

Le « RAYON D'OR »

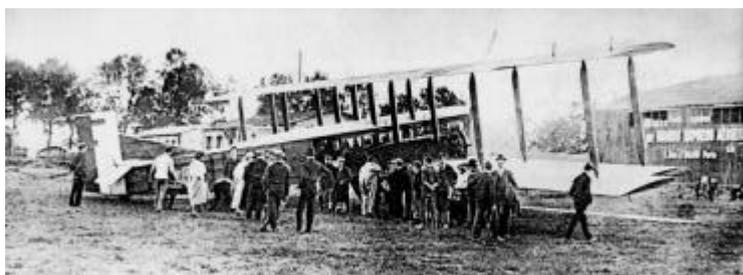


Le « RAYON D'OR »
The « GOLDEN RAY »



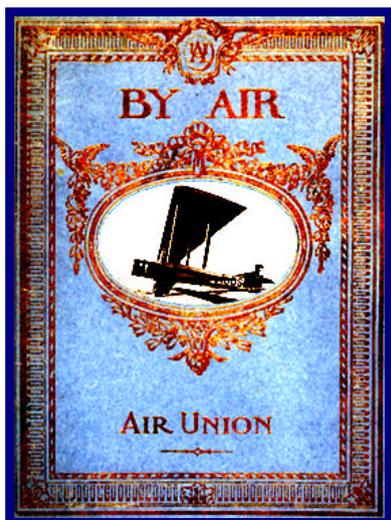
La ligne aérienne Paris – Londres d'Air-Union

La ligne aérienne Paris – Londres est la première qui fut créée dans le monde. Dès 1909, elle exploite des dirigeables (transport de personnes) depuis Montesson et des avions Blériot (transport de plis postaux et de petits colis) par la *Compagnie Générale Transaérienne* depuis Buc et Issy-les-Moulineaux, un terrain militaire. Pendant la grande guerre, de nombreux vols militaires ont lieu entre les deux plus grandes capitales d'Europe.



Avion Farman des Grands Express Aériens au départ du Bourget vers 1922. (Musée de l'Air).

En 1919, le terrain du Bourget¹, situé à dix kilomètres au nord de la capitale accueille les premières compagnies aériennes françaises qui supportent la ligne Paris – Londres : *La Compagnie des Messageries Aériennes*, financée par Louis Breguet, *les Grands Express Aériens*, financé par les frères Pelabon, *les Lignes Farman*² financées par les trois frères Farman et la *Compagnie Générale Transaérienne* appartenant et financée par Louis Blériot.



Catalogue Air-Union (1924). (Musée Air France).

En 1923, ces trois compagnies s'unissent et forment *Air-Union*. Louis Breguet fait ainsi entrer au conseil d'administration les plus gros industriels du moment : Louis Blériot (Blériot-SPAD), Louis Renault (Société Anonyme des Usines Renault), Robert Morane (Morane-Saulnier), Fernand Lioré et Henri Olivier (Lioré et Olivier), René Caudron (Avions Caudron). Henri Potez (Avions Potez) et Marc Birkigt (Hispano-Suiza) font également partie des actionnaires. Le cheval de bataille d'*Air-Union* est la ligne Paris - Londres.



Agence parisienne d'Air Union vers 1926. (Musée Air France).

Air-Union voit arriver des concurrents sur cette ligne en 1926. Un premier lieu, les *Imperial Airways*, une puissante compagnie britannique née en avril 1924 de la fusion de plusieurs compagnies de transport plus ou moins concurrentes entre elles et subventionnées à hauteur d'un million de livres sur dix ans par le gouvernement de l'Empire britannique. Des regroupements semblables à ceux de la France et de la Grande-Bretagne s'opèrent un peu partout en Europe entre 1926 et 1929, donnant naissance aux compagnies nationales³. Qu'elles soient allemandes, belges, hollandaises danoises ou suisses, toutes s'intéressent à la ligne Paris – Londres.

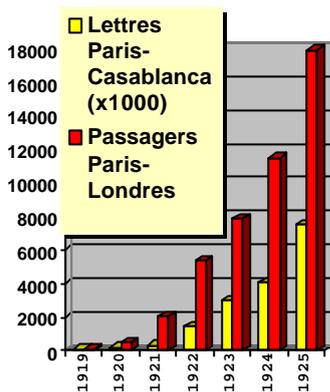


Logo Air-Union (1926-1933). (Musée Air France).

1. Le "port aérien" du Bourget, situé 10 km au nord de Paris, est inauguré officiellement le 1er janvier 1922.
2. Baptisées officiellement le 7 mai 1920 la *Société Générale de Transports Aériens*, mais que tout le monde appelle Lignes Farman.

3. Lire dans la même collection : Le développement des lignes aériennes en Europe (1919-1932).

Le « RAYON D'OR »



Evolution du marché du transport aérien, période 1919 à 1925. (Source revue l'illustration 1926).

Entre 1923 et 1933, une analyse du trafic au départ du Bourget montre que la ligne vers Londres est la plus fréquentée, devant celles vers Lyon et Marseille, Amsterdam, Bruxelles, Zurich, Cologne et Strasbourg.

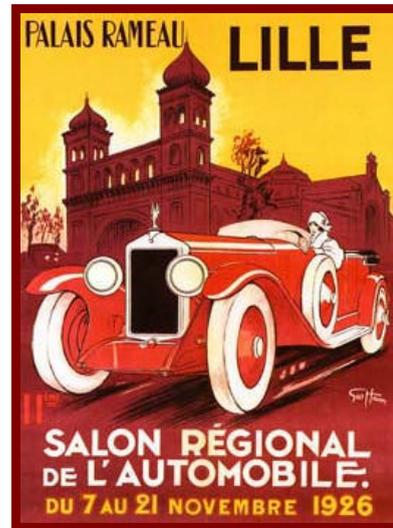
Avec 666 vols chaque année, soit trois à quatre départs par jour en semaine, contre deux aux *Imperial Airways*, *Air-Union* supporte 70% du trafic passagers et 90% du trafic fret entre Paris et Londres. En 1926, *Air-Union* transporte sept mille sept cent huit passagers sur cette seule ligne (50 % de son trafic).

La compagnie pense alors que le meilleur moyen de fidéliser sa clientèle et d'attirer vers elle les clients fortunés est d'offrir un service de haute classe dans un appareil magnifiquement confortable.

Dès sa constitution, en 1923 la compagnie recherche sur cette ligne un appareil mieux adapté à des vols prolongés et nocturnes au-dessus de la Manche que les anciens bombardiers Farman de la première guerre. *Air-Union* désire offrir à ses clients des cabines plus spacieuses où il serait possible de fumer, de déjeuner, de se tenir debout. Elles doivent être éclairées de jour par de larges hublots et la nuit par des ampoules électriques alimentées par les moteurs ou par une génératrice électrique. Au cours des vols de nuit et pendant la mauvaise saison d'hiver, la cabine doit pouvoir être chauffée.

Trafic Air Union	1922	1925
Kilomètres parcourus	2.798.366	4.712.888
Fret transporté (Kg)	388.509	741.985
Trafic postal (en Kg)	40.367	198.609
Passagers	6.799	14.196

Evolution du trafic des lignes d'*Air-Union*, toutes lignes confondues, entre 1922 et 1925. (Source I.A.T.A.).



Salon de l'auto à Lille (1926). Affiche de Géo Ham.

1927

marquées dans le monde de l'aviation : pour la première fois l'avion a été utilisé, dans son ensemble, pour un voyage d'exploration en ligne régulière.

- 21 Janvier :** Le Commandant Duguesne effectue la première liaison France-Hollande par avion.
- 21 Mai :** Lindbergh relie New York à Paris sans escale.
- 29 Juin :** Première traversée du Pacifique, de San Francisco à Honolulu (Ile Hawaii) après 4.000 kilomètres continus de vol.
- 4 Juillet :** Le Lieutenant Chagnon, de la marine américaine, réalise à 11.581 mètres le record de hauteur d'altitude.
- 16 Juillet :** Découverte du grand territoire par le pilote Paul Surovsky (l'homme de la dernière ligne) pour l'Union Soviétique par le Capitaine Clark et l'aviateur 14.000 kilomètres en 28 heures de vol effectif sur appareil américain.
- 17 Août :** Deuxième traversée du Pacifique, par le capitaine de la marine James Doh.

Pour tous vos besoins, où le gazouillage n'est pas de jouer un rôle principal, les avions se sont rendus à Mobiloil. C'est évidemment la seule Mobiloil qui est arrivée en France par plus de 24.000 exemplaires.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY
10, Rue de Valenciennes - PARIS

Publicité de Géo Ham (1927) illustrée par un Farman « Jabiru », du nom d'un oiseau qui ne vole pas. En 1907, Farman avait tellement entendu : « ça ne volera jamais ! » qu'il choisit ce nom par dérision.

Le « RAYON D'OR »



L'aéroport du Bourget en 1928, lors de son inauguration. Le Bourget est le siège de la compagnie Air-Union, laquelle utilise le Farman « Goliath » qu'on voit voler, des berlines Salmson A2 à gauche, et un an plus tard les Lioré et Olivier LeO-213 de la ligne le « RAYON D'OR ». (Cliché L'Illustration 1930).



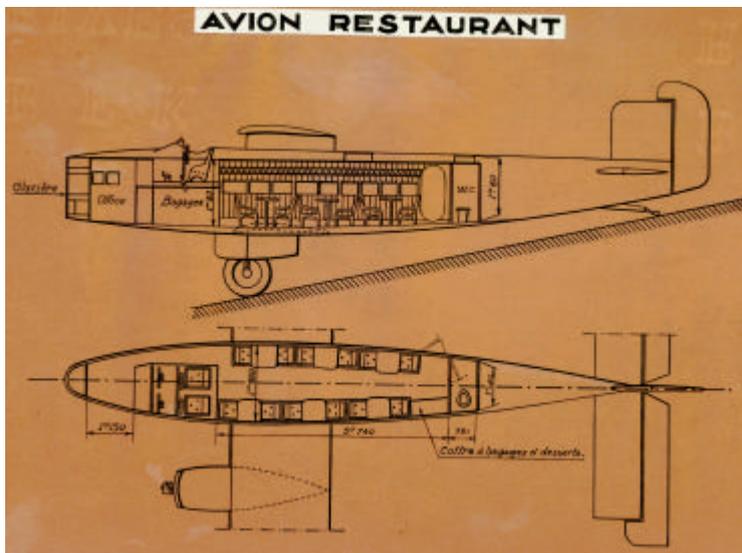
L'aéroport de Croydon, situé à 17 kilomètres de Londres, possède déjà en 1931 une piste bétonnée. (L'Illustration 1931).



L'avion de transport des années 1925-1930

Les transports aériens débutants et balbutiants sont la grande affaire des années 1920. Les pays occidentaux et leurs gouvernements veulent ouvrir des lignes aériennes entre toutes les capitales d'Europe et même desservir différentes cités sur les autres continents : le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord. Au premier congrès du transport aérien qui se tient à Londres le 25 juin 1923 participent 450 délégués venant de 17 nations. Dès ce moment, on imagine qu'il est possible d'ouvrir l'espace aérien entre toutes nations pacifiques capables de financer des machines volantes. Pour autant, il n'existe pas encore en France de ministre des Transports.

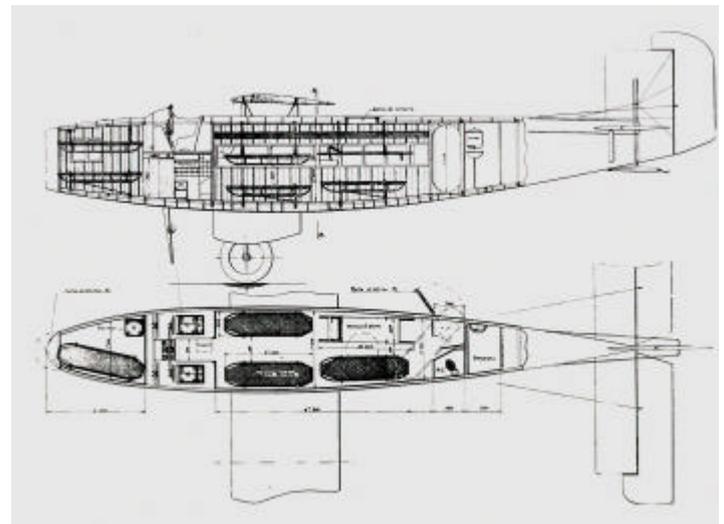
comme le Farman « Goliath » ou les berlins Salmson, les industriels en 1925 présentent des machines adaptées au transport aérien de passagers. Les ministres successifs du Commerce et de l'Industrie, Charles Daniel-Vincent (1874-1960) le premier, demandent des machines volantes aptes à leur mission, le transport de personnalités. Son successeur Louis Loucheur (1872-1931), ingénieur, connaît bien les problèmes des industriels français.



Aménagement de la voiture restaurant du LeO-213, une version retenue. (Collection Arnaud Delmas).

En 1925, alors que Paul-Louis Weiller, le nouveau PDG de Gnome & Rhône devient voyageur en prenant le contrôle de la *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* (CIDNA), *Air-Union* prospecte le marché des appareils de transport. Mais rien ne semble convenir. Les machines sont étriquées et sans confort. Le manque de moteurs puissants est à l'origine de ce problème. Longtemps, on a utilisé des moteurs militaires déstockés, vendus à prix très bas, ce qui fait que les nouveaux moteurs, plus fiables et plus puissants, ne trouvent pas acquéreur. Or, en 1925 la situation est en train de changer ; après Gnome & Rhône (le Jupiter de 420 ch) et Lorraine-Dietrich (le 12 Eb de 450 ch), Renault présente le 20 mai un moteur moderne, un V12 de 500 ch.

Chez les avionneurs, le même phénomène se fait sentir. Après avoir exploité jusqu'à la corde les vieux bombardiers nés de la guerre,



La version sanitaire du LeO-21, soutenue par le maréchal Lyautey (1854-1934), une version non retenue. (Collection Arnaud Delmas).

De manière à soutenir les industriels de l'aéronautique, ruinés par la loi de finances 1920⁴, l'Aéro-Club de France et le sous-secrétaire d'Etat aux affaires de l'Air Laurent-Eynac (1886-1970) organisent en financement chaque année durant l'été un concours (Grand Prix de Paris) pour avions de transport. En 1923, le concours est remporté par un Farman Jabiru, de même qu'en 1924, mais en 1925 le concours est plus ouvert.

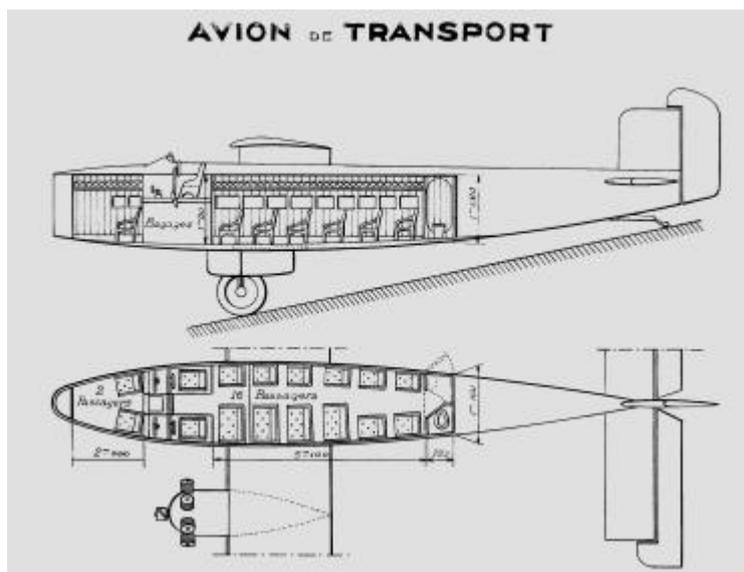
Immatriculé F-AHDN après l'obtention de son certificat de navigabilité en juillet 1925, le Lioré et Olivier 12 n° 1 offre 12 places assises dans une cabine spacieuse dans laquelle on peut se tenir debout. Le pilote n'est plus assis dans une partie basse du plan supérieur de la carlingue, les jambes plus ou moins visibles des passagers, mais à l'avant de l'appareil, comme sur tous les avions modernes. C'est la

4. Devant les inégalités sociales au sortir de la grande guerre, devant l'énormité du déficit budgétaire de l'Etat, endetté auprès des gouvernements britanniques et américains, devant le refus de l'Allemagne à verser la dette de guerre, l'Etat fit voter une loi obligeant les industriels à reverser l'entièreté de leurs bénéfices sous forme d'impôt.

Le « RAYON D'OR »



première solution de ce type jamais construite en France, une solution qui va se généraliser sur tous les appareils à partir de 1928. La formule n'est pas retenue⁵ et le prototype est acheté en août 1925 par la compagnie *L'Aéronavale* que possède Fernand Lioré. Ses concurrents dans la catégorie des appareils de transport pour 10 à 12 passagers sur 400 km sont les Farman « Goliath » 64, les Farman « Jabiru » 123 et 124 et le Latécoère 19, tous anciens bombardiers de nuit.



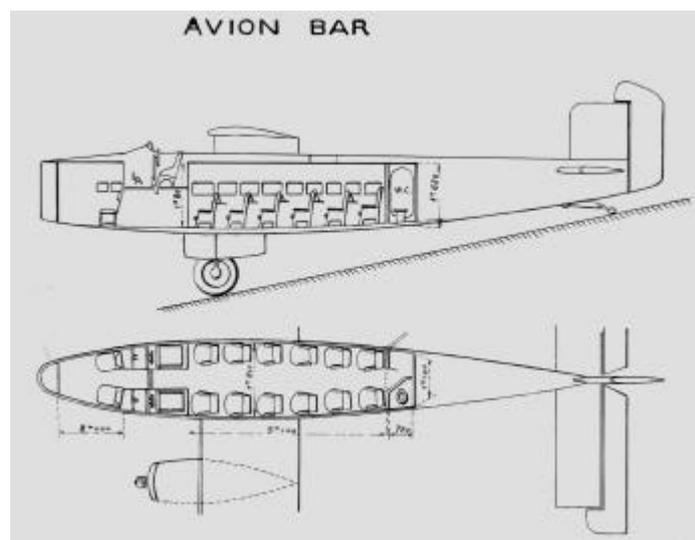
La version LeO 21 à moteurs Jupiter pour seize passagers, non retenue. (Collection Arnaud Delmas).

En 1926, les choses évoluent. En premier lieu, *L'Aéronavale* est absorbée par *Air-Union* dont Lioré devient l'un des gros actionnaires. Sa nouvelle position lui permet de choisir les produits de sa marque. En second lieu, le financement des transports aériens sous la forme de subventions décidé par l'Etat change quelque peu la donne pour les constructeurs. Peu à peu, une nouvelle administration se met en place, tournée vers les besoins du public ; les Services techniques de l'aéronautique (STAé) participent à la définition des machines.

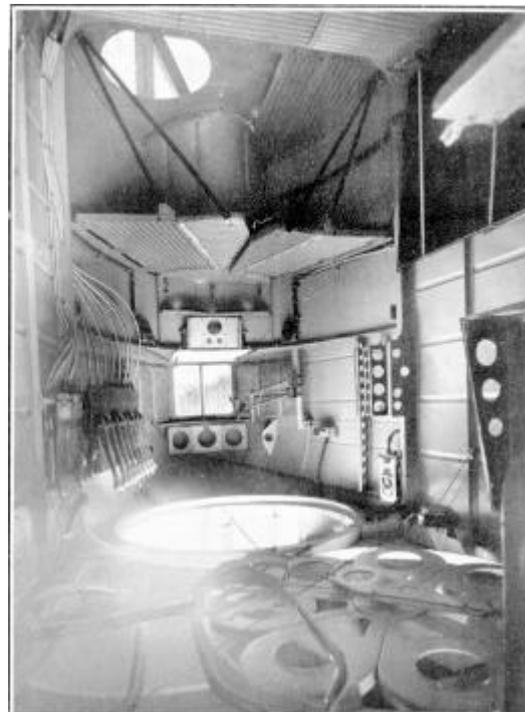
Un concours rassemblant les appareils de transport français se tient à Villacoublay en septembre 1926. Successeur du LeO 12, le Lioré et Olivier 21 y est présenté. Immatriculé F-AIFD, l'appareil qui a effectué son premier vol en août, est aménagé cette fois pour 18 passagers. C'est un biplan à cabine fermée propulsé par deux moteurs de 400 à 500 ch, au choix de la compagnie aérienne. Le LeO 21 obtient la première place du concours grâce à un changement de moteur rapide et ses excellentes prestations en général, devant les habituelles berlines Farman et Breguet.

5. Comme il n'existait pas de radar ni de système anti-collision, les pilotes avaient pris l'habitude de tendre l'oreille lors des vols de nuit.

Au concours aérien de Vincennes disputé en juin 1927, le LeO-21 se classe une nouvelle fois 1^{er} en transportant dix-huit passagers en moins de deux heures entre Londres et Paris. Treize LeO-21 sont finalement construits, tous du type LeO-213 (moteurs Renault V12 de 500 ch), neuf à Levallois en 1926-1927 et quatre à Argenteuil, et versés dès juillet 1926 à la compagnie *Air-Union*.



La version avion-bar du LeO 21 ci-dessus, une version retenue. (Collection Arnaud Delmas).



Le LeO 21 était la version transport de passagers du bombardier militaire LeO 20 dont on voit ici la cabine vers l'avant. (Collection Arnaud Delmas).

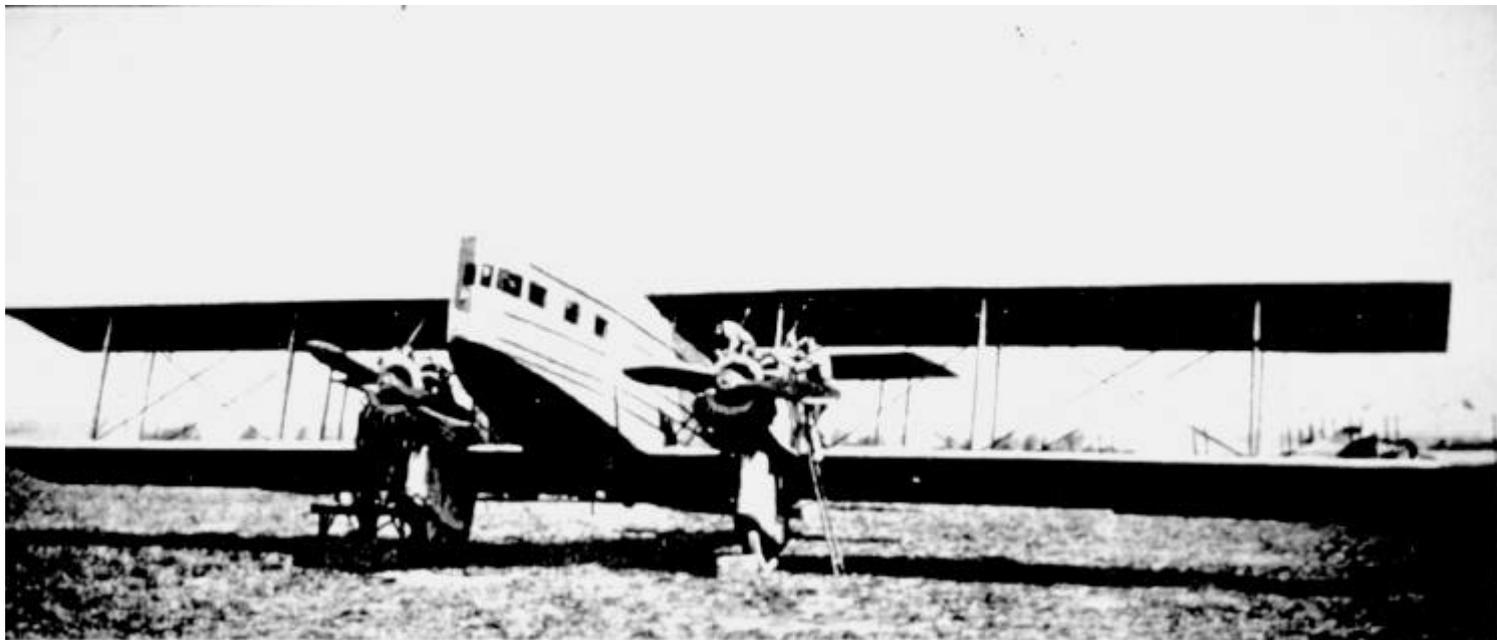
On peut penser que sans la présence au comité de direction d'*Air-Union* de Lioré ou l'achat par l'Armée de plusieurs centaines de

Le « RAYON D'OR »

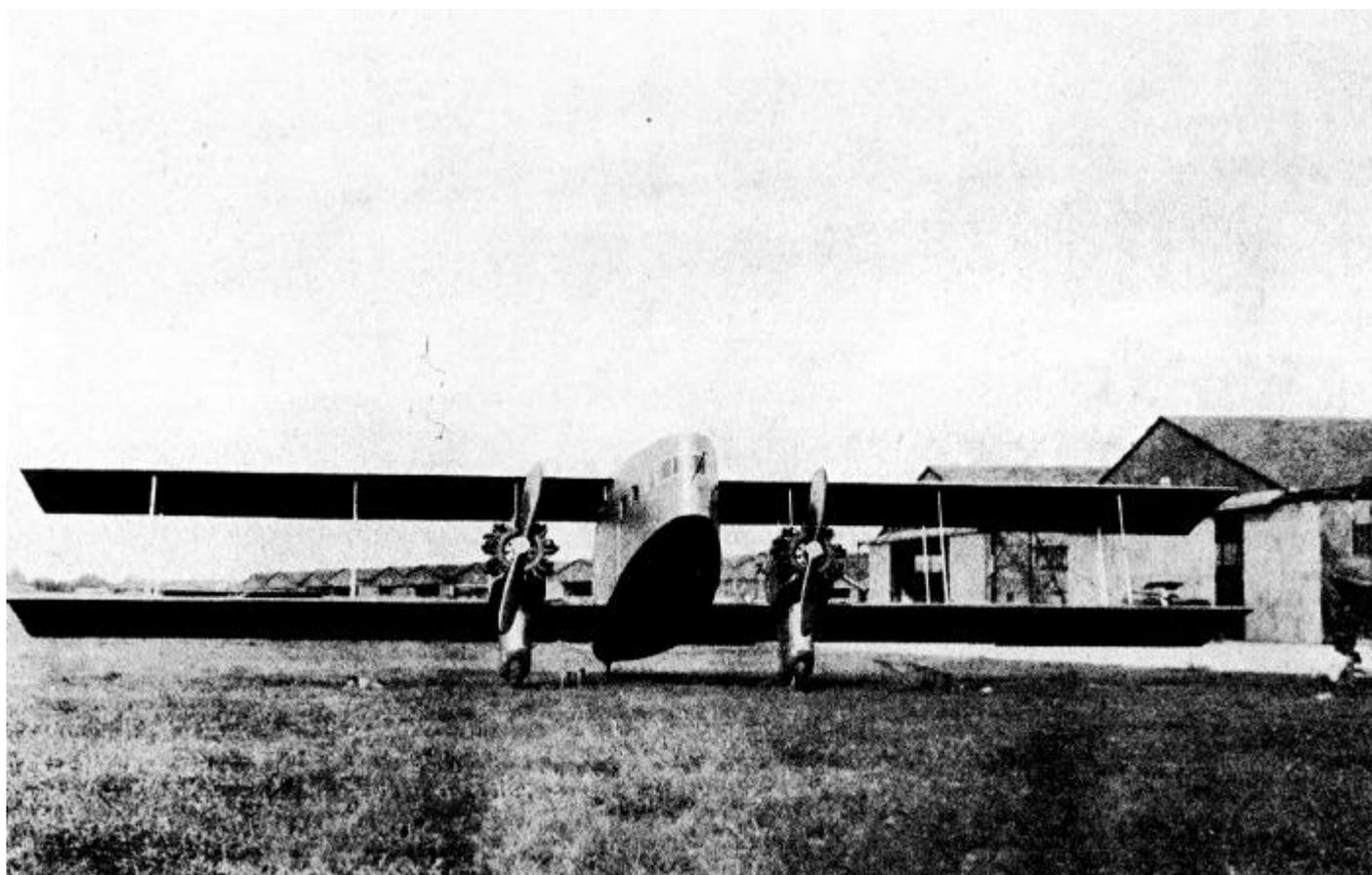


bombardiers LeO 20 à la même époque, jamais le LeO 21 de transport n'aurait été commandé. Pourtant, cette belle machine va avoir des états de service irréprochables et mémorables sur la ligne Paris - Londres

jusqu'en 1933 (formation d'Air France) et rapporter beaucoup d'argent à la compagnie française.



Le LeO-123, premier appareil de commerce à cabine hébergeant le pilote (1925), ne servit que dans l'Armée, en 1932 (Cliché Archives municipales de Levallois-Perret).



Le prototype du Lioré et Olivier LeO-21 au concours de Villacoublay en 1926. (Collection Arnaud Delmas).



Le « RAYON D'OR »

Le LeO-21 est totalement analogue par ses dimensions générales et son mode de construction au robuste bombardier LeO-20. Il s'en distingue toutefois par sa cabine et ses aménagements. Le réservoir d'essence central largable caractéristique du bombardier disparaît dans la voilure, après fractionnement en six réservoirs totalisant 1100 litres (792 kg d'essence). Spacieux et plus large que celui du bombardier, le fuselage du LeO-21 comprend deux cabines : insonorisée et capitonnée, la cabine avant reçoit six passagers assis dans de confortables fauteuils pullmans, et une cabine arrière est aménagée en places assises (version 18 places) ou en salle de restaurant (version 12 places). Le couloir central reliant ces deux cabines donne accès au poste de pilotage placé devant les ailes (une exigence des pilotes de la compagnie) et aux toilettes dont les murs sont recouverts de carrelage vernissé. Deux soutes à bagages indépendantes permettent l'emport de 500 kg de bagages ou de fret (courrier).

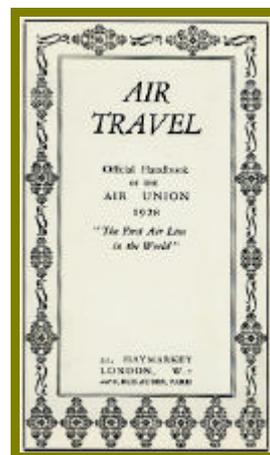


LeO-213 poste de pilotage. (Collection Arnaud Delmas).

Le poste de pilotage du LeO-21 comprend deux sièges placés côte à côte et avec double commandes. La planche de bord, éclairée comme sur le LeO-20, comprend les mêmes équipements que le bombardier de nuit (à l'exception des lances bombes !) avec en plus une table à cartes, un téléphone intérieur et un poste de T.S.F. émetteur et récepteur.

Les deux premiers LeO-21 sont livrés à Air-Union le 30 juillet 1926. Immatriculés F-AIFD et F-AIFE, ces deux appareils, de type LeO-212 (moteurs Hispano-Suiza), sont mis en service sur la ligne Paris - Londres comme « voiture restaurant ». Ils sont baptisés « capitaine Ferber » (n° 1) et « L.P. Mouillard » (n° 2). Ils vont servir huit ans sans histoire avant d'entrer dans les actifs d'Air France en 1934. Sur la ligne Paris - Londres, un steward, appelé barman à l'époque, sert les clients

attablés en plein vol. Au menu : langouste à la Parisienne et poularde de Bresse financière, arrosée de Pommard ou de côtes du Rhône (cuvée Vosnes-Romanée quand même), avec champagne au dessert.



Petit carnet des horaires d'Air-Union en 1928. La publicité dit : « The First Air Line in the World » (la plus grande ligne du monde) ! (Musée Air France).

Année	Type	N° série	Immatriculation
1926	LeO 21-212-211-213	1	F-AIFD
1926	LeO 21-212	2	F-AIFE
1928	LeO 213	3	F-AIVG
1928	LeO 213	4	F-AIZN
1928	LeO 213	5	F-AIZO
1928	LeO 213	6	F-AJBE
1928	LeO 213	7	F-AJNS
1929	LeO 213	8	F-ALCS
1929	LeO 213	9	F-ALCY
1929	LeO 213	10	F-ALGF
1929	LeO 213	11	F-ALGG
1929	LeO 213	12	F-ALGH
1929	LeO 213	13	F-ALGI

Immatriculations Veritas des LeO 21 d'Air-Union.



LeO-21 prototype (1926). (Collection Arnaud Delmas).

Le « RAYON D'OR »



En 1928, le constructeur de Levallois propose une évolution du LeO 21, dotée cette fois de moteurs Renault 12 Ja de 450 ch : le LeO-213. Le choix des moteurs est plus politique que technique. La compagnie Air Union en achète dix exemplaires, pour un montant global de près de dix millions de francs. Les LeO-213 sont mis en service par la compagnie de transport française sur Paris – Londres, une ligne baptisée « Golden Ray » (« RAYON D'OR »), en juillet 1931, ainsi que sur les trajets Paris – Lyon - Marseille et Paris - Genève. Le service à bord des appareils attire une clientèle sensible au raffinement. *Air-Union*, pour rentabiliser son investissement, crée sur Paris Londres une seconde classe au tarif attractif (550 francs aller et retour).

dimanche, du 20 avril au 3 octobre, et enfin du 4 octobre au 31 décembre deux allers et retours quotidiens en semaine et un le dimanche.



LeO-21 cabine intérieure. (Collection Arnaud Delmas).

Caractéristiques	
Envergure	22,76 m
Longueur	15,40 m
Hauteur	4,30 m
Surface portante	106,50 m ²
Poids à vide (210)	2 690 kg
Poids à vide (212 et 213)	2 745 kg
Combustible	800 kg
Poids équipage	160 kg
Poids passagers	1300 kg
Poids T.S.F.	50 kg
Charge marchande	1 800 kg
Poids total en charge	5 500 kg
Vitesse maximale (LeO-212)	190 km/h
Vitesse maximale (LeO-213)	200 km/h
Distance franchissable	800 km
Montée à 2000 m	12 mn
Plafond	4200 mètres

Caractéristiques techniques du LeO-21. (Données constructeur).

La ligne Paris – Londres (dont la longueur est de 375 kilomètres) est desservie par *Air-Union* à raison de trois allers et retours quotidiens pendant le mois de janvier, deux allers et retours quotidiens du 1^{er} février au 19 avril, trois allers et retours quotidiens en semaine et deux allers et retours quotidiens le



L'avion bar LeO-213 des « Golden Ray » au Bourget.



Le Bey de Tunis visite un LeO-21 d'Air-Union en 19. (Collection Arnaud Delmas).



Le ministre de l'Air Laurent-Eynac visite un LeO-213 en septembre 1928. (Collection Arnaud Delmas).



LeO-21 n° 2. (Collection Arnaud Delmas).



LeO-213 n° 4 baptisé « Capitaine Ferber », qui fait office de voiture restaurant. (Collection Arnaud Delmas).



Un LeO-213 des lignes Air-Union « Golden Ray ». (Collection Arnaud Delmas).

La durée du voyage est de deux heures en moyenne sur l'ensemble de l'année. Les tarifs sont les suivants :

Voyage aller : 450 francs⁶ ;
 Aller et retour 657 francs ;
 Surtaxe postale : 0,75 franc par 20 grammes.

Grâce aux robustes biplans métalliques Lioré et Olivier, de 1927 à 1932 le trafic sur la ligne Paris – Londres d'Air-Union ne cesse de croître (tableau). Les voitures restaurant sont une véritable trouvaille, elles sont prises d'assaut chaque soir et leur taux de remplissage est de 100 %.

Année	Km parcourus	Passagers au Km (milliers)	Messageries (en t au Km)	Poste aérienne (T par Km)
1927	576 000	1 906	126 250	459
1928	700 629	3 204	160 391	745
1929	950 606	3 993	259 228	1 331
1930	914 540	3 638	235 760	2 269
1931	1 026 256	4 786	291 895	4 207

Variations du trafic sur la ligne Paris – Londres d'Air-Union. (Source : L'année aéronautique 1931-1932).

Par ailleurs, dès 1929, la compagnie Air-Union ouvre la première liaison régulière entre Paris et Tunis-Bone, via Marseille et Ajaccio⁷. Baptisée *Thalassa*, la ligne est basée sur l'emploi d'appareils Lioré et Olivier, et sur Paris – Marseille, ligne baptisée *The Rapid Azur*.

Le 8 juillet 1930, Air-Orient ouvre avec des hydravions CAMS les lignes vers l'Orient lointain (Saïgon), exploitée par deux filiales, Air-Asie et Air-Union Lignes d'Orient.

Les compagnies aériennes françaises transportent au cours de l'année 1931 des passagers pour un total de plus de neuf millions de kilomètres, avec un taux de régularité moyen de 91 % et un taux de

6. Contrairement à toute idée reçue, le prix du billet n'a pas tellement varié entre 1928 et aujourd'hui. 450 francs de 1928 sont équivalents à 230 euros (1 500 francs) de 2001. Le prix n'a que triplé.

7. Lire dans la même collection Le premier hydravion intercontinental était français.

Le « RAYON D'OR »



remplissage moyen de 45 %, celui de la ligne Paris - Londres étant de 71 %.

Air-Union en 1928, avec la ligne Rayon d'Or, assure plusieurs vols par semaine. Les autres lignes sont Paris - Marseille, ligne baptisée The Rapid Azur, qui prolonge Londres - Paris, Alpine Express vers Genève et Thalassa entre Marseille et l'Afrique du Nord. (Musée Air France).



LeO-212 n° 2 F-FAIFE baptisé « L-P Mouillard » à moteur Hispano-Suiza 450 ch des lignes Paris - Londres.



Le LeO 213 n° 3 de la ligne Paris - Londres. (Collection Arnaud Delmas).

Au 1er mai 1932, Air-Union exploite 40 appareils : cinq Farman 190 Titan Jupiter 230 ch, huit hydravions CAMS bimoteurs Hispano-Suiza de 600 ch, treize Lioré et Olivier bimoteurs Renault 450 ch et quatorze Breguet

280 T à moteurs Renault 450 ch ou Hispano-Suiza 580 ch⁸. Depuis le début de l'année 1932, la compagnie de transport aérien assure les correspondances avec les arrivées des transatlantiques sur les lignes Le Havre - Paris et Cherbourg - Paris.

Le réseau aérien français comprend alors 14 lignes exploitées par cinq compagnies : Air-Union, l'Aéropostale, la CIDNA, la Société Générale de Transports Aériens (SGTA) et Air-Orient.

Au 1^{er} mai 1932, les cinq compagnies françaises subventionnées couvrent un réseau qui développe 40 122 km (le troisième plus long du monde, après les Etats-Unis, 81.090 km, et l'Allemagne, 52.428 km, devant l'URSS, 27.746 km, la Grande-Bretagne, 18.819 km et l'Italie, 18.723 km).

Ligne	Km	Taux de régularité	Taux de remplissage
Compagnie Générale Aéropostale			
France-AOF-Amérique du Sud	1 425 545	98 %	25 %
France-Maroc	1 588 578	97 %	36 %
Marseille-Alger	453 654	86 %	26 %
Compagnie Air-Union			
Paris - Londres	1 026 256	95 %	71 %
Paris - Marseille	556 990	97 %	49 %
Marseille - Tunis - Bône	630 091	92 %	89 %
Paris - Genève	73 098	98 %	22 %
Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA)			
Paris - Istanbul	1 611 234	76 %	41 %
Paris - Bâle - Zurich	75 276	92 %	40 %
Société Générale de Transports Aériens			
Paris-Amsterdam	384 667	95 %	47 %
Paris - Cologne - Berlin	293 414	95 %	63 %
Paris - Francfort - Berlin	137 765	97 %	57 %
Cologne - Malmoe	105 375	96 %	37 %
Compagnie Air-Orient			
France - Indochine	906 290	96 %	28 %
TOTAL	9 268 233	91 %	45 %

Poids respectif des compagnies aériennes françaises (Source : L'année aéronautique 1931-1932).

En 1934, après des années de bons et loyaux services, sans connaître d'accident, ce qui n'était pas le cas avec les machines précédentes, la compagnie Air France, dans le but d'homogénéiser son parc, vend les neuf LeO-213 encore en service à l'Armée de l'Air comme transporteur de troupes, les remplaçant sur ses lignes commerciales par des Potez 62.

Le Lioré et Olivier a été le premier appareil d'Air France, en 1933. Les prestations à bord et l'avion étaient si réussis que bien des passagers, cinquante ans après, s'en souviennent encore.

Gérard Hartmann

8. Air-Union est une société anonyme au capital de 14 millions de francs dont le siège est 9, rue Auber à Paris. Elle emploie en 1931 trente et un pilotes, dont six sur la ligne de Méditerranée.

Le « RAYON D'OR »



LeO-213 F-AIVG sur l'aire du Bourget. (Musée de l'Air).



Les LeO 213 de la ligne Paris – Londres d'Air-Union, peints par Albert Brenet en 1989. (Musée Air France).



Cabine intérieure arrière d'un LeO-212 de la ligne Paris - Londres (1929) exploitée par Air-Union et baptisée « The Golden Ray ». Un Stewart servait des repas à trois groupes de six passagers assis en cabine avant. (Cliché Air France).



Présentation au Bourget le 6 avril 1929 de la flotte d'Air-Union au grand complet : Farman F61, Breguet 280 T et Lioré et Olivier LeO-213 de la ligne Paris Londres, baptisée Golden Ray, figurent en bonne place, dans leur livrée rouge et jaune. (Musée Air France).



Lioré et Olivier LeO-213 de la ligne Paris – Londres « Golden ray » en 1931. Le pilote est Adrien Foucard. (Cliché Air France)