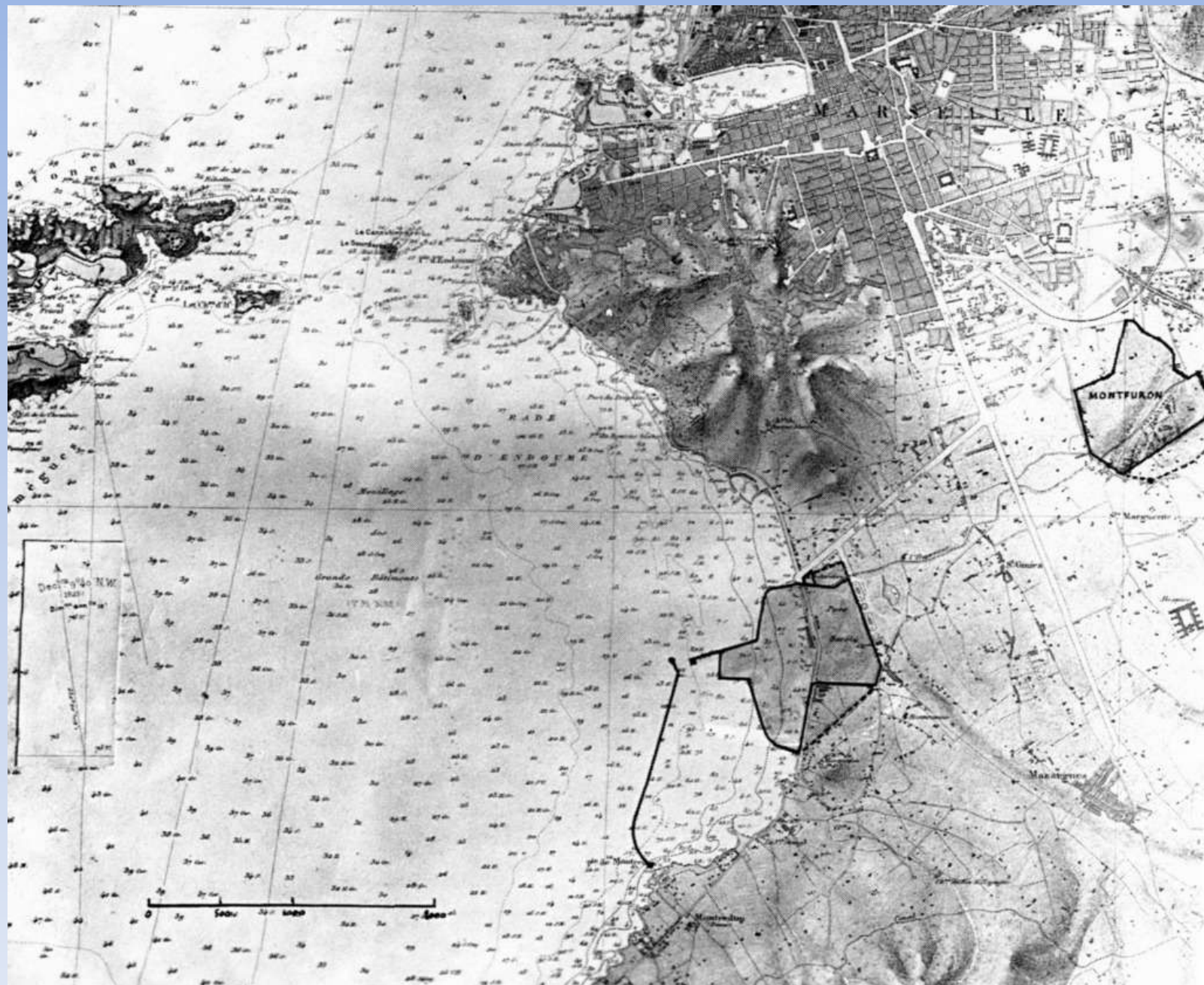
L'armement déclara que la création d'un aéroport dans la région de la plage de Marseille causerait très gravement le paysan, que tout l'aspect de la côte en serait richement modifié, que les touristes ne viendraient plus et que le bruit des moteurs d'avion gênerait les habitants des villas du Prado, où un certain nombre d'armateurs ont leur résidence.

Mais ce qui donne à cette raison son caractère curieux, c'est que l'armement s'était élevé contre le vote de la loi de réorganisation, en arguant que Marseille n'était pas une ville de tourisme, mais une métropole de travail, de transit et de trafic.

Quant qu'il en fut, c'est tout ce qui avait été avancé pour s'opposer à la création d'un projet véritablement d'intérêt général, puisqu'il doit contribuer puissamment au développement de l'aviation commerciale française déjà terriblement en retard sur la plupart de ses concurrents. Mais cette contradiction pouvait-elle arrêter ceux des armateurs qui ne s'attachent qu'à leurs profits immédiats, sans se préoccuper de savoir si certains bénéfices ne risquent pas de compromettre gravement l'avenir de l'industrie qui les fait vivre ? — J. T.

(1) Voir "L'Ami du Peuple" du 29 octobre

L'Ami du Peuple 26 Février 1929



L'AÉROPORT DE MARSEILLE VA NAÎTRE



Comment fut préparée cette magnifique création

Nous avons annoncé hier que M. Fernand Bouissou, président de la Chambre des Députés, a accepté la présidence effective d'un Comité économique de défense des intérêts aéronautiques de Marseille.

La constitution de ce Comité et l'acceptation de sa présidence par M. Fernand Bouissou couronnent l'œuvre de préparation poursuivie avec autant de désintéressement que de ténacité depuis plus de trois années par M. Ch. Boiron, vice-président de l'Aéro-Club de Provence, pour la création de l'Aéroport de Marseille (Œuvre dans l'accomplissement de laquelle M. Ch. Boiron a été constamment et puissamment secondé par M. Marc Ambrogi, président de l'Aéro-Club de Provence, ainsi que par cet Aéro-Club tout entier).

Nous avons exposé déjà dans tous ses détails le projet établi par M. Ch. Boiron pour créer cet Aéroport à la Plage du Prado. Nous n'y reviendrons donc pas aujourd'hui.

Mais, à l'heure où la constitution du Comité économique de défense des intérêts aéronautiques de Marseille, devenu définitive, nous fait entrer dans l'ère de réalisation de ce projet, nos lecteurs nous autoront certainement gré de mettre sous leurs yeux, dans leur ordre chronologique, les documents qui marquent les étapes successives de cette constitution.

L'offre à la Chambre de Commerce de Marseille

Le 28 mars 1928, M. Charles Boiron adressait la lettre suivante à M. Edgard David, président de la Chambre de Commerce de Marseille.

M. le Président,
J'ai l'honneur de vous adresser une étude relative à la construction éventuelle d'un Aéroport moderne, à Marseille-Plage, de posséder plusieurs aéroplanes de ce projet s'adaptant plus spécialement à notre ville éventuellement, dont certaines avec prolongement du Prado en avenue publique, et d'autres, plus économiques sans ce prolongement.

Les plans qui couvrent mon dossier se divisent en deux catégories, l'une se rapporte à l'infrastructure, l'autre étend à superstructure dans sa projection sur le sol. En sorte que ces documents ne comportent point d'état, que les éléments essentiels à la présentation de l'ouvrage dans son ensemble et non dans ses détails, six mois encore me sont nécessaires pour

remettre à la Chambre de Commerce vendredi dernier, 29 mars, concernant votre projet de construction éventuelle d'un aéroport moderne. Marseille-Plage, je tiens à vous exprimer de nouveau par écrit, les remerciements les plus sincères et les déclarations les plus chaleureuses de notre Compagnie qui s'y associera certainement dans notre plus prochain séance.

Le simple coup d'œil que nous avons pu jeter sur la trame qui accompagne vos 15 planches et sur ces planches elles-mêmes, ainsi que les quelques explications verbales rapides que vous avez bien voulu nous donner ont suffi à nous convaincre de la conscience, de la science et de l'ingéniosité que vous avez apportées à ce très important projet.

Sur l'initiative, que nous ne saurions trop louer, de l'Aéro-Club de Provence et de son actif président, dont vous êtes le dévoué auxiliaire, vous y avez consacré, comme vous le dites, le meilleur de vous-même depuis de longues années. Vous avez bien voulu avec une grande et rare délicatesse, rappeler les noms de tous les membres de notre Compagnie qui étaient intéressés, ainsi que toute notre Chambre d'ailleurs, à vos efforts. Je ne manquera pas de leur transmettre votre souvenir et votre louange. Il y sera certainement très sensible, et en particulier votre camarade, M. Georges Oppermann, et le marque de défiance que vous avez bien voulu donner ne pourra qu'ajouter à la sympathie que nous ont inspirée, dès le début, votre enthousiasme avéré et votre admirable dévouement.

Nous prenons note de ce que vous voulez bien nous informer de votre désir d'assurer le complet achèvement de la première esquisse que vous avez bien voulu nous remettre. Nous vous serions reconnaissants d'y procéder, en effet, et de bien vouloir nous apporter si vous le voulez bien, le résultat de ce nouveau labeur.

Nous croyons comprendre que vous voulez bien nous permettre de disposer de vos projets, et c'est sous cette réserve que nous allons nous occuper de nos conseils, auxquels, comme vous savez, nous avons confié le soin de répondre à des études, à la fois sur l'édification de Margiane et sur votre projet de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

L'accord pour Margiane

Suit un bref état d'environ quatre mois, durant lesquels M. Ch. Boiron et l'Aéro-Club de Provence s'employaient à négocier l'accord préalable indispensable entre l'aéro-Club de Margiane et le futur Aéro-Port de Marseille.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Le superbe avenir de l'Aéroport de Marseille

La création de l'Aéroport de Marseille, si elle n'est pas encore un fait accompli, est déjà un fait dont l'accomplissement est certain. Les documents que nous publions aujourd'hui le prouvent.

Il est certain que ce projet, par lui-même, a été étudié et approuvé par les pouvoirs publics, et que l'accord total est réalisé. Les documents suivants nous permettent de nous rendre compte de l'état de la question financière et technique.

En résumé, la solution est accomplie et la suivante : en ce qui concerne Margiane, nos services sont en train d'étudier les modifications que la Chambre de Commerce a proposées d'apporter au texte du Cahier des Charges, et les pourparlers se poursuivront avec le Ministère de l'Air, jusqu'à ce que l'accord total soit réalisé. Les documents suivants nous permettent de nous rendre compte de l'état de la question financière et technique.

Le 28 mars 1928, M. Charles Boiron adressait la lettre suivante à M. Edgard David, président de la Chambre de Commerce de Marseille.

M. le Président,
J'ai l'honneur de vous adresser une étude relative à la construction éventuelle d'un Aéroport moderne, à Marseille-Plage, de posséder plusieurs aéroplanes de ce projet s'adaptant plus spécialement à notre ville éventuellement, dont certaines avec prolongement du Prado en avenue publique, et d'autres, plus économiques sans ce prolongement.

Les plans qui couvrent mon dossier se divisent en deux catégories, l'une se rapporte à l'infrastructure, l'autre étend à superstructure dans sa projection sur le sol. En sorte que ces documents ne comportent point d'état, que les éléments essentiels à la présentation de l'ouvrage dans son ensemble et non dans ses détails, six mois encore me sont nécessaires pour

remettre à la Chambre de Commerce vendredi dernier, 29 mars, concernant votre projet de construction éventuelle d'un aéroport moderne. Marseille-Plage, je tiens à vous exprimer de nouveau par écrit, les remerciements les plus sincères et les déclarations les plus chaleureuses de notre Compagnie qui s'y associera certainement dans notre plus prochain séance.

Le simple coup d'œil que nous avons pu jeter sur la trame qui accompagne vos 15 planches et sur ces planches elles-mêmes, ainsi que les quelques explications verbales rapides que vous avez bien voulu nous donner ont suffi à nous convaincre de la conscience, de la science et de l'ingéniosité que vous avez apportées à ce très important projet.

Sur l'initiative, que nous ne saurions trop louer, de l'Aéro-Club de Provence et de son actif président, dont vous êtes le dévoué auxiliaire, vous y avez consacré, comme vous le dites, le meilleur de vous-même depuis de longues années. Vous avez bien voulu avec une grande et rare délicatesse, rappeler les noms de tous les membres de notre Compagnie qui étaient intéressés, ainsi que toute notre Chambre d'ailleurs, à vos efforts. Je ne manquera pas de leur transmettre votre souvenir et votre louange. Il y sera certainement très sensible, et en particulier votre camarade, M. Georges Oppermann, et le marque de défiance que vous avez bien voulu donner ne pourra qu'ajouter à la sympathie que nous ont inspirée, dès le début, votre enthousiasme avéré et votre admirable dévouement.

Nous prenons note de ce que vous voulez bien nous informer de votre désir d'assurer le complet achèvement de la première esquisse que vous avez bien voulu nous remettre. Nous vous serions reconnaissants d'y procéder, en effet, et de bien vouloir nous apporter si vous le voulez bien, le résultat de ce nouveau labeur.

Nous croyons comprendre que vous voulez bien nous permettre de disposer de vos projets, et c'est sous cette réserve que nous allons nous occuper de nos conseils, auxquels, comme vous savez, nous avons confié le soin de répondre à des études, à la fois sur l'édification de Margiane et sur votre projet de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

M. le Président,
A la suite d'une importante conversation que M. Boiron, vice-président de notre Club, à eu le plaisir d'avoir avec M. Camermann, directeur du Service de la Navigation Aérienne, nous nous faisons un devoir de vous signaler que M. Camermann est en complet accord avec nous en ce qui concerne les grandes lignes de notre programme, c'est-à-dire de celui que vous avez bien voulu adopter, à savoir : l'édification de Marseille-Plage « Création de Marseille-Plage » et le reconnaît le rôle respectif. Un seul point de désaccord subsiste, c'est celui de la création d'un auto-route vers Margiane, laquelle nous constaterons une dépense de l'ordre de soixante-quinze à cent millions, somme largement suffisante pour la mise en exploitation de la tranchée la plus immédiatement utilisable de l'Aéro-Port de Marseille-Plage.

Nous ne pouvons entre une fois, nous cher M. Boiron, que vous féliciter de l'importance du résultat de vos recherches et des réalisations appuyées sur l'expérience personnelle d'un aviateur qui joint à ses qualités de connaissances techniques un sens déjà éprouvé pour l'intérêt national.

Veuillez agréer, mon cher M. Boiron, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs.

Quelques jours après, le avril, M. Edgard David confirmait l'ac-

cord, et dans laquelle nous faisons allusion au rôle de votre Club. Mais je tiens à vous répéter personnellement, combien nous avons apprécié le concours si dévoué et si désintéressé que votre groupement a bien voulu apporter à l'étude générale de tous ces grands projets qui intéressent si directement Marseille, et je vous serais reconnaissant de faire part à tous nos membres officiellement de cette vive appréciation de notre Compagnie à la première occasion, en agréant, pour vous-même, l'assurance de notre sincère sympathie.

Veuillez agréer, M. le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le 34 août, le président et vice-président de l'Aéro-Club prouvençain informe le président de la Chambre de Commerce que cet accord est réalisé. Il le lui annonce par la lettre que voici :

nov. 1938

LES BEAUX PROJETS D'AVENIR ET LES NECESSITES IMMEDIATES

L'Aéro-Port à Prado-Plage, c'est parfait !

Mais la réalisation est lointaine - En attendant, il faut conserver à Marseille sa place dans l'Aéronautique européenne - Et, pour cela, il faut organiser Marignane, qui manque de tout.

Qu'on se rassure. Cherchez la carte de l'Europe. La seule puissance maritime mondiale Marseille jouit d'un emplacement inégalé au point de vue aérien. Au nord, notre pays : la France ; puis l'Angleterre, la Hollande, la Bel-

gique à réaliser la première partie de projet Huron. On en convient et l'opération fut abandonnée. Sans malice, on se dit que les conditions de réalisation ne sont pas telles que les conditions d'industrialisation. Principalement, une grande zone de M. Ch. Huron, et

mal que plus tard, de grands succès d'ailleurs que d'ailleurs, on ne peut pas dire que ce soit une réussite. Et de ne voir dans que l'urgence d'une telle mesure, que le temps qui passe vite.

Marseille-Prado, présente toute une série de difficultés. Pourquoi pas ? Tel commerce, demeuré à Londres, et dont les résultats sont probables, pour être - Explorations Grandier, par exemple, dont l'œuvre l'œuvre de 20 millions. Il connaît son histoire, et il

se en même le terrain de l'aéroport à Marseille, sans cependant démentir l'importance de la place aérienne de ce pays. Mais, au point de vue, on ne peut pas dire que ce soit une réussite. Et de ne voir dans que l'urgence d'une telle mesure, que le temps qui passe vite.

5^e Année, N° 518

25

L'AERAUTO

AVIATION AUTOMOBILE MOTO TOURISME CYCLISME

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
139, Quai d'Orsay - PARIS
Téléphone : 8538 85-35 - Air Télégraph : Aéro 23-Paris

ROGER LABRIC
Rédacteur en Chef

ABONNEMENTS
Paris et Province : un an
Etranger : un an

Un pilote anglais de bolide



Le pilote anglais

MON FIL...

La Coupe Schneider de 1928 fut couler beaucoup d'eau. Cool n'est pas grave. Il serait intéressant qu'elle fût couler beaucoup de sang. Ce qui est absolument inutile. La préparation fût bonne et elle marqua par de très graves accidents qui ont été évités aux îles des Alpes à suspendre leurs eaux. Comme l'ancien champion déclara très certainement forfait, les Anglais restèrent tout seuls à Calcutta. D'ailleurs, ils sont chez eux, et le Walkover est un fait très britannique. L'œuvre de l'hydravion ne saurait être grande d'une époque comme la Coupe

Marseille a besoin d'un aéroport moderne Marseille-Prado

Un sait que les deux conditions essentielles pour le développement d'un commerce résident d'une part dans l'emploi d'un matériel de premier ordre, facilement amortissable, d'autre part dans l'aménagement rationnel des lignes aériennes. Actuellement, et quoique le matériel soit amélioré depuis quelques années, nous sommes encore loin de la perfection. Il est certain cependant que les moyens de transport arriveront à dépasser le gros intérêt qu'il y a pour de nouvelles lignes aériennes. Il faut prévoir pour la création de cet aéroport non seulement un terrain suffisamment grand, mais encore un bassin d'amortissement pour les hydrovolans de gros tonnage qui seront fatalement en service dans quelques années.

Par Téléphone

(A la manière de Cendrillon) Le reporter s'écrit de Marseille. - Ah, ah, ah, je m'excuse de vous appeler chez vous à cette heure tardive, mais c'est bien à votre tour à ce que l'on l'honneur de parler. Le grand a se a servi de coupe de bolide. - L'hydravion, pour tout dire. Le reporter s'écrit de Marseille. - Ah, ah, ah, le grand a se a servi de coupe de bolide. - C'est pour donner raison. Le reporter s'écrit de Marseille. - Ah, ah, ah, le grand a se a servi de coupe de bolide. - C'est pour donner raison. Le grand a se a servi de coupe de bolide. - C'est pour donner raison.



Marseille Port Aérien

Une question négligée : Le point de vue esthétique —
La perte de la Corniche, du Champ de Courses et
du Parc Borély.

Par ce mois de juillet torride, il serait vain de croire que la question de l'aéroport de Marseille-Plage se soit évadée de l'actualité. Elle n'a même pas eu le geste élégant de tomber dans l'eau, ce qui nous aurait permis, en la suivant, de goûter quelque fraîcheur.

Hélas ! on tient toujours bon chez les partisans du projet Boiron, et, malgré les progrès rapides que nous constatons, chaque jour, en faveur de l'opinion inverse, la lutte continue âpre et pénible, aggravée de l'horrible chaleur.

Il y a, entre autres détails importants de cette affaire une question à mettre définitivement au point.

Certains habitants du quartier de la Corniche n'ont pas l'air de s'être bien rendu compte de l'importance territoriale que prendrait l'aéroport de Marseille.

vu un port aérien pour s'imaginer que l'on pourrait en installer un à la plage sans compromettre à tout jamais le cachet d'élégance que Marseille a eu la coquetterie de se donner dans les quartiers longeant la Corniche.

Un aéroport ne va pas sans une accumulation qui croit, en raison de son développement, de bâtiments, de hangars, d'abris de toutes natures. Les tours météorologiques, les phares antennes de T.S.F. sont reils disgracieux qu'on ne pas enfoncer sous terre.

Les dépôts d'essence sont approvisionnements constants et renouvelés, sont aussi permanent. Et si l'on songe à qu'un incendie pourrait pré-

d'un pays, doit gagner à sa suppression. Les bontés de cœur n'ont rien à voir avec les affaires et, périssent plutôt le goût et l'idéal si ce sacrifice doit profiter au progrès !

Nous n'exagérons rien. Nous avons recueilli des propos semblables, tenus par des gens qui, évidemment, n'ont pas le moindre cabanon sur la Corniche. Quelques-uns possèdent de somptueuses de-

— 1928 —

Les grandes campagnes du "Bavard"

Contre l'Aéroport de la Plage tous debout et for ever

On ne saurait imaginer quels échos a réveillés notre campagne contre le projet d'établissement d'un aéroport à la Plage du Prado. De tous côtés nous parvennent les encouragements et les adhésions les plus flatteuses. Nous venons aujourd'hui au débat une lettre émanant de l'une des personnalités marseillaises les plus en vue et qui est à la tête du mouvement de pro-

crovez pas, mon cher Directeur, qu'il s'agisse d'une figure. L'abandon de Marnagnane signifie pour nous la ruine à brève échéance.

Nos amis du Syndicat des chiffonniers vous ont écrit et vous ont exposé avec beaucoup de clarté tout ce que leur ferait perdre la disparition de la plage du Prado, où tous les jours, ils font une moisson magnifique, d'objets hétéroclites et

« Quand sortie du domaine de l'expérience l'Aéronautique marchera à pas de géants dans celui de la Pratique, elle ne s'accommodera d'aucune erreur... »

Extrait de l'«Aster», organe officiel de l'Aéro-Club de Provence.

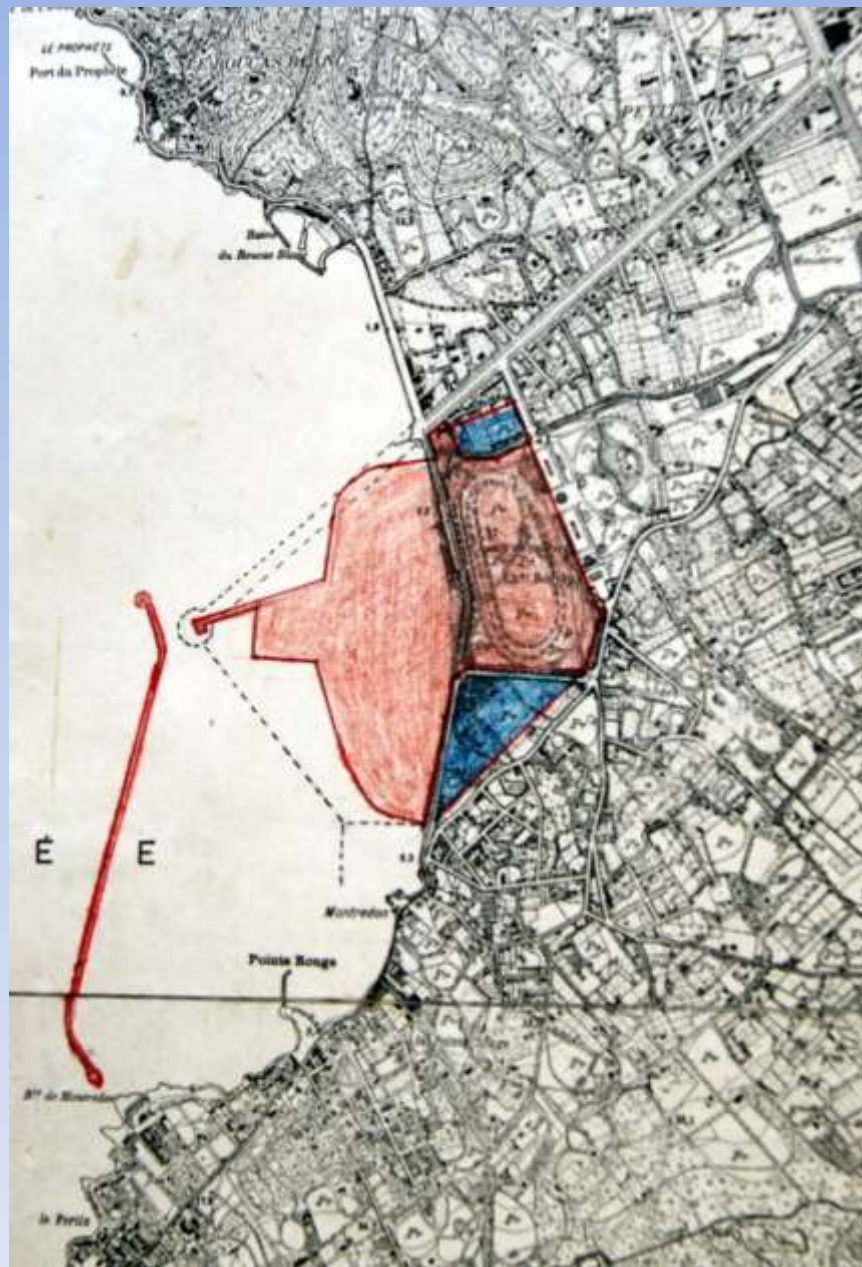
« ... C'est donc "folie" que de vouloir, en période d'expériences, d'essais, réaliser de l'immensement définitif »

Réponse de « La Vie Marseillaise » (n° du 13 Juillet 1929).

Des oppositions se firent également entendre

Projet « Marseille Plage »

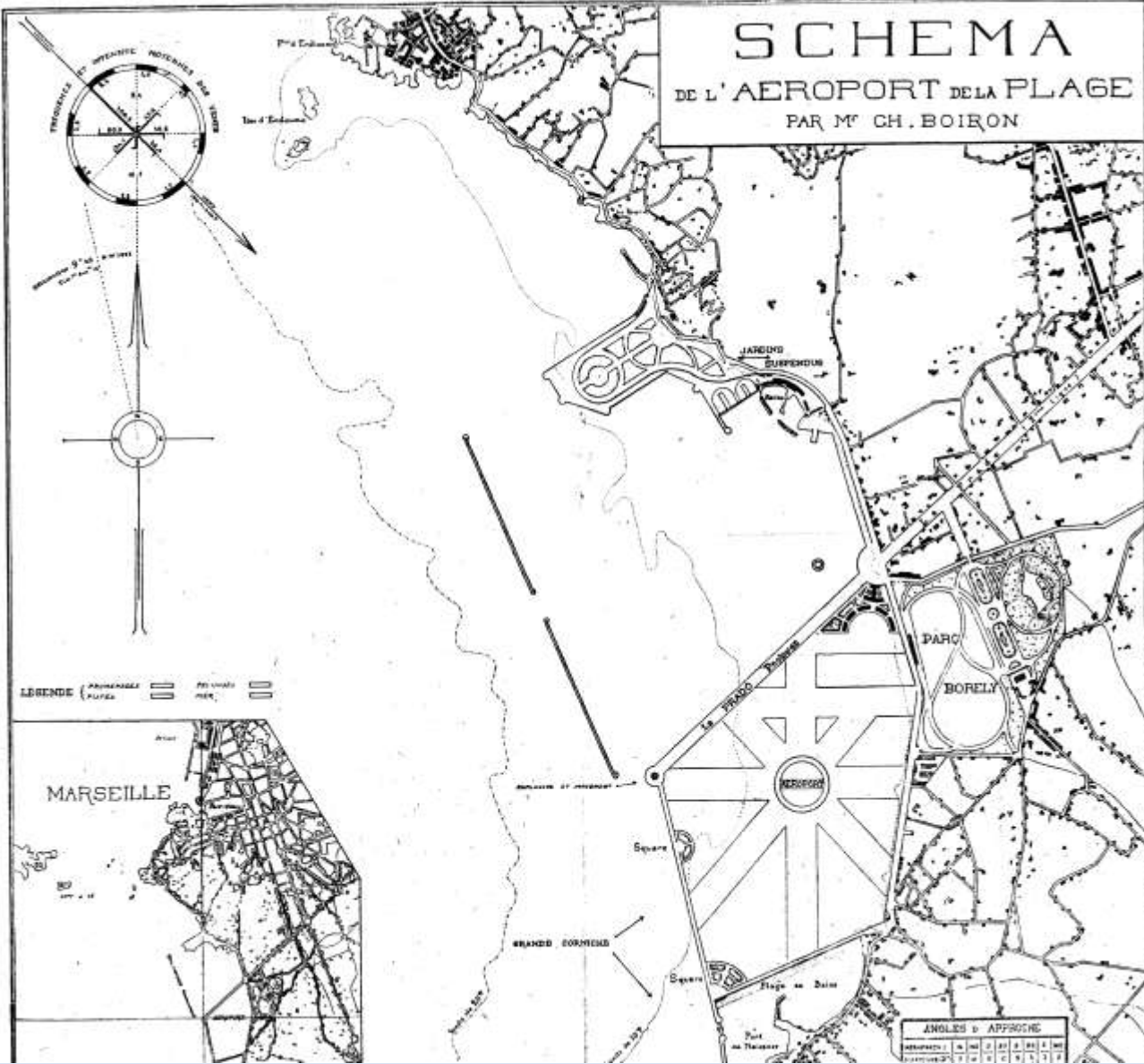
Entre le Roucas Blanc et Pointe Rouge un port d'hydravions de 95 hectares (*avec installations, grues de levage, dock flottant et pylônes pour vols de nuit*) devait être construit en quatre ans puis dans une 2^o phase un aéroport de 110 hectares aboutissait au Parc Borély en comblant la mer.



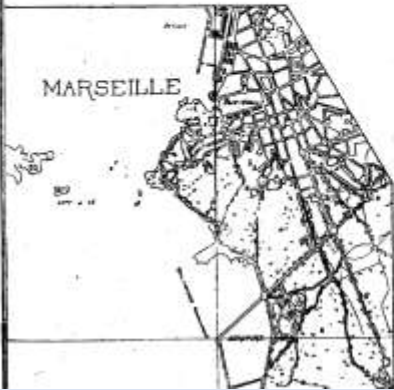
SCHEMA

DE L' AEROPORT DE LA PLAGE

PAR M^r CH. BOIRON



LEGENDE (PROVISEURS = RUE = PARCOURS = PARCOURS = MER =)



ANGLES d' APPROCHE

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

L'Etat (S.N.Aé.) s'opposera au projet Prado Plage, les coûts étant très importants, non financés localement; par ailleurs Marignane existait déjà.

Pour améliorer les liaisons avec l'aéroport on envisagea une autostrade ou une voie ferrée souterraine.

A partir de 1934 le trafic se développera beaucoup à Marignane qui deviendra une des plus importantes plate-formes aéronautiques européennes.

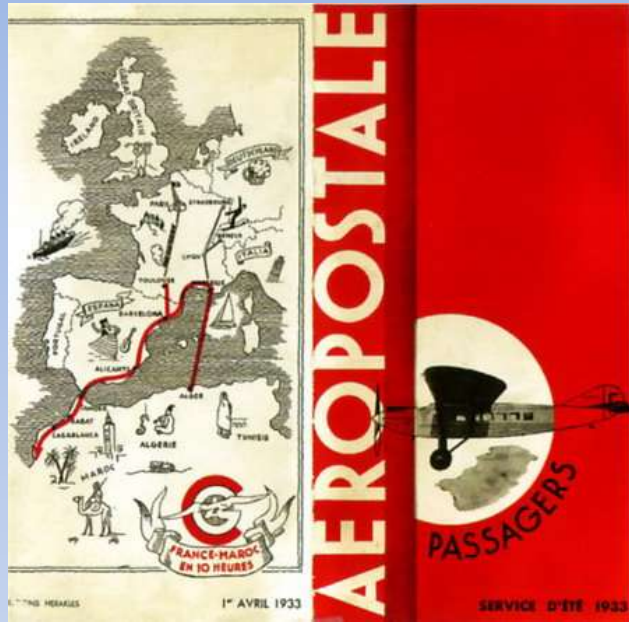


M. Pierre-G. Latécoère

La société Latécoère envisagea initialement d'utiliser l'anse de Saumaty pour les vols d'hydravions mais assura toutes les liaisons à partir de Marignane.







La Sté France-Algérie, filiale de Latécoère, fut ensuite créée le 16 novembre 1923 afin d'exploiter la ligne Marseille – Alger via les Baléares .





AGENCE COMMERCIALE AERONAUTIQUE
ANCIENNEMENT

SOCIÉTÉ MARSEILLAISE
DE
NAVIGATION AÉRIENNE

SOCIÉTÉ ANONYME

Au Capital de 2.100.000 fr., divisé en 4.200 Actions de 500 fr.
CAPITAL RÉDUIT À 700.000 FR. SUIVANT DÉLIBÉRATION
DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 27 AOÛT 1928

STATUTS AUX MINUTES DE M. HÉRODIER, NOTAIRE À MARSEILLE, DU 10 DÉCEMBRE 1924
CAPITAL RÉDUIT À 400.000 FR. SUIVANT DÉLIBÉRATION
DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 24 OCTOBRE 1927

SIÈGE SOCIAL À MARSEILLE

TOUT RÉMISE DES ACTIONS
réduit à 500 Fr. par délibération de l'Assemblée
Générale du 24 Octobre 1927

Action de CINQ CENTS Francs

AU PORTEUR

Mont de 500 francs
une action
400 francs (Mont de 500 francs)
de l'Assemblée Générale du 24 Oct. 1927

N° 1016

Marseille, le 28 FEV 1928

En Administrateur,

L. Roussier



En Administratrice,





Chargement de poste.

1. — Sur les lignes Latécoère.

C'est le 7 septembre 1918, deux mois avant l'armistice, que
le gouvernement français le premier

Air Union ouvre une ligne de Marignane pour Le Bourget

En 1926 Air Union fera des essais de liaisons avec Paris avec des SPA D 33 pouvant transporter trois passagers.

La ligne sera ouverte le 26 mai 1926 ; elle sera prolongée jusqu'à Cannes en mars 1928.



Luft'Hansa

En juillet 1927
Deutsch Luft'Hansa
inaugure, avec un
Dornier Mercure
pouvant transporter
sept passagers, la
ligne Berlin – Genève
– Marseille.



Assurée deux fois par semaine ; il y aura continuation
l'année suivante sur Barcelone.

A partir du 22 octobre 1928 la Compagnie Générale Aérienne mettra en ligne des CAMS 53 pouvant transporter 250 kg de fret sur la ligne Marseille – Alger. Le trajet (800 km) était effectuée en 5 heures avec un chargement très faible et uniquement postal



En 1928 la compagnie italienne Aerea Mediterranea ouvre la ligne Rome – Gènes – Marseille – Barcelone.



Le 6 août 1929 Air Union Lignes d'Orient inaugure la ligne entre Marseille et Beyrouth avec prolongement deux fois par mois jusqu'à Saïgon (*fréquence hebdomadaire à partir du 16 février 1931*).
C'était la plus longue ligne commerciale du monde de l'époque 12 289 km, le voyage durait 10 à 11 jours.



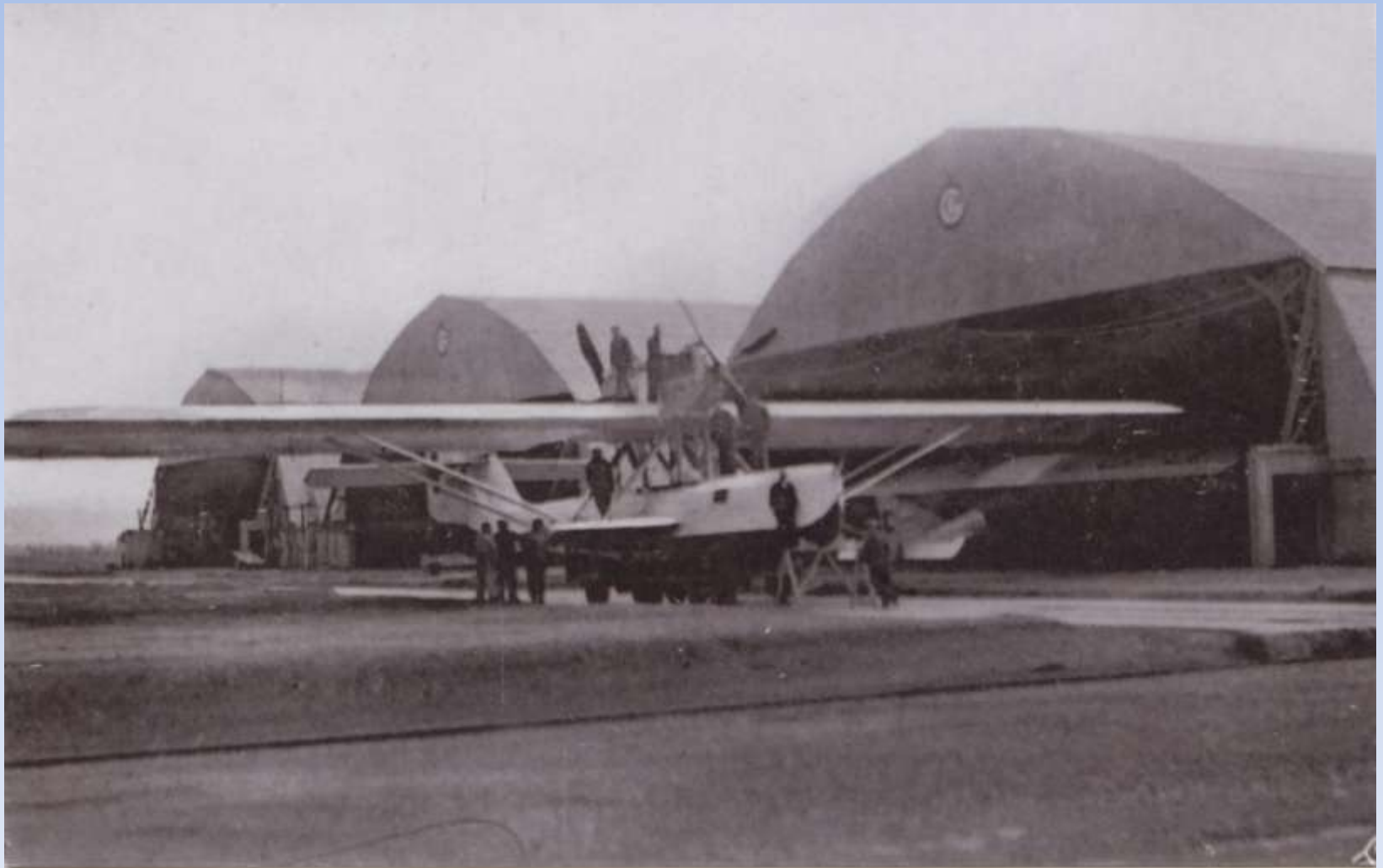
En 1930 les personnels d'Etat de l'aéroport étaient constitués d'un commandant, d'un adjoint, d'un contrôleur et deux aides-contrôleurs, d'un comptable, d'un gardien, de deux téléphonistes, d'une secrétaire, de seize ouvriers et agents, de quatre marins de vedettes, de deux chefs de poste des transmissions et de vingt un radios.



Marignane vers 1930



Hangars de la C.G.A vers 1930



La ligne entre Marseille et Alger sera reprise par Air France en 1934 avec des LÉO 242, pouvant transporter douze passagers





4 - MARIGNANE - AVIATION
Messager d'Unit Hydroavia



2055 - Compagnie Air France - Arrivée à Marseille - Sortie en provenance d'Alger du L60 H 242 "Ville d'Oran"





AIR FRANCE

4, Bd CARNOT, ALGER - Tél. 4-74

WORMS & C^o, Agences en Algérie, Tunisie, Libye, Maroc, Espagne, Italie, France, 10332

ORAN - Wagons Lits-Cook
ALGER - BENEJAT - MONTAGNANI - NEMOUZI
M. J. Serris, Anderson - English Fil & Co
BONNE - Agence Maritime-Eclairage
BOUCHE - Cie Beauvillain d'Aviation
CONSTANTINE - M. F. Marty, L'agence Aviation France
PHILIPPEVILLE - M. Albert Follard
TUNIS - Air France

Particuliers Agences de Voyage - Wagons Lits, H. 242



ALGER-MARSEILLE EN 5 HEURES

ALGER-PARIS EN 9 HEURES



L'AFRIQUE DU NORD PAR AVION

WORMS & C^o Agences en Algérie, Tunisie, Libye, Maroc, Espagne, Italie, France, 10332



"FRANCE ECONOMIQUE"

Cl. AIR-FRANCE

126. MARSEILLE (Bouches-du-Rhône). — Hydravion survolant le port.

Marseille, deuxième ville de France, est le port de toute la région du Sud-Est, le grand entrepôt du commerce de toute la Méditerranée, la porte de l'Orient, de l'Extrême-Orient et de l'Afrique du Nord.

Collection "Pour l'Enseignement vivant".



HYDRAVION QUADRIMOTEUR POUR 12/15 PASSAGERS EN SERVICE SUR LES LIGNES DE LA MEDITERRANÉE



30. Hydравице BRÉQUET «SAIGON» type 530.



DE TOURISME FRANÇAIS

Visitez LA CORSE



LE TOURISME FRANÇAIS

96, rue de la Victoire, PARIS (9^e). Tél. : Trinité 16-42
Organisme

TOUS VOYAGES EN GROUPES (accompagnés) OU INDIVIDUELS

Comprend toutes les dépenses: Chemin de fer,
hôtels, auto-cars, pourboires.

CORSE - COTE D'AZUR ITALIE - ALGÉRIE MAROC - TUNISIE PYRÉNÉES-ALPES

Billet garanti de la dernière classe et 10% surcoût de dernière catégorie.

PARIS : 96, rue de la Victoire (9^e)
BRUXELLES : 18, Boulevard S. Jacques
LILLE : 7, rue Faidherbe
LYON : 10, rue Vauvray

COMPAGNIE DE L'ÉTABLISSEMENT DE LA HYDROSTATION

MARSEILLE - AJACCIO - TUNIS EN HYDRAVION QUADRIMOTEUR

AIR FRANCE

RAPIDITÉ CONFORT



DÉPARTS (TOUS LES JOURS SAUF LUNDI)

	PARIS =	20.15 >
7.00	LYON =	18.25 >
8.50	MARSEILLE =	15.10 >
9.05	AJACCIO	17. - >
10.15	TUNIS	16.15
10.45		14.05
12.33		12.35
13.25		9.45
17.15		

TARIFS

PARIS-AJACCIO	965	1.717	+	7.25	2.697
PARIS-TUNIS	1.440	2.593	+	32.20	3.455
MARSEILLE-AJACCIO	350	670	+	1.60	1.080
AJACCIO-TUNIS	430	810	+	1.25	1.365
MARSEILLE-TUNIS	820	1.530	+	8.35	2.485

FRANCHISE DE BAGAGES : 15 KILOGS
HORAIRES ET TARIFS VALABLES A PARTIR DU 27 AVRIL 1936

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER AUX
AGENCES DE VOYAGES ET AUX BUREAUX D'AIR FRANCE

PARIS : 9, RUE AUBERT - TELEPH. OPERA : 81.02
MARSEILLE : 1, RUE FANIERE - TEL. COLBERT 24.97
AJACCIO : AIR FRANCE HYDROSTATION - TEL. 263
TUNIS : 46, AVENUE JULES-FERRY - TEL. 49.60

Vignette orange

www.delcampe.net

Air France à Marseille

SOCIÉTÉ MARSEILLAISE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Société Anonyme au Capital de 2.000.000 Francs

Assure tous les Transports Aériens
Passagers - Postes - Marchandises
au départ de MARSEILLE pour toutes les Directions
et Lignes Aériennes exploitées

BUREAUX A MARSEILLE
11, Place de la Bourse, 11

Téléphone : 22-08

Adresse Télégraphique :
NAVAERO-MARSEILLE

L'intérêt que présente pour vos affaires le transport par avion de votre courrier et de vos marchandises est incontestable.

Vos déplacements personnels seront également plus rapides grâce aux nouvelles lignes aériennes qui relient Marseille à toutes les Grandes Capitales de l'Europe. Les gains de temps réalisés par l'avion sur les transports les plus rapides sont considérables.

Vous trouverez au siège de notre Société, 11, Place de la Bourse, tous les renseignements et tous documents vous permettant d'utiliser les avions commerciaux au mieux de vos intérêts.

Vous pouvez y prendre vos billets. Retenir vos places et y déposer vos lettres et vos paquets.

Vous pouvez vous adresser également à toutes les Agences de Voyages.

Lignes Exploitées. — Toutes les lignes figurées sur la carte ci-après sont exploitées et peuvent être utilisées au départ de Marseille.

Poste Aérienne. — Déposez la correspondance « Par Avion » de préférence dans nos bureaux où toutes les indications concernant l'affranchissement supplémentaires vous seront données gratuitement. (Lévé à 8 h. 45 le matin tous les jours, sauf le Dimanche, pour Lyon, Paris, Londres, Genève, Rotterdam, Amsterdam, et toutes destinations vers l'Europe Centrale et Orientale).

Passagers. — Les passagers peuvent également nous retenir leur place par radio ou télégramme adressé à Navaro-Marseille. Nous pouvons nous charger de l'expédition de leurs gros bagages en Transit International et sous plomb de Douane.

Assurances. — Les passagers peuvent souscrire une assurance individuelle avant leur départ de Marseille, pour toutes les directions.

Transport Automobile. — Nous transportons gratuitement de la Ville à l'Aérodrome les Passagers, la Poste et les marchandises utilisant le voie aérienne.

Marchandises. — Déposez directement à nos bureaux les marchandises, échantillons, aéropaquets, etc., à transporter par avion. Les tarifs vous seront communiqués à votre demande et gratuitement.

Banque - Change. — Nous effectuons toutes les opérations de Change et de Banque (dépôts, paiements, transferts, expéditions, etc.).

Informations. — Toutes les modifications d'horaires et informations diverses concernant l'aviation commerciale, paraissent dans "Le Petit Marseillais".

HORAIRES

LIGNES DU NORD			
DESTINATIONS	HORAIRES		
Départ de MARSEILLE	9 15	9 15	9 15
LYON-BRON	d 12 15 12 15 12 15		
GENÈVE (aérod.)	d 13 15 12 12 12 30		
PARIS-Le Bourget	d 16 45	15 30	
LONDRES (aérod.)	d 18 45	16 45	
ROTTERDAM ar.	d 19 10	18 50	
AMSTERDAM	d 19 30	19 10	

LIGNE D'ANTIBES A AJACCIO	
ANTIBES	Départ Lundi, Mercredi, Vendredi, à 8 h.
AJACCIO	Arrivée à 10 h.

Les billets A. R. sont valables 15 jours.

LIGNE DE MARSEILLE CASABLANCA - DAKAR	
Note : Dans la première quinzaine du mois de Juin et le 15 Septembre l'avion qui quitte Marseille le matin à 9 h. 15 prendant la route d'été se dirige vers Marseille-Casablanca et nous passe dans la nuit sur Paris.	
Du 16 Septembre au 31 Mai l'avion qui quitte Marseille à 7 h. du matin pour attendre au port le samedi à 10 heures, ne s'arrête que le dimanche à Tanger pour aller à Casablanca dans la nuit.	
Le départ de Casablanca pour Dakar a lieu le Samedi au lever du jour.	
L'arrivée à Dakar le lendemain vers 18 heures.	

PRIX des BILLETS au départ de MARSEILLE pour :

	BILLET	BAGAGES	LIGNES D'ALGÉRIE du MAROC et du SÉNÉGAL	
			DE MARSEILLE	ALLER & RETOUR
LYON	450	de Marseille à Paris 15 k		
GENÈVE	610	de Marseille à Genève 15 k		
PARIS	1 100	de Marseille à Paris 15 k		
LONDRES	2 000	de Marseille à Londres 15 k		
BRUXELLES	1 400	3 " " "		
ROTTERDAM	1 600	5 50 " " "		
AMSTERDAM	1 000	5 50 " " "		
HANNOUVER	2 175	10 " " "		
COPENHAGUE	2 600	12 " " "		
MALMÖ	2 750	14 " " "		
COLOGNE	1 850	6 " " "		
BERLIN	2 500	16 " " "		
MOSCOU	4 700	50 " " "		
STRASBOURG	1 800	4 " " "		
PRAGUE	2 420	5 25 " " "		
NUREMBERG	2 035	" " "		
VARSOVIE	2 830	10 " " "		
BRESLAU	2 700	" " "		
VIENNE	2 700	7 40 " " "		
BUDAPEST	2 895	6 25 " " "		
BELGRADE	3 125	8 60 " " "		
BUCAREST	3 200	11 " " "		
CONSTANTINOPLÉ	4 300	14 30 " " "		
BARTIBES A AJACCIO	400			

LIGNES D'ALGÉRIE du MAROC et du SÉNÉGAL		
DE MARSEILLE	ALLER	ALLER & RETOUR
PERPIGNAN	520	370
BARCELONE	410	700
ALICANTE	875	1 820
ORAN	1 250	2 205
MALAGA	1 625	1 735
TANGER	1 175	1 955
RABAT	1 475	2 475
CASABLANCA	1 745	2 545
AGADIR	2 300	4 140
PORT-ETIENNE	3 465	6 230
SAINT-LOUIS	4 310	7 810
DAKAR	4 500	8 960

Lignes d'Algérie-Maroc-Sénégal

Les passagers doivent se munir de leurs billets (aller et retour) toutes les fois qu'ils quittent l'avion pour aller à terre, à moins qu'ils n'aient obtenu un billet de passage pour aller à terre et revenir à l'avion.

Un maximum de 10 kg. de bagages est autorisé à chaque passage. Le surplus des bagages est taxé à raison de 12 fr. le kg. pour les passagers allant de France au Maroc ou vice-versa, et de 13 fr. le kg. pour les passagers allant d'Espagne en France ou au Maroc, ou vice-versa.

Tous les passagers empruntant les lignes aériennes traversant des territoires étrangers doivent être munis, au départ, d'un passeport.

Envoyez vos lettres et colis

au Maroc
en Algérie
à Dakar

..... et en

Amérique du Sud
PAR AVION

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER :

à

Compagnie Générale Aéropostale

48, Rue de la République

:- :- **MARSEILLE** :- :-

TÉLÉPHONE : COLBERT 34.34

LIGNES AÉRIENNES AU DÉPART DE MARSEILLE

AIR UNION

AGENT DE LA

DEUTSCHE LUFT HANSA A. G.
(BERLIN)

Services Quotidiens

entre

MARSEILLE

LYON - AJACCIO - BARCELONE - GENÈVE

PARIS TUNIS MADRID BALE

LONDRES

BERLIN

Adres. Télégr. :

Air Union - Marseille

Lufthansa - Marseille

BUREAUX :

1, Rue Papère, 1

MARSEILLE

Téléphones

C. 34.97

* 09.33

* 69.98

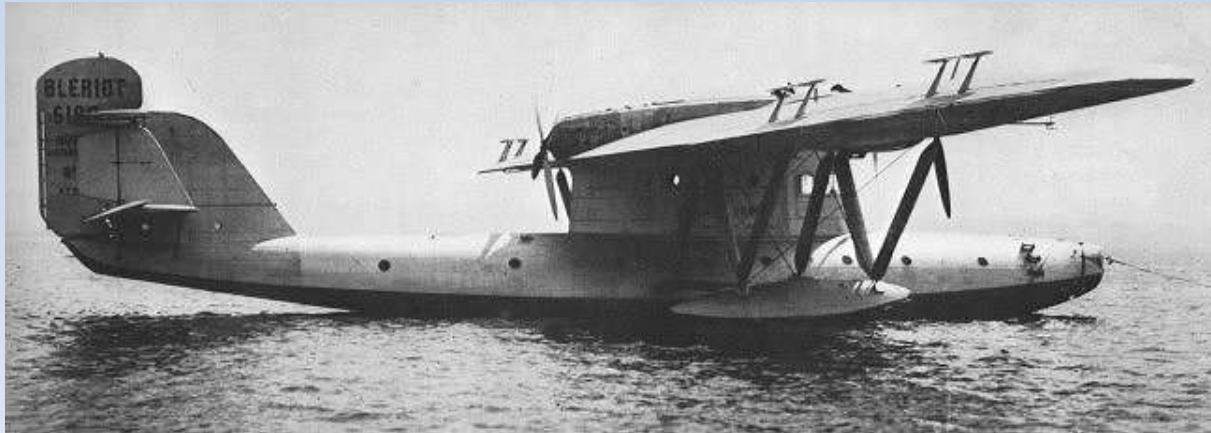
* 69.99



Les locaux d'Air Union étaient situés à l'intersection de la rue Papère et de la Canebière

Air France avait une importante base à Marignane pour entretenir tous ses hydravions, notamment ceux assurant la ligne sur la ligne d'Amérique du Sud à partir de Natal.

En 1937 Air France remplacera les hydravions par des avions Farman et il n'y aura plus ensuite d'hydravions sur la ligne d'Amérique du Sud.



Blériot Santos Dumont

Développement des installations aéroportuaires

En 1934 plusieurs compagnies indiquent vouloir utiliser Marignane (*KLM, Imperial Airways, Sabena, CLS, LAPE*).

La C.C.I., avec l'aide l'Etat, réalisera un gros programme d'aménagements : chemin de roulement en béton pour les amphibies ou hydravions posés sur des « faux trains », aire de stationnement de 22 000 m², chemins de roulement, ensemble de hangars, digue, appontement avec grue de 30 tonnes et aérogare en bordure de l'étang de Berre.



Le plus grand aéroport européen de l'hydraviation marchande : Marseille-Marignane. — *Phot. Michaud*
Le port d'hydraviation est doublé, vers la droite du cliché, par un aéroport terrestre de grande importance.

Marignane vers 1936



Marignane en 1937



Avec 34.355 passagers en 1938 Marignane est alors une des principales plateformes aériennes européennes avec Londres-Croydon (*156.000 passagers en 1937*), Paris-Le Bourget (*127.713 passagers en 1937*) et Amsterdam-Schipol.

La mixité de son hydrobase et de son terrain d'aviation la position stratégique entre l'Europe et le continent africain, la liaison vers l'Extrême Orient en font un élément primordial des transports aériens en France.

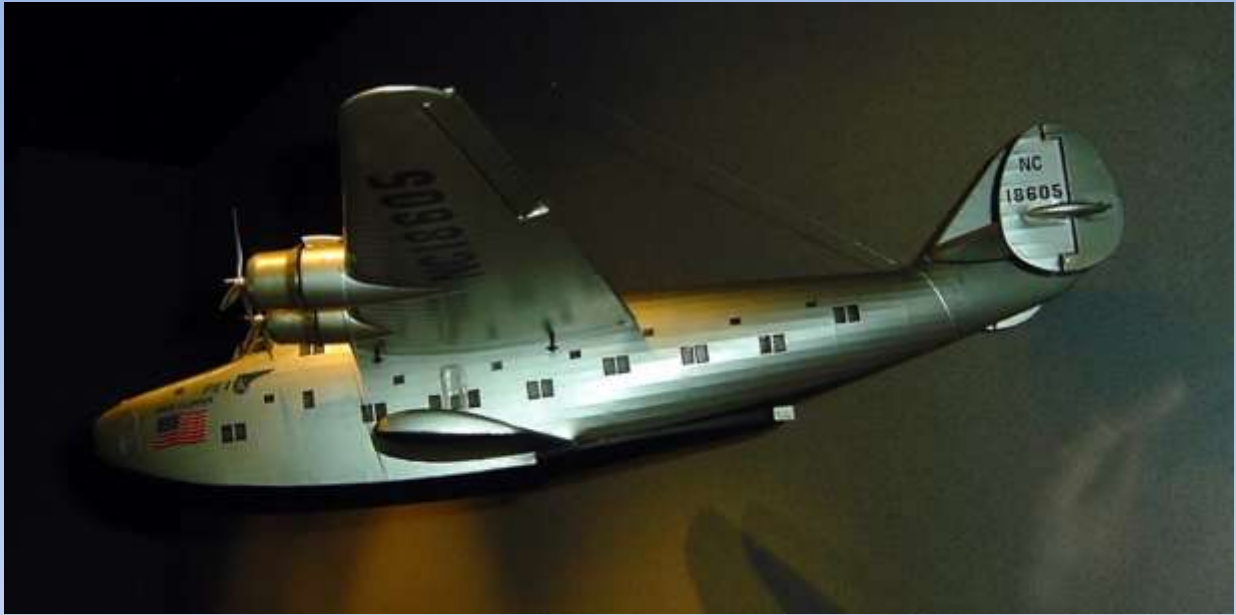
Pan American Airways

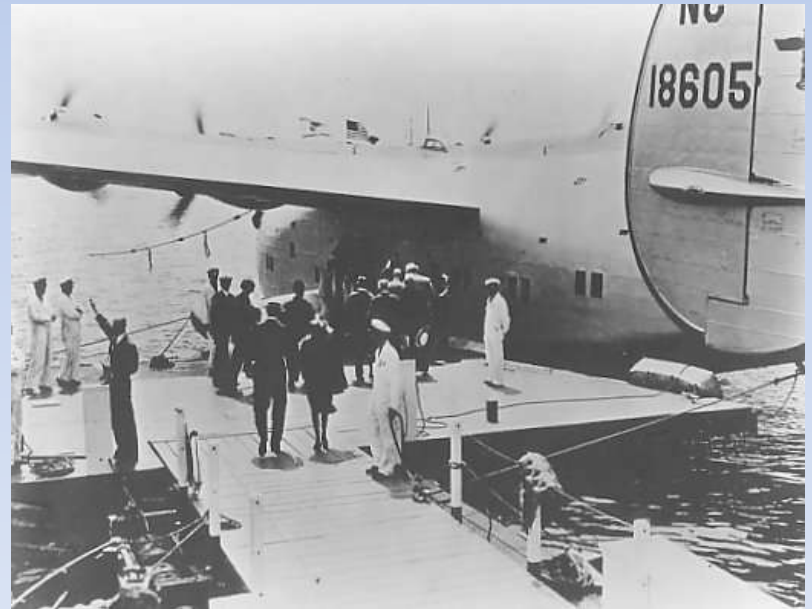
Le 20 mai 1939, Pan Am inaugura le premier service postal transatlantique ; une tonne de courrier fut transportée de Port Washington à Marseille, via les Açores et Lisbonne. Le même avion inaugura la route du nord, vers Southampton le 24 juin 1939.

Le 28 juin 1939, c'est au tour du premier vol régulier pour passagers de New York à Southampton (*via Terre-Neuve*); le Dixie Clipper transportera les premiers passagers sur vol régulier à travers l'Atlantique Nord

La ligne fut interrompue à cause de la guerre.

Pan Am reviendra brièvement à Marignane en 1949 (avec des avions de ligne).





Le 29 juin 1939 premier vol avec des passagers payants sur l'Atlantique Nord reliant Port Washington à Marseille en 29 heures.

Ensuite chaque semaine un vol fut assuré pour Lisbonne ou Marseille.

Les américains avaient réussi à créer une ligne régulière alors que les français en étaient encore au niveau des prototypes....

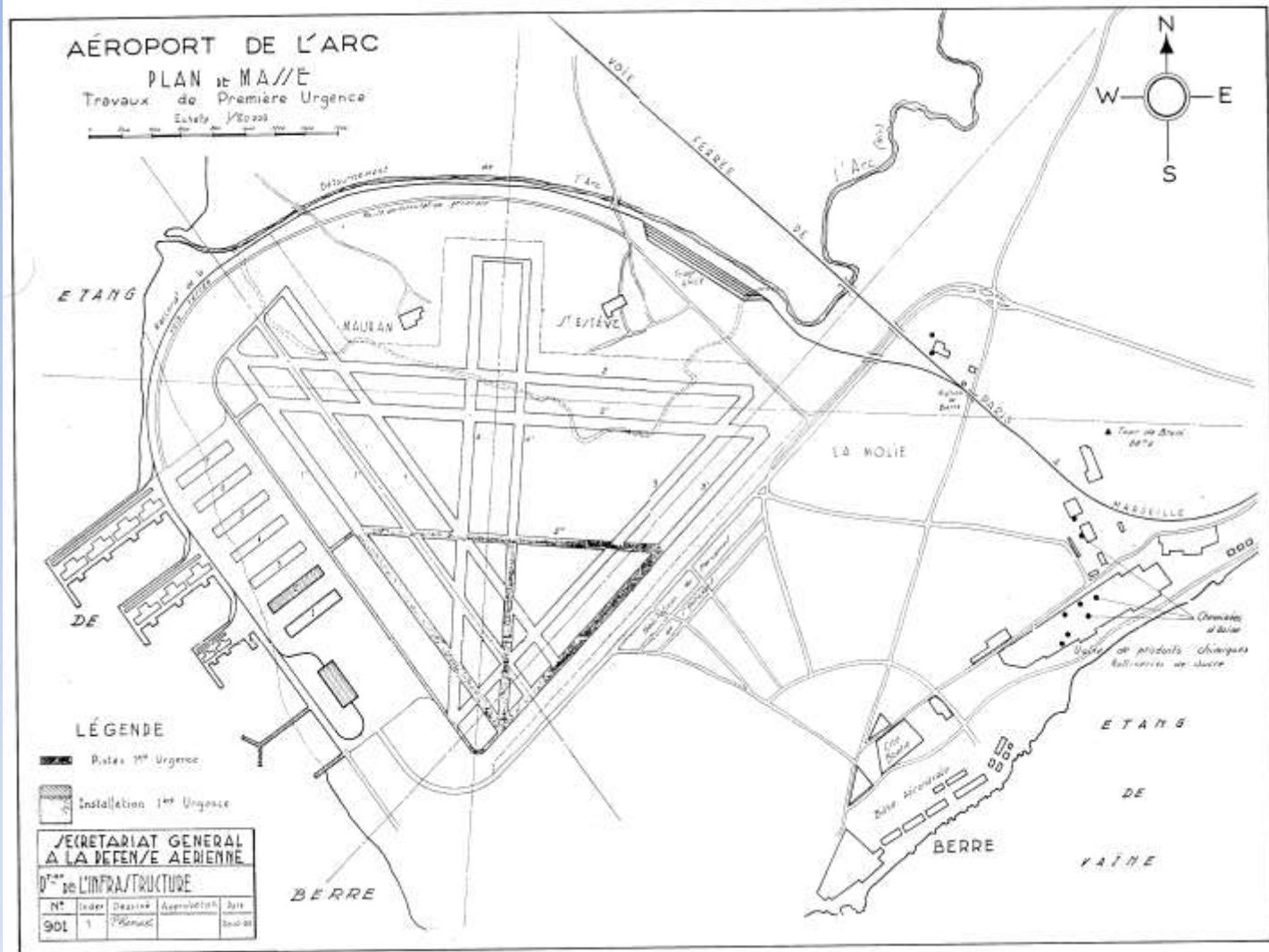
Mais à cause de la Seconde Guerre mondiale la route de l'Atlantique Nord fut abandonnée le 3 octobre 1939.

Remplacer Marignane ?

A la suite des projets d'hydravions de gros tonnage la Chambre de Commerce de Marseille réétudiera le plan De masse de 1935 en envisageant deux solutions « Vaine » (*construction d'un port abri sur les salins du Lion vers Vitrolles*) et « Bolmon » (*transformation de l'étang de Bolmon en port abri*).

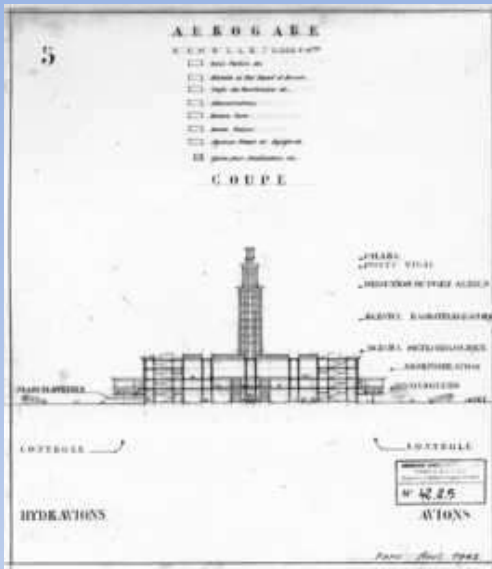
Une autre solution fut choisie par le Ministère : reconstruire un aérodrome et une hydrobase au nord De Berre, sur les bords de l'Arc ; Marignane restant utilisé pour des usages industriels.

Mais les difficultés de l'après-guerre condamnèrent ce projet.

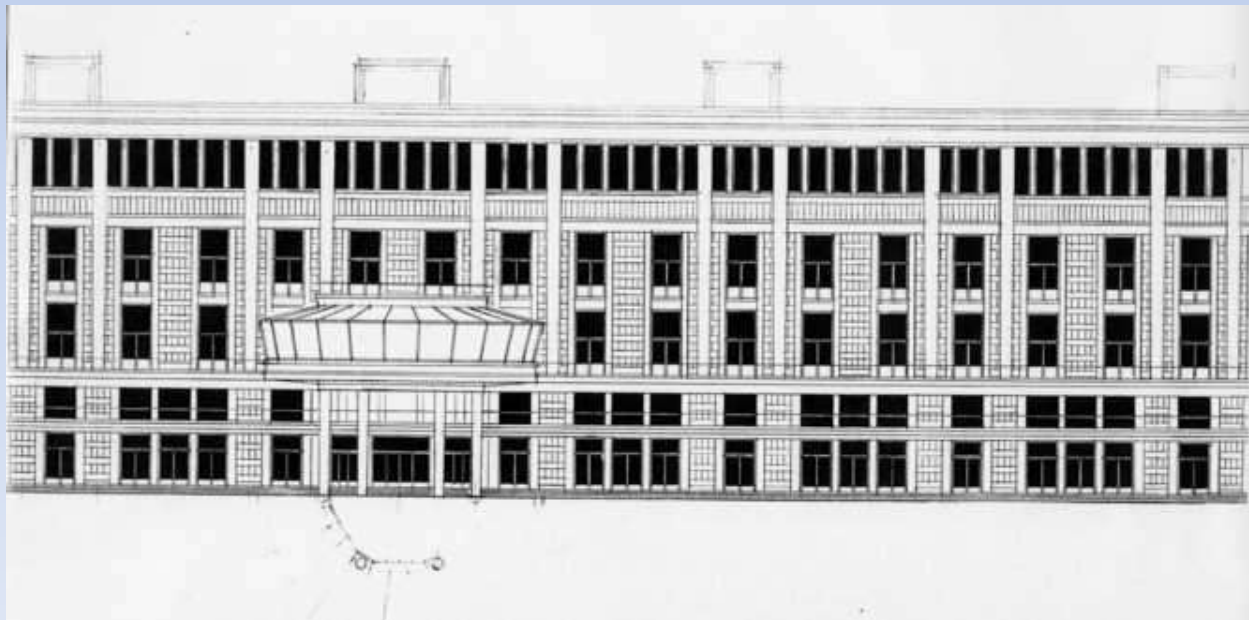


900 hectares contigus au plan d'eau furent expropriés afin d'aménager des pistes d'envol de 3 km de longueur.

Les installations comprenaient des hangars couvrant 150.000 à 200.000 m², des darses doubles pour l'entretien et la préparation des gros hydravions, une aérogare constituant un organe d'articulation entre le rail, la route, l'aérodrome terrestre, l'hydrobase et une place de taxis aériens autogires.



M. Auguste Perret, architecte, avait été retenu en 1943, pour définir le plan de masse et l'étude de l'aérogare ; un projet de concession avait été préparé avec la C.C.I. de Marseille.



Rififi dans les écoles de pilotage...

Marc Ambrogi, as de la 1^o guerre mondiale, était devenu président de l'Aéro Club de Provence en 1922, mais le club était essentiellement une association d'anciens aviateurs et ne souhait pas avoir une activité d'école de pilotage.

En 1931 cinq personnes créent le « Club Provençal de Tourisme Aérien » et aura une Activité d'école avec un Hanriot HD 14.

L' Aéro Club de Provence crée alors le 27 juillet 1931 « l'Association Coopérative de Pilotage de l'Aéro Club de Provence (ACP 2) ».

Les deux clubs se livreront à une guerre de communiqués par presse interposée.

Le C.P.T.A. étant surnommé de « club des mécanos » et l'ACP 2 étant largement aidé par des industriels, par M. Bourrageas propriétaire de journaux et par le Conseil Général.

Aviette à Tourisme — HENRI-POTÉZ



En 1935 l'ACP 2 a 6 appareils (*dont un Potez 36*) et 72 pilotes. Le C.P.T.A va devoir interrompre ses activités en septembre 1935 car son moniteur a un accident avec un « Pou du ciel ».

Des discussions seront alors menées pour fusionner les deux clubs en février 1936.



Suite à la fusion de l'aéro club de Provence 2 et du CPTAé il fut décidé de quitter Marignane pour Aix en Provence (*à Lenfant*).

Fin 1933 le prix pour 25 hectares était de 250 000 F et le club n'avait pas de trésorerie...

Gustave Bourrageas (*propriétaire de journaux et membre de l'ACP2*) obtint un prêt de 50000 F du Casino d'AIX (*jamais remboursé*).

Albert Sarraut, ministre de l'Intérieur, autorisa une loterie. Tous les billets ayant été vite vendus, Marc Ambrogi, président de l'ACP2 et héros WW1, décida de faire une 2° loterie, clandestine, puis une 3° !

Trois autos Amilcar furent donc gagnées et 150 000 F récoltés.

Pour les 50 000 F restant Caudron fut contacté qui donna son accord si la mention « station service Renault » était marquée sur le hangar ; l'ACP2 accepta à condition que 100 000 F soient donnés pour le hangar (*Caudron Renault paya donc 150 000 F !*).

Par ailleurs 50 membres de l'Aéro Club donnèrent chacun 15 000 F afin d'acheter deux avions.



En 1921 les Messageries Maritimes créent avec la Transat une société d'études pour la navigation aérienne. En 1925 naissance de la SPCA qui construira des avions et hydravions à Marseille et La Ciotat jusqu'en 1934.

Société Provençale de Constructions Aéronautiques



Société anonyme au capital de 2.500.000 francs.

Siège Social et Direction Générale :
3, RUE MONTALIVET — PARIS-8^e
R. C. Seine 220.620 B

Sièges d'exploitation :
à MARSEILLE, Ateliers du Boulevard National
et à LA CIOTAT.



SOCIÉTÉ PROVENÇALE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES

avions

construction métallique

hydravions

ateliers : à MARSEILLE, 243 - 8^e National et 27 rue de Lyon ; à LA CIOTAT (Boulevard d'Alsace)

Siège social et direction générale : 3, rue de la Baume, Paris (8^e)

Tél. : Elysées 54-84, 96-01, 55-65 - Adr. tél. : Provaéro-47-Paris

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DE
CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES
(C. G. C. A., Société Anonyme fondée en 1921)
Administrateur délégué : D. LAWRENCE SANTONI
72, Rue La Boétie - PARIS

BUREAU D'ÉTUDES TECHNIQUES :
Section Constructions Aéronautiques :
AVIONS & HYDRAVIONS "METEORE"
Modèles Militaires & Commerciaux
ACCESSOIRES & DISPOSITIFS SPÉCIAUX
intéressant la Locomotion Aérienne

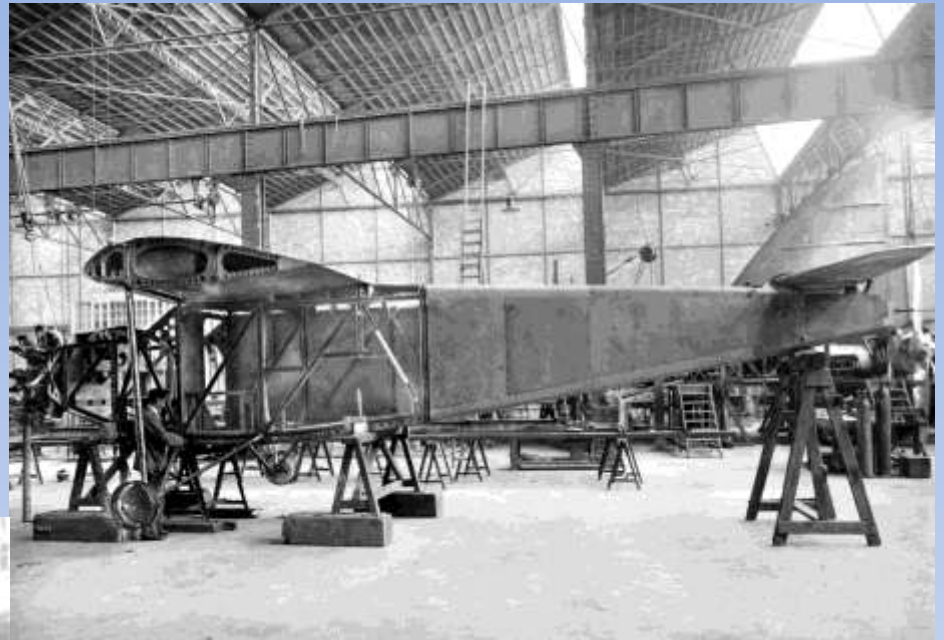
Section Constructions Navales :
Canots Automobiles "METEORE"
Vedettes dépanneurs d'Hydravions
Vedettes de Service
Racers, Canots de Plaisance, etc.
HYDROGLISSEURS "METEORE"
pour Sport et Services COLONIAUX

Téléphone : ÉLYSÉES 32-67
Télégrammes : HYDROSANTO - PARIS

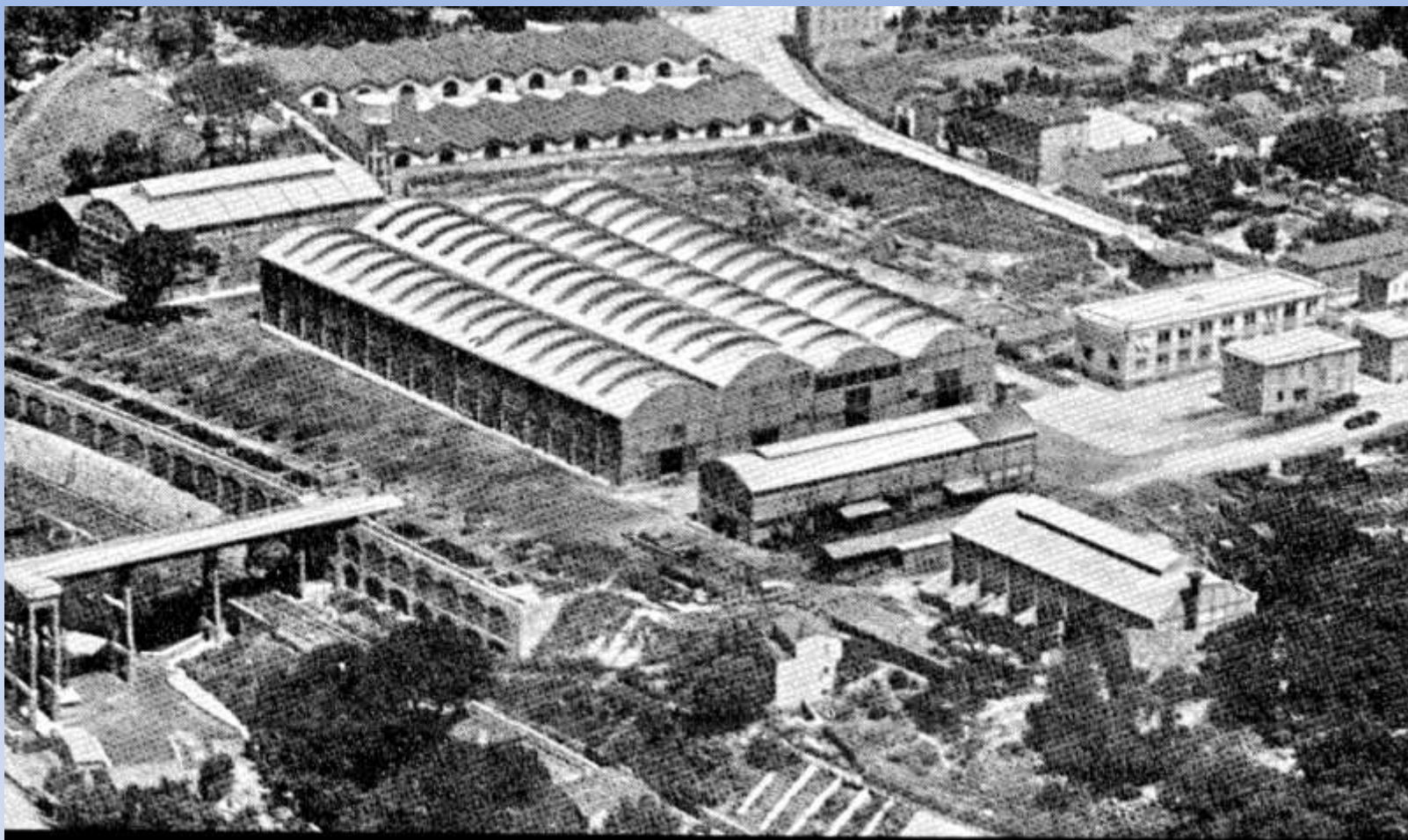
Initialement la SPCA acheta les droits de construction du Météore à la C.G.C.A. qui ne fut construit qu'à trois exemplaires.

D'autres prototypes d'hydravions et d'avions furent conçus sous la direction de Pauhan et Pillard.

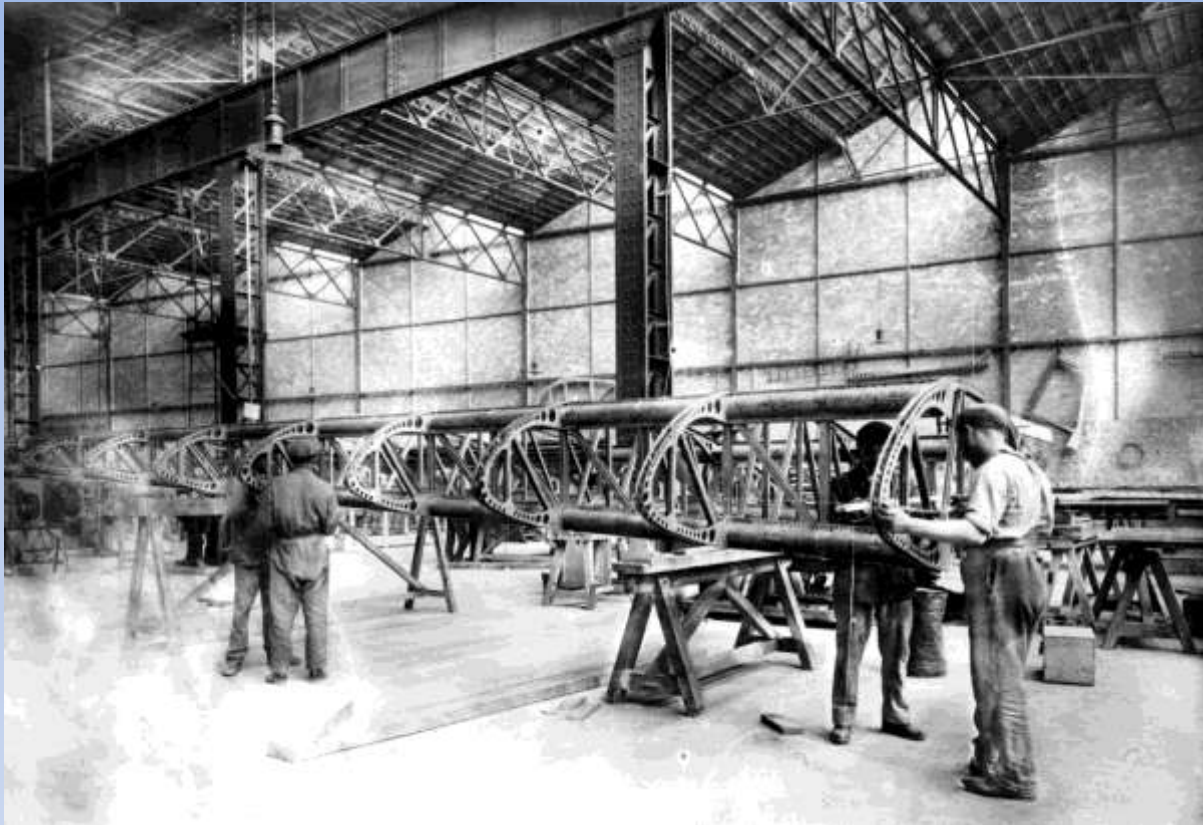
70 Breguet XIV furent également construits pour l'armée.



La SPCA effectuera en fait essentiellement des travaux de révision d'aéronefs pour l'armée.



La SPCA avait des ateliers à Marseille boulevard National et boulevard Oddo ainsi qu'à La Ciotat.



De 1927 à 1933 l'effectif de la SPCA a varié de 100 à 230 ouvriers puis diminueront à 52. Toute activité cessera en 1934. La SPCA sera intégrée dans la SNCASE en 1937, jusqu'en 1941 les bureaux de la direction de la société nationale seront installés boulevard National.

La SNCASE fut créée en 1937 en regroupant les actifs industriels de Lioré et Olivier d'Argenteuil et de Vitrolles, ceux de Potez à Berre et Vitrolles, ceux de la SPCA à Marseille et les chantiers de Romano à Cannes.



*Etienne Romano
était né à
Aubagne le 15
décembre 1889.*



Potez avait
racheté en 1931
la société Villiers
qui avait un
atelier à Berre.


Ateliers d'Aviation

FRANÇOIS VILLIERS

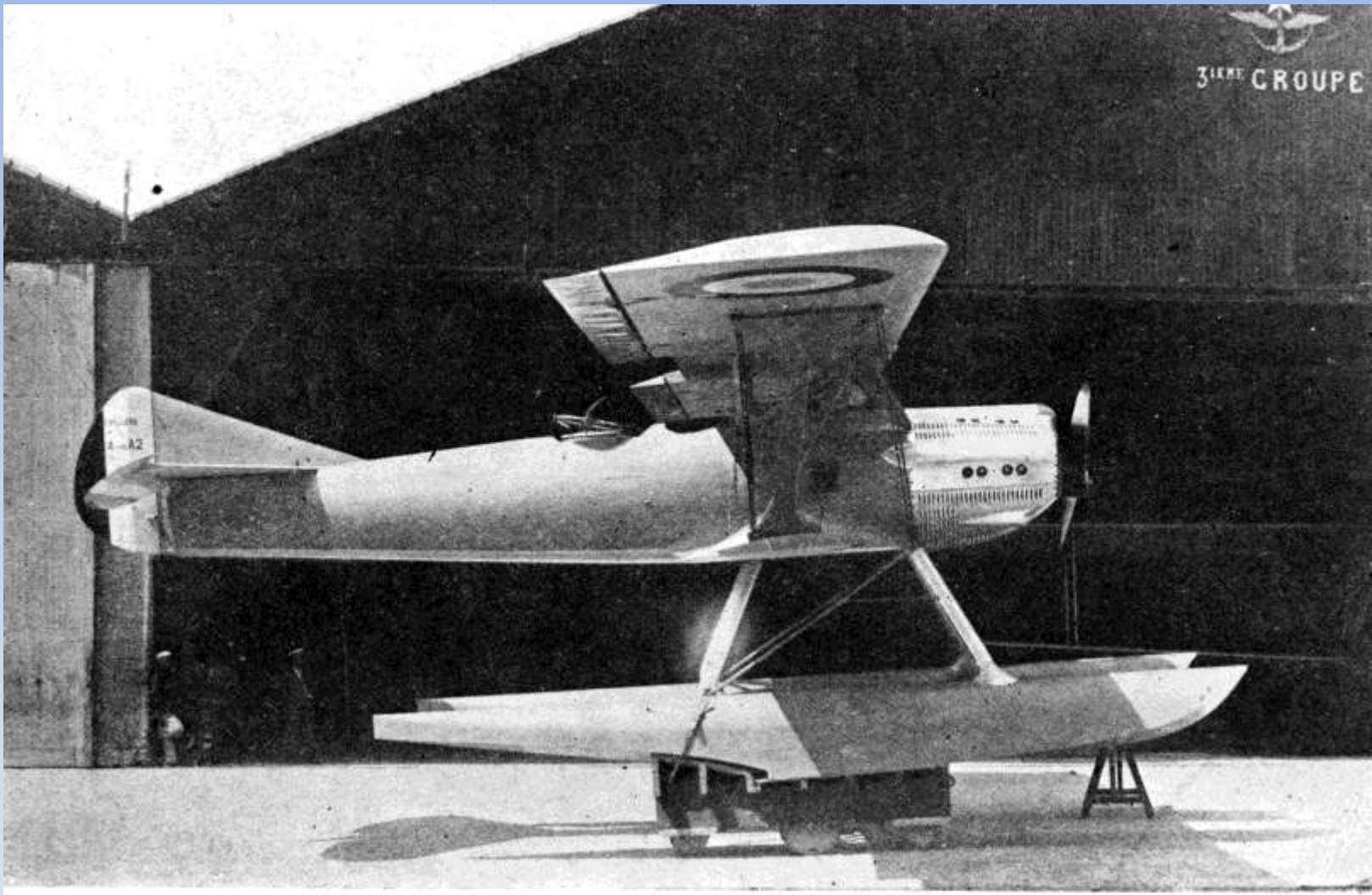
USINE — BUREAUX

MEUDON — PARIS

42, Rue d'Artois — 12, Rue de Villiers



— Fournisseur —
des Ministères de la Guerre
— et de la Marine —



3ème GROUPE

A-12



Potez avait racheté en 1932 la Sté C.A.M.S. qui avait des installations d'essais à Vitrolles.



Potez avait un atelier à Vitrolles où seront construits, notamment, les LeO 247.





La SNCASE construisit, après 1937, des chasseurs et quatre hydravions SE 200.



Le SE 200 dans le vieux port (*septembre 1946*)



Le SE 200 ne fut jamais mis en service.
Après plusieurs années de vols d'essais pour le CEV
il fut réformé et fut pendant de longues années
mis en exposition statique à Marignane puis réformé.

Les projets
d'hydravions
géants
élaborés
pendant la
guerre furent
abandonnés .





Après des débuts difficiles après guerre la SNCASE construisit des avions, notamment les « Mistral » (« Vampire » construits sous licence et remotorisés).



Après de nombreux regroupements industriels les installations de Marignane font partie du leader mondial de construction d'hélicoptères.



La Sécurité civile

Les Catalina de la Sécurité Civile ont occupés quelques mois les installations de l'ancienne base de Berre puis les installations seront transférées à Marignane.









Musée de l'aviation

47 Boulevard Abbadie 13730 Saint Victoret





Vinon

Fortuné Cheilan, maire de Vinon (Var), après avoir fait le siège des cabinets ministériels, obtiendra en 1931 le classement des terrains de Pélonière en aérodrome militaire secondaire.

En 1938 des manœuvres militaires dans le sud-est seront l'occasion pour des avions militaires de l'utiliser.

A cette occasion on y implanta des abris pour avions en bois et toile qui serviront à nouveau de décembre 1939 à mai 1940 pour y loger la 54ème escadre d'aviation d'assaut.

Après l'armistice il sera utilisé par les militaires Italiens jusqu'en 1942 puis miné jusqu'en 1944.

Après la guerre il sera désaffecté et abandonné .

En 1958 Jean-Marie Beynet va y installer une école de pilotage; le terrain va ainsi devenir un important centre vélivole.



Aérodrome Régional
du Mazet de Romanin

Bienvenue

Région Provence-Alpes Côte d'Azur





THORET MONTBLANC

VOILA ICI HELICE CALEE

9404-LE-24-8 1927 SUR HANRIOT 14

9450-LE-9-61036 SUR MORANE 315

0817-LE-3-8-1936 SUR MORANE

CREA LE GOULE DES REMOUS DES ALP

1924 1939

CENTRE DE VOI SANS MOTEUR DES ALPILLES
1948 - 1960

Sous la direction de Mr Louis BRIN
Maître-voilier - chef de centre, ont été réalisés des records
Internationaux de durée en Planeur

Catégorie monoplace féminin
Marcelle CHOISNET - GODARD
Les 19 - 20 Novembre 1948 5311 07

Catégorie monoplace masculin
Charles AIGLE
Les 2 - 3 - 4 Avril 1952 5611 15

Catégorie biplace féminin
Marcelle G. GUARINO - Jacqueline MATHE
Les 11 - 12 Janvier 1954 5811 41

Catégorie biplace à trois places
Henri COUSTON - Bertrand DAUVIN
Les 6 - 7 - 8 Avril 1954 5711 10

Cette plaque honore celles et tous ceux qui ont réalisé
Ces records pour le renom du vol à voile Français

Jeune vélivole, souvenir - 101

L'aéro-club de Saint-Rémy - Les Alpilles fut créé le 27
Août 1963 sous l'impulsion de Mr Marius CHAUVET
Qui resta Président de 1963 à 1978



MARSEILLE-AVIATION. — Un vol au-dessus du Château d'If — LL

Les débuts de l'aviation dans les Bouches du Rhône

Fin