

AÉRO-CLUB DU NORD-INDOCHINE

ANTÉCÉDENTS

L'AVIATION AU TONKIN

par Albert Lamblot

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1911)

Le Tonkin sera bientôt seul en Extrême-Orient à ne pas avoir vu évoluer dans les airs les grands oiseaux mécaniques dont les exploits étonnent le monde. Tour à tour, Saïgon, Bangkok, Hongkong, Shanghai ont eu ce spectacle, à la fois réconfortant pour les Français dont la patrie, en cela comme en tout, est à l'avant-garde du progrès, et imposant pour les indigènes dont l'âme simple, devant ces merveilles, s'emplit aisément de respect et de crainte — deux sentiments qui sont et resteront encore longtemps, en ces pays jaunes, quoi que disent et quoi que fassent les utopistes, les seules sources de loyalisme.

Ne fût-ce qu'à ce point de vue, le Tonkin aurait eu avantage à ne point laisser passer l'occasion qui s'offrait de frapper les esprits indigènes. Les journaux de Shanghai nous ont dit quelle ruée ce fut, dans les rues de la cité indigène, quand, pour la première fois, M. Vallon, quittant le champ d'aviation, s'aventura par dessus la ville. Et, pour les Français de cette Cosmopolis, notre excellent confrère *l'Écho de Chine* écrivait : « Le petit chiffon qui flottait à l'arrière du biplan était aux trois couleurs et les plus sceptiques d'entre nous — même les autres — ne l'ont pas vu passer au dessus de Shanghai sans un petit pincement à l'épigastre. » N'est-ce pas que nous voudrions bien vivre ce moment-là ?...

Mais nous sommes indigents d'argent et nos yeux de parents pauvres n'ont pu voir jusqu'ici ce que les yeux de tous les Français de France ont maintenant si souvent contemplé que c'en est devenu presque banal pour eux. Nous n'avons pu réunir, quelque activité qu'aient déployé de dévoués sportsmen, la somme nécessaire pour attirer chez nous un Van den Born ou un Vallon.

J'avoue en toute sincérité que je m'en suis assez facilement consolé quand j'ai senti naître l'espoir qu'à la place de ces oiseaux migrants et qu'il faut payer cher pour quelques brèves journées d'exhibition, nous pourrions, sans plus d'argent, avoir notre aéroplane à nous, comme nous avons déjà, à titre aviateur, M. Wintrebert ¹, qui n'attend qu'une chose : qu'on lui procure des ailes, pour voler au dessus de Hanoï et de sa zone.

Certes, je ne suis pas de ces enthousiastes qui voient déjà l'aéroplane vainqueur s'élevant majestueusement au-dessus de Saïgon pour piquer droit sur Paris et y atterrir triomphant après quelques courtes pauses d'itinéraire pour reprendre des forces avec de l'essence. Je ne vois même pas encore un aviateur couvrant le parcours Saïgon-Hanoï, avec la facilité dont ne semble pas un instant douter la Ligue nationale aérienne de France. Je craindrais pour lui le sort d'Icare, dans les forêts cambodgiennes ou laotiennes.

¹ Henry Wintrebert (1883-1963) : futur président de l'Aéro-Club du Nord-Indochine. Voir encadré ci-dessous.

Mais si, dans l'état actuel de l'aviation, je ne crois pas ces grandes randonnées prudentes, ni pratiques, je n'en suis pas moins partisan convaincu d'une sorte de petite station locale à Hanoï, où l'aviateur averti que nous avons la chance de posséder parmi nous, plein de bonne volonté et de désintéressement, s'exercerait pour la plus grande satisfaction de notre curiosité et de notre amour-propre d'abord ; pour l'étonnement respectueux des Annamites ensuite ; et enfin pour être prêt, le cas échéant, quand l'audace peut devenir un devoir, à rendre à la colonie des services plus marquants.

Ces considérations, je le sais, ne touchent pas les sceptiques — il en est à Hanoï — qui ne voient dans un aéroplane, suivant le mot de l'un d'eux, qu'un instrument « pour faire joujou ». Eh ! ce serait peut-être un peu cela, au début, tant que la curiosité des masses ne serait pas satisfaite, mais ce joujou scientifique n'en conserverait pas moins son caractère d'indiscutable utilité ; il serait, aux yeux des indigènes, un nouveau témoin de notre génie, une force latente mais redoutable dont profiterait grandement notre prestige qui n'est déjà plus si reluisant depuis que nous donnons à ce pays le spectacle anémiant de nos divisions, et que nous manifestons notre impuissance, d'année en année plus avérée, d'accorder au peuple des nhaqués les quelques satisfactions matérielles que nous lui promettons toujours sans jamais les lui donner.

Nous attendons sans doute que le Japon vienne ici-même monopoliser le bénéfice moral de l'invention nouvelle — qui est nôtre pourtant. Les entreprenants nippons, qui ne veulent être en retard dans aucune des branches du progrès humain, s'exercent, en effet, sur différents points de leurs îles, à des essais d'aéroplanes. Il seront bientôt, il n'en faut point douter, habiles en ce sport autant que les plus habiles, et ils ne sont pas gens à ne pas chercher, par des exhibitions hors frontières, à prouver aux hommes de leur race qu'ils sont toujours à l'avant-garde du progrès et que le Japon, déjà vainqueur de la Russie, est capable de tenir tête en tout et pour tout — dans les airs comme sur terre et sur mer — aux hommes d'Occident.

Ne nous laissons pas couper les lauriers sous les pieds. Conservons le bénéfice moral des inventions de notre génie ; servons-nous en pour nous imposer de plus en plus sinon à l'affection — ce serait utopique — au moins au respect de nos protégés qui ne nous seront soumis qu'autant qu'ils continueront à nous reconnaître comme leurs supérieurs par l'intelligence et leurs maîtres par la force.

C'est pour toutes ces raisons que nous suivons avec intérêt la marche de la souscription ouverte par la section hanoïenne de la Ligue aérienne. À vrai dire, notre population n'a pas manifesté le bel élan d'enthousiasme qu'on était en droit d'escompter — trop de sujets vitaux pour la colonie occupent par ailleurs les esprits — et l'on peut prévoir dès aujourd'hui que cette souscription ne réunira pas la somme nécessaire à l'achat d'un appareil d'abord, et à son entretien ensuite.

Quelques dévoués, ne voulant désespérer du résultat que devant une impossibilité bien établie, ont pensé, pour achever de réaliser l'œuvre, à s'en remettre à l'initiative privée. Celle-ci, à la vérité, ne serait déjà plus désintéressée puisque le capitaliste pressenti — un indigène, — n'avancerait pas ses piastres dans un seul but de satisfaction morale, mais aussi et surtout pour en tirer un bénéfice légitime. Quoi qu'il en soit, puisqu'il est bien établi que l'autorité locale ne peut pas faire plus qu'elle n'a décidé de faire, et puisque les souscriptions individuelles menacent d'être insuffisantes, on ne peut qu'encourager l'entreprise en question. Si, en effet, elle doit constituer pour le bailleur de fonds une bonne affaire, et de tout repos, car elle remboursera vite le capital et les intérêts — même décomptés au taux annamite —, elle n'en mettra pas moins à la disposition du Protectorat un appareil qui, piloté par un des nôtres, lui assurera tous les avantages moraux dont nous avons ci-dessus énuméré les principaux.

Qui veut la fin veut les moyens, dit la sagesse des nations. Nous faisons donc des vœux pour que les négociations engagées aboutissent et pour qu'à une époque où l'Afrique occidentale est dotée d'une station de quatre appareils, sous les ordres du général Bonnier, où la traversée aérienne du Sahara semble sur le point d'être résolue,

nous ayons bientôt, au Tonkin, notre petite station à laquelle, dès les premiers résultats acquis, ne manqueront pas de s'intéresser d'une façon plus effective les pouvoirs publics, puisqu'ils ne pourront pas en méconnaître l'utilité morale au point de vue français, et puisqu'ils ne pourront pas non plus, à un autre point de vue, n'en pas escompter des services éventuels pour le bien de la colonie.

Et justement, un espoir nous vient, que m'apporte le *Courrier de la Champagne*, auquel j'ai collaboré pendant dix ans, et qui suit de très près les questions d'aviation depuis les meetings de Reims.

Il annonce en effet que M. Klobukowski a communiqué à la Ligue nationale aérienne le résultat des expériences faites par Van den Born à Saïgon. L'aviateur a constaté que son appareil ne se comportait pas dans notre atmosphère comme en France, et que notamment son moteur, parfaitement réglé pour l'air d'Occident, avait eu en Cochinchine des défaillances singulières. L'information du *Courrier de la Champagne* se termine ainsi :

« L'aviateur a reconnu la nécessité de modifier son appareil pour l'utiliser en Asie ; c'est à ce travail qu'il s'est occupé au Siam. Le gouverneur général de l'Indo-Chine a assuré la Ligue nationale aérienne que, ces essais terminés, il songerait à utiliser les ressources incalculables des engins aériens au profit de son administration. »

Acceptons-en l'heureux augure.

L'aviation au Tonkin (*L'Avenir du Tonkin*, 12 avril 1912)

Jeudi matin, à 9 heures, M. le gouverneur général [Sarraud], accompagné du lieutenant Jean Renaud, son officier d'ordonnance ; M. le général en chef Pennequin, accompagné du capitaine Scheidhaner, son officier d'ordonnance ; M. Simoni, résident supérieur ; M. Logerot, administrateur-maire, se sont rendus rue Paul-Bert, dans les anciens magasins Debeaux, où est exposé depuis quelques jours un aéroplane construit par M. Achard².

Une commission d'examen, présidée par M. Rouen, ingénieur des Travaux publics, assisté de MM. Caggini, inspecteur principal des chemins de fer, du chef d'escadron Glandu, du capitaine d'artillerie Lemerrier, de M. Wintrebert, commis des S. C., pilote aviateur, y fonctionnait, qui a entendu les différentes explications fournies par l'inventeur et a présenté, à son tour, les observations qu'elle a jugées nécessaires.

Voici les caractéristiques de cet appareil :

Surfaces portantes :	
Grandes ailes	26,5 m ²
Ailes mobiles	18,2 m ²
Empennage fixe	1,6 m ²
Total	41,3 m ²
Poids à vide	650 kg
En ordre de marche	100 kg

² [Casimir Louis Achard](#) : né le 25 août 1868 à Toulon. Successivement entrepreneur, fabricant de produits chimiques et directeur du bihebdomadaire *Chantecler* à Hanoï.

Total	750 kg.
-------	---------

Moteur marque Anzani [d'Asnières] 60-70 H.P.

Coefficient de sustentation en ordre de marche 18 kg. 300 par mètre carré.

Vitesse : 60 HP = $7,50/250 \times 20$ mètres = 72 km/h.

.....
Les essais de cet appareil auront lieu à la fin du mois, derrière les Établissements zootechniques.

M. Wintrebert montera l'aéroplane.

Comité de la Ligue aérienne du Tonkin (*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1913)

La réunion de ce comité, qui doit être plus justement dénommé « Comité d'encouragement de l'aviation au Tonkin », s'est réunie, sur la convocation de son président, lundi soir, à cinq heures, dans sa salon de l'Hôtel Métropole.

Étaient présents : M. Gueyffier, président ; M. de Monpezat, président honoraire ; MM. Flicoud, et Donain, vice-présidents ; André Ducamp, trésorier ; MM. Lichtenfelder, Hud³, Moreau, Achard, Gravereaud, Faucillers, Besse. Absents empêchés : MM. Dubuis, Veyret, Vigneaud, Crayssac et Le Bournet.

Le comité est appelé à discuter très rapidement sur une proposition des aviateurs français Pourpe et Verminck, actuellement à Saïgon, et qui, pressentis par le *Courrier d'Haïphong*, auraient demandé qu'on leur assurât une somme nette de 25.000 francs, dégagee de tous frais, pour venir faire diverses exhibitions au Tonkin, notamment Hanoi-Haïphong, puis Hanoi-Nam-Dinh, et probablement Hanoi-Thanh-Hoa-Vinh par étapes.

Divers membres du comité assurent que M. Destenay, d'accord avec M. le gouverneur général, aurait promis des subventions s'élevant au chiffre maximum de dix mille francs. Cette assertion nécessite une confirmation officielle, le comité ne pouvant pas s'engager envers MM. Pourpe et Verminck sans une promesse formelle, nette et définitive.

D'autre part, le comité estime qu'il ne lui est pas possible de jouer le rôle d'impresario en organisant et contrôlant lui-même ces diverses exhibitions ; pas plus qu'il ne pourrait garantir aux aviateurs le paiement de la somme de quinze mille francs, attendu qu'il ne dispose d'aucun fonds.

Il est donc décidé qu'on télégraphiera d'abord à MM. Pourpe et Verminck pour leur demander s'ils ne pourraient pas réduire leur chiffre à vingt mille francs, et qu'on proposera ensuite à un entrepreneur annamite agissant sous l'étroit contrôle du comité, de prendre à sa charge l'organisation et l'entreprise de ces exhibitions, moyennant la garantie de la somme de dix mille francs.

Le comité apporterait son appui à la direction générale de ces journées d'aviation, dont il dresserait le programme ; il garantirait directement les aviateurs Pourpe et Verminck du paiement de la somme de vingt -mille francs, et se chargerait de toutes les formalités.

Une deuxième réunion du comité aura lieu aussitôt après qu'on aura reçu la réponse de MM. Pourpe et Verminck.

³ Paul Hud (1874-1945) : ingénieur des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Ligue aérienne du Tonkin
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 avril 1913)

Le comité de la Ligue aérienne du Tonkin s'est réuni mercredi 2 avril à 9 h. 1/4 du soir dans le salon de lecture de l'hôtel Métropole sous la présidence de M. Ficoud, vice-président.

Après que M. Achard eût accepté à titre provisoire les fonctions de secrétaire, les représentants autorisés de l'ancienne ligue aérienne ont fait connaître qu'ils mettaient à la disposition du comité le reliquat de l'encaisse provenant des souscriptions faites antérieurement.

Le reste de la séance a été consacré à l'organisation définitive de la société. Une commission a été chargée d'élaborer les statuts. Le comité décide qu'il adressera aussitôt que possible un appel au public sous forme de lettres individuelles. Le projet de statuts sera communiqué en même temps et les personnes qui auront adhéré à la société et versé la première cotisation seront convoquées en assemblée générale.

Le comité a prié son président d'honneur, M. de Monpezat, qui doit se rendre prochainement en France, d'y faire toutes démarches utiles en vue du développement de la ligue et de chercher à assurer à celle-ci les bienveillants concours qu'il pourra trouver.

L'AVIATION AU TONKIN

La « Curieuse »
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juin 1913)

M. Chané, l'aimable directeur de la filature de coton ⁴, qui, tout comme M. Gueyffier, MM. Ficoud, Faucillers, Hud, s'est enthousiasmé pour l'aviation, a bien voulu nous conduire, ce matin, auprès de la *Curieuse*, remise depuis hier sous un hangar de la filature et c'est en cet endroit que nous avons retrouvé, sain et sauf, toujours souriant, toujours affable, le jeune aviateur Marc Pourpe occupé à soigner sa « chère blessée ».

M. le lieutenant Salel était à ses côtés et tous deux, revêtus de la combinaison des hommes-oiseaux, [mots illisibles] endoloris ou brisés de la *Curieuse* cependant que des coolies débarrassaient l'appareil de la boue rapportée du bain pris à Sen-Hô.

Le mécanicien de M. Marc Pourpe, parti hier à Haïphong chercher du bois de frêne pour changer le fuselage arrière qui, dans la chute, avait été complètement brisé, était déjà de retour, en sorte que les réparations de cette partie délicate ont pu commencer aujourd'hui.

Et tout en maniant le marteau, Marc Pourpe nous dit sa ferme volonté d'exécuter le raid projeté, mais cette fois en sens inverse.

Dès qu'il aura essayé l'appareil et que tout fonctionnera bien, il partira pour Lang-Son en chemin de fer. À Lang-Son, il exécutera un meeting, survolera la frontière, puis reviendra à Hanoï par la voie des airs. « Je veux accomplir ce raid, malgré les difficultés qu'il présente, je l'accomplirai » nous dit-il.

Comme nous l'avons déjà dit, c'est le soleil aveuglant qui a empêché l'aviateur de continuer sa route : « Je ne voyais absolument rien, j'ai jugé sage de faire demi-tour, navré en moi-même de ce contre-temps. »

Et plaisamment, il nous narre sa chute : « J'ai atterri à l'envers, . . . sur la cabane, je vous montrerai des photographies de ce singulier atterrissage. »

⁴ Meiffre cousins et Cie.

Après quelques instants de conversation, nous nous retirons pour ne point gêner l'aviateur dans son travail, nous excusant d'être venu ainsi le déranger... mais un journaliste, pour renseigner ses lecteurs, doit aller partout et c'est là notre excuse.

Il nous revient que M. le résident de Bac-Giang a écrit ce matin à M. le résident supérieur pour demander une peine disciplinaire pour le quan-huyen et une amende de 300 piastres pour le village qui a mis la plus mauvaise volonté à porter secours à l'aviateur.

H. M.

Un communiqué officiel

L'aéroplane de M. Marc Pourpe a été transporté hier matin à Hanoï et a été placé dans un des hangars de la « Cotonnière » mis gracieusement à la disposition de l'aviateur par le directeur de cette société.

Ainsi que cela avait été annoncé, « la Curieuse » a, en somme, relativement peu souffert de son atterrissage imprévu en pleine rizière.

Les réparations vont être poussées avec activité et demanderont deux à trois jours environ. Le mécanicien de M. Pourpe est descendu à Haïphong pour y acheter le bois spécial nécessaire à la réparation du fuselage, bois qu'on ne trouve au Tonkin que dans les ateliers de M. Porchet.

Dès que son appareil aura été remis en état, M. Marc Pourpe procèdera à Hanoï à quelques essais pour s'assurer de son fonctionnement régulier et de la mise au point du moteur.

Si les résultats de ces essais sont satisfaisants, l'aviateur, qui tient à exécuter point par point le programme précédemment arrêté par lui, tentera à nouveau le raid Hanoï–Lang-Son si malencontreusement interrompu mardi dernier.

Hanoï
Baptêmes de l'air
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 juillet 1929)

Le commandant Sarmento de Beirès, aviateur portugais, actuellement à Hanoï, procède, depuis quelques jours, au camp de Bach Mai, à une série d'essais intéressants l'aviation. M. de Beirès, qui est homme aussi aimable qu'aviateur habile, fait profiter ses nombreux amis de ces essais afin qu'ils puissent avoir la première notion du vol en avion. C'est ainsi que madame Masson [née Demange (des GMR)], madame Maréchal, madame Marliangeas, M. Despinoy [de Haïphong, marié à une Dlle Demange], le Cdt Jean, M. Lacollonge viennent de subir, ces jours derniers, sous le parrainage de M. de Beirès, le « baptême de l'air ».

Ce matin encore, cet excellent pilote a fait le tour du massif du Tam-Dao, ayant à bord M^{lle} Alice et M. Jacques Franceries La charmante fille de madame et de M. le général Franceries — qui est, entre parenthèses, une aviatrice consommée malgré ses 16 ans — a pu même prendre le volant et piloter le zine de M. de Beirès avec l'adresse et l'assurance d'un vrai « as ».

Nous adressons nos sincères félicitations à tous les audacieux de ce baptême aérien, et nous ne doutons pas que M^{lle} Franceries ne fasse quelque jour le tour du monde, suivant les traces d'Arrachard et Rignot.

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 décembre 1929)

Il vient de se créer un comité nord-indochinois de propagande aérienne affilié à la ligue internationale des aviateurs. Le président en est M. Wintrebert ; les vice-présidents sont MM. Borzecki, Got [Banque de l'Indochine] et Gallois, les secrétaires MM. Thibon et Dassier [Garage Aviat], le trésorier M. Furiat, tous pilotes-aviateurs ou observateurs.

Henry Édouard Auguste WINTREBERT, président

Né à Calais, le 20 juillet 1883.

Fils de Georges Wintrebert, avocat, maire de Calais (1888-1889), juge d'instruction à Cantho (avis de décès : *Le Temps*, 30 août 1903) et de Cécile Saint Loup († Paris, 1934).

Marié avec Germaine Souël († Bacninh, 1934). Dont :

— Jacques (Hanoï, 1911), médecin ; Michel (administrateur des services civils au Tonkin), Cécil (commis du Trésor, marié en 1937 à Hanoï avec Marie Antoinette Barraza) et Jacqueline. Remarié en décembre 1938 avec M^{me} Camille Renée Wiet.

Bachelier ès lettres.

Commis des Services civils de l'Indochine (24 sept. 1903).

Commis à Sontay.

Obtient un témoignage officiel de satisfaction comme directeur de la délégation de That-khé (*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1913).

Administrateur adjoint à la résidence de Kiên-An (mai 1913).

Délégué pour la zone suburbaine de Haïphong (avril 1914).

Sous-lieutenant d'infanterie et affecté au 17^e R.I. (8 juin 1915). Détaché à l'aviation. Pilote. Mis hors cadres (12 déc. 1916).

En poste à Saïgon.

Chef de cabinet et directeur des bureaux de la résidence supérieure du Cambodge.

Affecté à la direction des services économiques du gouvernement général à Hanoï (janvier 1922).

Résident de France à Bac-Ninh (mai 1925).

Président de l'amicale des [Gas ch'Nord](#).

Chef de la province de Baria (Cochinchine) (avril 1928).

Chef de la province de Laokay (août 1928).

Chef du 1^{er} bureau de la résidence supérieure (fév. 1930).

Résident de France à Bacninh (février 1933).

Résident de Hung-yên (1937).

Résident supérieur (septembre 1938).

Chargé d'une mission visant à organiser l'envoi de populations annamites en Afrique, particulièrement en Côte-d'Ivoire (nov. 1938-mars 1939) : projet abandonné.

Inspecteur général du travail en Indochine (juin 1939).

Mis à la retraite (décembre 1940).

Rapatrié (septembre 1941).

[Dénoncé par Vichy comme franc-maçon](#) (*JOEF*, 4 février 1942).

Chevalier (1921), officier (1948), commandeur (1957) de la Légion d'honneur.

Croix de guerre 14-18 avec deux citations et croix de guerre 1939-40 avec une citation.

Commandeur du dragon d'Annam (juillet 1935).

Décédé en son domicile à Paris, le 15 janvier 1963.

Le baptême de « La Licorne »
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 décembre 1932)

L'Aéro-Club du Nord-Indochine ayant reçu son premier avion décida tout aussitôt de le faire baptiser.

Il tint à entourer cette cérémonie d'un certain éclat ; c'est pourquoi samedi 17 décembre à 16 h. 30, répondant à l'aimable invitation lancée, une assistance de choix et des plus élégante — l'élément féminin dominant — se trouvait réunie à Bach-Mai où le Camp d'aviation militaire, fort accueillant, avait donné l'hospitalité au jeune appareil.

Le R. P. Mazel, Légion d'honneur, Croix de guerre, assisté de M. Andreani, tous deux jadis de l'arme, procéda à la bénédiction religieuse. Ayant récité les prières liturgiques et aspergé l'hélice d'eau bénite, il s'effaça devant la charmante marraine, madame Pagès, et le parrain « par procuration » M. Guillon, le sympathique agent des Messageries Maritimes à Haïphong, Tonkinois de longue date et fort estimé.

Un mignon pilote, tout de laine blanche habillé, avait pris place au poste de conduite. Ce n'était autre que Potzui Pagès, le charmant enfant de la marraine et de notre résident au Tonkin.

Madame Pagès, sur l'invitation de M. Wintrebert, président de l'Aéro-Club, et de M. Borzecki, lesquels avec M. Andreani n'ont pas ménagé leurs peines pour aboutir à former l'Aéro-Club du Nord-Indochine, madame Pagès, d'un geste décisif et aux applaudissements de l'assistance, brisa la bouteille de champagne suspendue par un ruban à l'hélice.

Puis M. Guillon prenant la parole prononça le petit discours que voici :

Monsieur le président de l'Aéro-Club,
Mesdames, Messieurs,

Il me revient le très and honneur de représenter monsieur Georges Philippar, président du conseil d'administration des Messageries Maritimes, qui, sur la demande de son ami, M. Wintrebert, président de l'Aéro-Club, a accepté le parrainage du nouvel avion de tourisme Je suis donc parrain par procuration.

Vous excuserez mon peu d habileté et mon émotion à prendre la parole devant l'élite de la société tonkinoise.

Le nom de « Licorne » choisi pour ce nouvel avion rappellera que la Compagnie des Messageries maritimes ne s'est jamais désintéressée des moyens de transport nouveaux. À l'origine, sous la raison sociale de Messageries nationales, elle exploitait exclusivement des diligences puis, sous le nom de Messageries Impériales et de Messageries Maritimes, elle étendit son activité à la navigation maritime. Le nom de son premier navire à vapeur, *Périclès*, est encore dans la mémoire de tous les marins. Du petit *Périclès* nous sommes parvenus au nautonaphte *Aramis*, dernière conception moderne des paquebots.

Pendant la Grande Guerre, la Compagnie des Messageries Maritimes a étendu son activité, par ses chantiers de La Ciotat devenus depuis Société provençale de constructions navales, à l'aviation ; elle y a fabriqué des avions, des hydravions pour la dense nationale et elle continue à e construire. En 1926, le Météore, hydravion multimoteurs, sortait des ateliers de la Société provençale et remportait le grand prix. M. Georges Philippar, lors du congrès des chambres de commerce d'outre-mer, a déclaré avec autorité que l'avion devait être l'associé de la marine marchande. Cette association existe déjà sur l'Égypte, sur New-York, sur l'Amérique du Sud, elle doit être intensifiée.

La Compagnie des Messageries Maritimes a pris comme arme une licorne, animal symbolique de la mythologie indienne représentant un âne blanc dont la tête s'orne d'une corne effilée et très longue. La licorne personnifie la persévérance dans l'effort et la longévité, la corne, le succès ; aucun obstacle ne peut et ne doit résister à l'emblème

cornu. L'avion Licorne doit suivre les traces de son aînée. Il effectuera, sous la direction de ses pilotes émérites, de nombreux et beaux voyages. Il attirera à l'aéro-Club des membres de plus en plus nombreux pour permettre la création à Hanoï d'une école de pilotage.

Permettez-moi maintenant d'offrir un porte-bonheur au Licorne ; comme il se doit, c'est une licorne de fabrication locale.

En souvenir de cette belle journée qui marque une étape dans l'aviation indochinoise, madame Pagès, la marraine, voudra bien accepter une réplique de ce porte-bonheur.

Malheureusement, l'artisan indigène a manqué de parole et ces porte-bonneurs ne seront prêts que dans quatre ou cinq jours.

Je souhaite à la marraine, à l'aéro-club, au Licorne, longévité, bonheur, succès. »

Les applaudissements retentirent à nouveau.

M. Tisseau sauta alors lestement dans l'appareil, convia M^{lle} Gaix à prendre place à ses cotes avec le jeune Pagès et, après quelques minutes de roulement, il prit son vol et décrivit dans l'air des courbes savantes et gracieuses, tandis qu'au dessus de lui évoluait majestueusement un des grands aînés de l'escarille de Bach-Mai.

Après M^{lle} Gaix, madame Andreani prit le départ.

L'appareil faisait ainsi ses débuts sous les plus gracieux auspices.

On regretta l'absence de M. le gouverneur général et de toutes les hautes personnalités civiles et militaires que les assemblées qui siègent actuellement ou les manoeuvres retenaient éloignées du camp de Bach-Mai.

Jean [Méländri, de l'hôtel Métropole] était venu dresser un coquet buffet. On s'y arrêta volontiers quelques instants, avant d'aller s'asseoir sous un des grands hangars transformé en salle de cinématographe où, sur un écran flanqué de deux superbes avions, allaient être projetée une série de films : *La Croisière bleue*, *Les escadres aériennes du service de l'aviation de l'armée et du service photographique de l'aéronautique indochinoise* ; *au Laos, au pays Moï, en baie d'Along*, pour terminer par *le Roi de l'Acrobatie* (Marcel Doret).

Ainsi la réception se termina de la plus agréable façon.

Une estrade avait été dressée pour recevoir la marraine, madame Pagès, le parrain, M. Guillon, le Révérend Père Mazet et quelques autres personnalités.

Le service d'ordre qu'assurait la gendarmerie, très bien compris, fut assuré d'irréprochable façon.

À 8 heures, un dîner d'une cinquantaine de couverts réunissait autour d'une table dressée avec un goût parfait dans les grands salons de l'hôtel Métropole les membres de l'Aéro-club du Nord-Indochine.

Puis une soirée dansante très animée clôturait cette belle journée qui marquera dans les annales de l'Aéro-club du Nord-Indochine.

Manikus filma quelques-unes des phases de la réunion.

Aéro-Club du Nord-Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 décembre 1932)

Dimanche, après-midi, au terrain de Bach-mai, le moniteur du Club, M. Tisseau, a donné le baptême de l'air à madame Pluspellec et MM. Demange ⁵, Foursaud, Charbonnier, Boyer, Jacomet, Murad [de la Shell] , Lacaze, M^{es} Piton et Bordaz. MM. Andreani et Vallat volèrent en double commande.

⁵ Georges Demange : fils du célèbre [Victor Demange](#), négociant et naturaliste.

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 février 1933)

L'Aéro-club du Nord-Indochine a baptisé le 17 décembre son avion « La Licorne ». Le parrain est M. Georges Philppar et la marraine M^{me} Pagès.

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DE L'AÉRONAUTIQUE À HANOÏ (*La Volonté indochinoise*, 9 février 1933)

M. Couet, inspecteur général de l'aéronautique civile au Ministère de l'air, est de passage à Hanoï, arrivé lundi de Thakhek et retournant vers le Sud.

Ancien député, M. Couet est l'un des piliers du ministère de l'air qu'il a contribué à fonder et où il a assuré une unité d'organisation et d'action parmi la précarité des ministères. Dans ses hautes fonctions, il n'a cessé d'apporter une autorité et une compétence de technicien et de pilote que lui valait en outre sa qualité d'aviateur de guerre.

C'est donc avec une respectueuse cordialité que l'Aéro-club du Nord Indochine le recevait ce matin à l'Hôtel Métropole pour un apéritif d'honneur où l'accompagnaient le colonel Edel et M. Dore [Fernand d'Or], de la [Compagnie Air Orient](#)*.

Presque tous les membres de ce jeune mais actif groupement s'étaient réunis autour de la table que présidait M. Wintrebert. Au cours de cette rapide entrevue, M. Couet faisant l'éloge de l'Aéro-Club et de l'esprit de décision et de progrès qui anime tous ses membres, a bien voulu laisser percer quelques éclaircissements sur certains points du rapport qu'il présentera au Ministre sur l'aéronautique en Indochine. On enregistrera notamment avec plaisir qu'Hanoï est appelé à devenir, dans un avenir très prochain, a dit M. Couet, une des têtes de ligne de la Compagnie Air Orient. La création de postes radio météorologiques à travers le pays comme le jalonnement de terrains d'atterrissage déjà aménagés suivant un plan d'infrastructure qui fait honneur par sa conception et par sa réalisation à notre service technique et qui a doté l'Indochine, dans tous les sens, d'une densité de terrain de sécurité qui n'est pas encore atteinte en France même, offriront à cette nouvelle ligne toutes les garanties de régularité. Comparant l'Indochine à Madagascar, l'inspecteur général de l'aéronautique a été frappé du caractère pratique que peuvent présenter pour notre pays les communications par avions légers de tourisme. Ses efforts porteront aussi sur le développement de cette aviation civile dont il a enregistré avec plaisir les premières manifestations, il y a plus d'un an, avec la création des aéro-clubs de Hanoï et de Saïgon en étroites et parfaites relations avec l'aviation militaire. Ces groupements ont déjà été l'objet de l'attention particulière du département qui leur a accordé des primes spéciales, notamment pour le transfert des appareils et, malgré les difficultés d'un budget indépendant et de plus en plus obéré par la multiplicité des primes de toutes sortes que suscite la croissance ininterrompue de l'aviation civile en France.

Toujours en dépit de cette absence de crédits, le ministère poursuivra l'instruction des pilotes de réserve dont le rôle, en cas de guerre, appelle de délicats problèmes provisoirement résolus. C'est ainsi qu'en France, dans certains centres de corps d'armée comme Clermont-Ferrand, directement privés de l'appui d'unités aériennes, le ministère a prévu la participation permanente, pour tous exercices ou mouvements, d'une escadrille de formation civile. M. Couet se propose de faire assurer l'instruction des jeunes pilotes de réserve par le personnel militaire mais sur les avions civils. Cette

mesure n'entraînera que d'insignifiantes dépenses de personnel pour l'armée et assurera une disponibilité effective de bons pilotes de réserve.

M. Couet plaidera donc la cause de l'Indochine en France. Nous ne doutons pas qu'il le fasse avec cette facilité persuasive que lui confèrent la maîtrise des questions traitées et une parfaite connaissance des secrets du sérail politique et qu'il nous a été donné d'apprécier au cours de sa brève improvisation. Les amis de l'aviation et tous les Indochinois en général peuvent s'attendre à ce qu'il nous ramène d'heureuses mesures lors de son retour parmi nous, envisagé pour octobre. C'est donc avec une confiance respectueuse que nous lui disons « au revoir ».

L'Aéro-Club
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mars 1933)

Le beau temps est revenu et, avec lui, l'activité aéronautique des membres de l'aéro-club.

Ont volé au cours des journées de samedi 11 et de dimanche 12 mars 1933 à l'entraînement :

MM. Vallat ; Wintrebert ; Demange (élève pilote) ; Chappuis.

Comme passagers : M^{me} Andréani ; M^{lles} Jacqueline et Monique Piton ; M^{me} Nervo ; MM. Passignat ; Passignat fils.

Comme pilotes : MM. Tisseau et Andréani.

Nous croyons savoir qu'étant donné l'affluence des demandes comme membres adhérents du club, le conseil de direction de ce dernier, afin de faciliter l'entraînement intensif de ses membres, a déjà consulté un avionneur en France, pour l'acquisition d'un nouvel appareil.

D'autre part, dès le terrain de Gia-Liam aura été ouvert à la navigation, l'aéro club installera sur ce terrain son matériel et... un bar.

La réception de Maryse Hilsz à Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1933)

L'aviatrice Maryse Hilsz, qui a atterri à Hanoï vendredi, à bord de son monoplane Farman à moteur Gnome et Rhône, après un voyage de cinq jours et vingt heures, a reçu un accueil enthousiaste à l'aérodrome d'Hanoï, où une foule nombreuse l'attendait.

L'Aéro-club du Tonkin a offert, samedi soir, une réception en l'honneur de l'aviatrice. Le gouverneur général, M. Pasquier, et la plupart des aviateurs du Tonkin assistaient à cette réception.

M^{lle} Maryse Hilsz a assisté ensuite, à côté du gouverneur général, à une représentation de gala, organisée au théâtre municipal par le comité de la Croix-Rouge* d'Hanoï, au bénéfice de cette œuvre.

Elle fera un séjour de quelques jours au Tonkin avant de continuer son voyage sur Tokyo.

Les fêtes du 15 août au Tam-Dao
(*Chantecler*, 13 août 1933)

Comme chaque année, le Comité des fêtes de la station d'altitude du Tam-Dao, organise, à l'occasion du 15 août, une série de réjouissances, au succès desquelles collaboreront les principales associations sportives du Tonkin, y compris l'Aéro-club du Nord-Indochine.

.....

Maryse Hiltz à Hanoi
(*Chantecler*, 14 décembre 1933)

(de *France-Indochine*)

Hier, à 18 h., les membres de l'Aéro-club du Nord, les officiers aviateurs de Bach-Mai et un groupe d'amis ont offert à M^{lle} Maryse Hiltz et à son équipage dans les salons de Métropole un apéritif d'honneur.

Malgré les difficultés que l'on avait eues de prévenir les uns et les autres, une cinquantaine d'amis de l'aviatrice étaient présents.

En l'absence du président de l'Aéro-club, M. Wintrebert, retenu par ses fonctions, ce fut le sympathique camarade Borzecki qui prononça les quelques mots d'usage pour féliciter l'équipage du Géo III Bréguet 657 CV, le premier avion militaire confié à une femme.

Malgré le mauvais temps et les nuages bas sur la région de Hanoï, Maryse Hiltz est repartie ce matin à 10 h. 1/2 de Gia-Lâm.

La météo signalant une amélioration sur la côte, l'aviatrice, décidée à s'envoler, se rendait à 10 h. sur le terrain où de nombreuses personnes l'attendaient.

Le temps d'enfiler une chaude combinaison de cuir, pendant que le moteur ronflait — de rapides poignées de main et à 10 h. 1/2, le Géo III, quittant le sol, fonçait vers Haïphong et Hongkong.

Nous le reverrons à Hanoï dans trois semaines.

AÉRO-CLUB DU NORD-INDOCHINE
CONVOCATION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juillet 1934)

MM. les membres de l'Aéro-Club du Nord-Indochine sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le jeudi 19 juillet à 18 h 30 à l'hôtel Métropole.

Ordre de jour

1° — Exposé de la situation ;

2° — Démission du comité de direction ;

3° — Élection d'un nouveau comité de direction de 7 membres (Article 8 des statuts).

Peuvent assister à cette assemblée générale :

— les membres fondateurs et statutaires ayant satisfait aux obligations prévues pour les membres actifs ;

— les membres actifs ayant acquitté leur cotisation afférente au 1^{er} semestre 1931 Art. 3 (30).

Le Président :
HENRY WINTREBERT.

À l'Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 20 janvier 1935, p. 1+2)

Après quinze jours d'un temps maussade pendant lesquels le terrain fut déserté par les fidèles du Potez 36, l'activité a repris à Gia-Lâm avec le retour du soleil.

Le dimanche 13 janvier fut une date mémorable pour le cadet des élèves-pilotes, Mignucci, qui vola seul pour la première fois ce jour-là. Quelque confiance qu'un moniteur ait dans ses principes d'instruction et, par conséquent, en l'élève qu'il a formé, ce n'est pas sans une certaine appréhension qu'il attend le retour au sol de l'émule qu'il a lâché. Et le sympathique chef pilote Tisseau avait visiblement l'épigastre contracté. Il eut, d'ailleurs, bientôt, comme les autres spectateurs une émotion assez vive. Au moment où Mignucci, après une prise de terrain effectuée dans toutes les règles de l'art, allait asseoir l'appareil, un indigène, que personne n'avait vu, tous les regards étant dirigés sur l'avion en l'air, apparut soudain au beau milieu de la piste. Pour l'éviter, Mignucci n'eut que la ressource de remettre les gaz et refaire un tour de piste. Après quoi, il posa l'appareil à la Détrôyat, involontairement sans doute, une roue après l'autre et en douceur.

Jusqu'à son « lâcher », Mignucci avait volé 7 h. 30 en double commande. Étant donné que les vols n'ont lieu que les jeudi et samedi après midi et le dimanche, que le moniteur, parti en mission, a été absent quinze jours, ce nombre d'heures, restreint en raison du manque de continuité, fait honneur à l'élève et au moniteur.

Les pilotes Bussy, David, Vallat ont volé autour de l'aérodrome. M^{me} Develey ⁶ a pris le baptême de l'air.

À la section de vol, on attend les plans demandés à Saïgon pour commencer la construction du planeur.

Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 11 avril 1935, p. 6)

Malgré les circonstances atmosphériques particulièrement défavorables durant la deuxième, plusieurs vols ont eu lieu à Gia-lâm, effectués par M^{me} Belot, MM. Foursaud, Develey, Souchan et Vallat.

Il se pourrait fort que le nombre des avions privés au Tonkin s'augmentât prochainement d'une unité. Un commerçant à Hanoï recherche, en effet, actuellement, un associé pour acquérir avec lui un des tous derniers modèles du Salon de l'aéronautique.

À l'Aéro-club du Nord-Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mai 1935)

Samedi et dimanche, de nombreux vols ont été effectués par MM. Drouin ⁷, président du Club, M^{me} Godebille [Godbille], M^{me} Tricoire, MM. Chappuis, Lafon, Ponneau, Borzecki, et plusieurs jeunes gens, avec le moniteur Tisseau à bord du Potez-36. Le pilote David a volé également sur le Potez 36 et M. Plossu a poursuivi son entraînement seul

⁶ Émilienne Rieul (Saint-Croix de Saint-Lô, le 27 décembre 1899-Nice, 11 juillet 1951) : divorcée de Léopold Jasmin. Remariée en 1931 avec Alfred Werner Develey (Hérisau, Suisse, 19 juin 1905) : comptable à la CCNEO.

⁷ Pierre Drouin (1895-1979) : directeur général de la [Société indochinoise d'électricité](#).

M^{me} et M. Vallat ont volé sur le Luciole ainsi que Étienne Poulet qui a fait goûter à M. Foursaud les charmes de l'acrobatie aérienne.

Les visiteurs furent nombreux également et eurent la satisfaction de pouvoir se rafraîchir. Nul doute que le Club House qui sera prochainement édifié, soit très fréquenté en raison de l'attrait qu'offrent aux spectateurs les manœuvres des avions et de l'heureuse situation de l'aéroport, toujours ventilé.

Tourisme

M. Vallat a atterri à Gialam samedi après midi, après avoir effectué, à bord de son Luciole Renault, un voyage de 4.000 km qui l'a conduit successivement à Saïgon, par la Côte d'Annam, Phnompenh, Angkor, et retour par la même route. La protection météorologique assurée par M. Bruzona été parfaite, les prévisions données s'étant toujours réalisées. Les transmissions télégraphiques, ou plutôt la remise des télégrammes laissa parfois à désirer, et le pilote n'a pas toujours été touché par les communications de l'Observatoire. C'est ainsi qu'à Hué, des renseignements très défavorables arrivées avant son départ ne lui ayant pas été remis, il s'envola par beau temps et trouva peu après un plafond nul et une pluie continue jusqu'aux abords de Vinh.

Ce voyage démontre les possibilités du grand tourisme aérien en Indochine, pour des frais sensiblement équivalents à ceux des autres moyens de transport, compte tenu du temps gagné. On ne peut que souhaiter que d'autres Tonkinois suivent l'exemple de M. Vallat et donnent au Tonkin une activité aéronautique comparable à celle de la Cochinchine.

À son départ, lundi, M. Vallat avait amené M. Sacco* jusqu'à Vinh et lui avait fait survoler les grands travaux en cours dans la région de Do-Luong pour lesquels il est entrepreneur. Cette vue d'ensemble, que seul l'avion pouvait lui fournir, a particulièrement satisfait M. Sacco.

Accident d'aviation (*Chantecler*, 23 mai 1935, p. 6)

Un accident d'aviation s'est produit à Gia-lâm. Un avion de tourisme de l'aéro-club monté par le chef pilote T. et l'adjudant L. — qui faisait un jour de promenade — s'est abattu sur le sol au moment où il atterrissait.

L'avion fut complètement détruit, le chef pilote T., ayant eu quelques contusions à la figure, a été transporté à l'hôpital Lanessan pour traitement.

L'adjudant T. est indemne.

Une enquête est ouverte.

À l'Aéro-club du Nord-Indochine (*L'Avenir du Tonkin*, 28 mai 1935)

Le comité s'est réuni vendredi et a décidé l'acquisition d'un nouvel appareil. En attendant son arrivée, les vols ont lieu, dans les conditions habituelles, sur le Luciole « Maryse ».

Ont volé dimanche, comme pilotes en commande, MM. Beaucarnot⁸, Girardot et Vallat.

⁸ Claude Beaucarnot (1896-1983) : directeur des Tuileries de l'Indochine.

1935 (juin) : création des [Ailes tonkinoises](#)

PUBLICITÉ PAR AVION
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1935)

Un avion des Ailes tonkinoises piloté par M. Vallat ; un avion de l'Aéro-Club piloté par M. Chapuis, avec comme passager M. Drouin, ont survolé Hanoï et la province le premier dans la matinée, le second dans l'après-midi du 14 juillet pour distribuer les prospectas « Mélia Marina Rouge ».

Et ce matin, il y avait foule devant les [Établissements Rondon et Cie](#) ; les personnes-françaises, annamites, chinoises qui avaient eu la chance de tomber sur un prospectus accompagné d'un bon venaient chercher les excellentes cigarettes « Mélia Marina Rouge ».

L'Aviation au Tonkin
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juillet 1935)

À l'Aéro-Club du Nord-Indochine — Le samedi 7 juillet, M. Tisseau a réceptionné le nouveau Potez-36 que le lieutenant Retourna avait convoyé de Saïgon. Le dimanche 14, M. Bouris, le nouveau moniteur, accompagné de M. Drouin, a effectué le circuit Hanoï-Phuly-Nanidinh-Haiduong avec lancement de prospectus sur ces centres. MM. Maison et Larrivé ont également volé à bord de nouvel appareil.

AVIATION

Aéro-club
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 août 1935)

L'assemblée générale de l'Aéro-Club du Tonkin (Aéro-Club du Nord-Indochine et Ailes tonkinoises réunis) avait élu, le 19 août dernier, après modification des statuts, un conseil d'administration de douze membres dont le bureau avait été composé comme suit :

Président, M. Baucarnot (pilote aviateur) ;
Vice-présidents, MM. Lécorché, le Dr. Marliangeas ;
Secrétaire général, M. Vallat (pilote aviateur) ;
Secrétaire adjoint, M. Rigault (élève pilote) ;
Trésorier, M. Rochat (élève pilote) ;
Trésorier adjoint, M. Chantemerle ;
Membres : MM. David (pilote aviateur) ; Labelle (pilote aviateur) ; Perroud ; Nguyễn Thieu ; Wintrebert (pilote aviateur).

Ce conseil, tout disposé qu'il fut à se consacrer activement au développement de l'Aviation, s'était vu dans l'obligation de démissionner en entier quelques jours après, la

légalité des décisions prises par les assemblées des 21 juillet et 19 août étant contestée par certains membres de l'Aéro-Club, avec intention affirmée de recourir au Tribunal.

En attendant tant qu'une décision, non susceptible d'être arguée de nullité, à la diligence des membres se refusant à admettre la validité des votes antérieurs, les archives ont été confiées à M. Vallat et les pièces de comptabilité à M. Chantemerle, ex-secrétaire et trésorier du comité provisoire, qui s'en dessaisiront entre les mains de personnes qualifiées de l'Aéro-Club du Nord-Indochine et des Ailes tonkinoises.

(Communiqué)

Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 16 juillet 1936, p. 2)
(*Les Annales coloniales*, 12 août 1936)

Le comité de direction de l'Aéro-club du Nord-Indochine a adressé à ses membres, à la date du 3 juillet, la lettre dont nous donnons le texte ci-dessous

Hanoï, le 3 juillet 1936

Monsieur et cher camarade,

Nous avons le plaisir de vous informer que, à l'assemblée générale extraordinaire du 2 juillet, où nous avons été heureux de voir, sur 117 membres, 93 d'entre nous présents ou représentés, les modifications et ajouts à nos statuts proposés par notre comité ont été votés à l'unanimité.

Ces modifications et ajouts devenaient nécessaires, vous le savez, pour permettre l'accès à l'Aéro-club de nos camarades des « Ailes tonkinoises ».

Cette opération a été réalisée à la date du 2 juillet, à la suite du vote émis par l'assemblée générale extraordinaire des « Ailes tonkinoises ».

Il n'y a donc plus, désormais, qu'un seul club d'aviation au Tonkin.

Ce club unique s'appelle « Aéro-club du Nord-Indochine. Groupement de propagande du Nord-Indochine pour le développement de l'aviation et Ailes tonkinoises réunis »

L'administration de l'Aéro-club du Nord-Indochine est confiée désormais, et jusqu'au 15 juillet 1937 (moment où auront lieu de nouvelles élections) à un comité composé de 10 membres dont voici les noms :

Président : A. Lataste [Dông-Triêu]

Vice-Présidents : Andréani [transitaire], Lafon [Pharmacien], Joseph [DTP].

Secrétaire général : Jacques Got [Banque de l'Indochine, Hanoï]

Secrétaire adjoint : Guézennec.

Trésorier : Chapuis.

Membres : A. Dassier [Garage Aviat], Godot, Mayet, Nguyễn De, Rochat, Siffray, Tabourot [Poinsard & Veyret], Venturini.

Nous profitons de cette occasion pour vous préciser que le matériel de l'Aéro-club du Nord-Indochine se compose désormais des 5 appareils suivants :

1 Potez 36 biplace

2 Luciole Bengali Junior biplace

1 C 59 Hispano 180 CV biplace

1 Farman Hispano 240 CV, 5 places

Veillez agréer, Monsieur et Cher camarade, l'assurance de nos sentiments cordiaux.

Pour le président en congé

Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 15 octobre 1936, p. 8)
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1936)

Par décision du résident supérieur, l'Aéro-club du Nord-Indochine (groupement de propagande du Nord-Indochine pour le développement de l'aviation) est autorisé à s'appeler « Aéro-club du Nord-Indochine. Groupement de propagande du Nord-Indochine pour le développement de l'aviation et Ailes tonkinoises réunis »

La fête de l'Aéro-club à Gia-Lâm
(*Chantecler*, 5 novembre 1936, p. 8)

Les personnes qui comptent participer au rallye surprise, pour la fête de l'Aéro-club le 7 novembre, sont priées de se faire inscrire sans retard, afin de faciliter le travail du comité d'organisation. De même, il est recommandé instamment aux personnes qui viendront à Gia-Lâm dans la nuit du 7, de retenir dès maintenant leur table à la Taverne royale.

On ne doit craindre ni le froid, ni la rosée au bal de l'Aéro-club le 7 novembre à Gia-Lâm. Le bal sera, en effet, donné dans le Grand Hangar d'Air-France et les dames ne risqueront pas d'abîmer leur robe, ni d'attraper froid. La seule précaution utile à prendre est de retenir sa table à la Taverne royale.

HOMMAGE À DO-HHU-VI (1884-1916)

Fils d'un tong dôc de Cholon, il suit des études à l'institution Taberd, de Saïgon, puis au Lycée Janson-de-Sailly et au collège Sainte-Barbe à Paris, enfin à Saint-Cyr.

Il se signale ensuite par un héroïsme exceptionnel.

Saïgon lui dédia une rue en 1917. Voir [Baudrit](#).

Au printemps 1937, un comité se constitua à Saïgon pour ériger un monument à sa mémoire, à laquelle on joignit un peu plus tard celle de Roland Garros, autre enfant du pays. Nonobstant, les fonds manquèrent. En janvier 1944, le comité exposa au théâtre différentes maquettes.

Entre-temps, le 6 septembre 1937, deux plaques en français et en quoc ngu furent apposées sur son cénotaphe à l'aéroport de [Tan-Son-Nhut](#).

En septembre 1941, *Indochine, hebdomadaire illustré*, lui consacra un article que reprit *L'Écho annamite* du 17 courant

Le nouveau hangar de l'Aéro-club
(*Chantecler*, 3 octobre 1937, p. 6)

Demain, dimanche 3 octobre, sera inauguré à l'aérodrome de Gia-Lâm, le nouveau hangar de l'Aéro-club du Nord-Indochine qui sera dédié à la glorieuse mémoire du capitaine Do-huu-Vi.

Une cérémonie aura lieu à cette occasion à 16 heures 30 ; au terrain, en présence de M. Yves Châtel, résident supérieur, S. E. Hoang trong Phu et du lieutenant-colonel Devèze, commandant de l'Air en Indochine.

Antoine Baffeuf, président

À l'Aéro-club
(*Chantecler*, 17 octobre 1937, p. 6)

Le comité nouvellement élu de l'Aéro-club du Nord-Indochine s'est réuni pour procéder à l'élection du bureau :

Ont été élus :

Président, M^e A Baffeuf ;

Vice-présidents, MM. Robert Joseph Laporte et Creuse ;

Secrétaire général, M. Guézennec

Trésorier général, M. Rochat ;

Secrétaire-trésorier adjoint, M. d'Encausse de Gantiès.

L'Aéro-club du Nord Indochine a inauguré son nouveau hangar.
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1937)

L'aviation ne jouit peut-être pas au Tonkin de toute la faveur qu'elle mérite, mais l'on peut être sûr que grâce à l'action silencieuse, mais sûrement féconde déployée par l'Aéro-club du Nord-Indochine, la cause aéronautique triomphera ici comme un peu partout.

Le 3 octobre, l'Aéro-club fêtait l'inauguration de son nouveau hangar. Cette construction, qui est entièrement l'œuvre de l'armée de l'Air indochinoise qui l'a exécutée et offerte, abritera dorénavant les cinq appareils du Club. Au fronton du hangar, un nom a été gravé : celui du capitaine Dô-huu-Vi, mort pour la France et pour l'Indochine, ses deux patries, quelque part dans la Somme, il y a 25 ans.

C'est pour rendre hommage à sa mémoire, pour affirmer leur foi dans l'aviation française qu'autour du général Buhner, du résident supérieur Châtel, de S. E. Hoang trong Phu, du colonel Devèze et des membres du comité de l'Aéro-club un certain nombre de personnalités hanoïennes s'étaient ainsi réunies à l'aéroport de Gia-lâm.

Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 24 octobre 1937, p. 6)

Le nouveau comité de l'Aéro-club du Nord-Indochine a tenu sa première réunion le mardi 12 octobre 1937 à 21 heures à l'Hôtel Métropole.

Le Comité a élu son bureau qui se compose comme suit :

Président, M^e Baffeuf ;

Vice-présidents, MM. Joseph, Laporte (Haïphong) et Creuse (Huê) ;

Trésorier, M. Rochat ;

Secrétaire général, M. Guézennec

Secrétaire-trésorier adjoint, M. d'Encausse de Gantiès.

Membres : Andréani, Beaucarnot [Tuileries de l'Indochine], Girardot, Lambert, Lagisquet, Lataste, Nguyễn-De, Pham-Le-Bong.

L'Aviation
L'ENTRAÎNEMENT DES RÉSERVES DE L'ARMÉE DE L'AIR EN INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1937)

L'Aéro-Club du Nord-Indochine fait de sérieux efforts pour le développement de l'entraînement des réserves de l'Armée de l'Air, dont il a la charge sous le contrôle du ministère de l'Air.

Au cours des manœuvres de Hué, le groupement indochinois a constitué une section d'avions-estafettes, composée de trois de ses appareils pilotés par le capitaine Andréani, le lieutenant David et le lieutenant Poulet, tous trois officiers de réserve.

Cette section a effectué une soixantaine d'heures de vol au cours desquelles ont été assurées les liaisons entre les divers postes de commandement. Le général Buhrer a adressé ses félicitations aux pilotes et à l'Aéro-Club à l'issue des opérations.

D'autre part, en dehors de son école de pilotage, l'Aéro-Club s'attache actuellement à mettre sur pied des sections de modèles réduits.

Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 18 novembre 1937, p. 6)

Au cours de sa dernière réunion tenue à la chambre de commerce, sous la présidence de M^e Baffeleuf, l'Aéro-club du Nord d'Indochine a constitué deux comités de propagande, l'un français, l'autre annamite.

Ces deux comités sont placés respectivement sous la présidence de M^e Lambert, avocat à la cour, et M. Pham lê Bong, directeur de la « Patrie annamite ».

En Indochine
(*Les Annales coloniales*, 4 avril 1938)

L'Aéroclub du Nord-Indochinois a organisé, le 3 mars, à l'intention des élèves des écoles publiques de Hanoï, une grande manifestation aéronautique avec le concours du commandement de l'Air.

Plusieurs milliers de jeunes garçons et de jeunes filles étaient donc venus passer l'après-midi d'un jeudi ensoleillé dans l'atmosphère d'un camp d'aviation.

Le club avait sorti toute sa flottille et l'aviation militaire avait envoyé des avions de chasse et deux Farman 221 de bombardement. Plus de 100 baptêmes de l'air furent donnés en présence du colonel Debèze, commandant de l'Air en Indochine. Une conférence diffusée sur l'aviation et diverses démonstrations aéronautiques clôturèrent la fête.

*Phi Phuong**
(*Chantecler*, 14 avril 1938, p. 4)

Nous avons reçu le 1^{er} numéro de *Phi Phuong* (Les Ailes françaises en pays d'Annam), revue française de propagande aérienne, organe de l'Aéro-club du Nord-Indochine.

Comité de rédaction : MM. O. Guézennec, C. d'Encausse de Gantiès, Joseph Lagisquet, M^e Lambert.

Cette revue complète heureusement les trop brèves informations sur l'aviation et ses progrès de la presse locale. Vu le but qu'elle poursuit, la composition de son comité de rédaction, sa bonne tenue et sa belle présentation, nous ne doutons pas qu'elle doit rencontrer auprès du public indochinois le succès le plus étendu qu'elle mérite, en raison du gros effort tenté par ses animateurs.

Nous adressons au nouveau confrère nos meilleurs vœux de prospérité.

En l'honneur de M. Borzecki
(*Chantecler*, 2 février 1939, p. 6)

L'Aéro-club du Nord-Indochine organise en l'honneur de M. Borzecki le jeudi 2 février 1939 à 20 heures, à Hanoï-Hôtel, 23-25, rue Paul-Bert, Hanoï, une popote des « Ailes » où sont conviés tous ceux qui se comptent parmi des amis de notre commandant de l'aéroport.

S'inscrire à Hanoï-Hôtel.

En l'honneur de M. Borzecki
(*Chantecler*, 5 février 1939, p. 6)

Pour fêter à son tour la cravate de commandeur de la Légion d'honneur de M. Borzecki l'Aéro-club du Nord-Indochine avait organisé jeudi soir à Hanoï-Hôtel une « popote des Ailes » où, en toute amitié et en toute simplicité, se sont réunis, autour de M^{me} et de M. Borzecki et de M. R. Joseph, vice-président de l'Aéro-club, de nombreux amis du commandant de l'aéroport.

MINISTÈRE DE L'AIR
Croix des services militaires volontaires.
(*JORF*, 6 mars 1939, p. 3036)

CHATTON (Marcel-Alexandre), adjudant. Titres exceptionnels : s'est particulièrement fait remarquer par sa participation à l'instruction des officiers de réserve. Par ailleurs, a rendu de grands services comme moniteur de l'Aéro-club Nord-Indochine.

AÉRO-CLUB DU NORD-INDOCHINE
Assemblée générale du 20 avril 1939
Rapport
(*Chantecler*, 4 mai 1939, p. 2)

L'activité de l'Aéro-club du Nord-Indochine a marqué en 1938 un net progrès sur 1937.

C'est ainsi que le nombre de membres inscrits, qui était au 31 mars 1938 de 251 (dont 33 en congé), est passé au 20 mars 1939, à 332 (dont 47 en congé).

Cet accroissement du nombre de nos adhérents est un indice certain de l'intérêt toujours plus grand que prend le public aux choses de l'Air.

Il s'est, dans la pratique, concrétisé par 528 h. 25 de vol contre 470 h. 53 en 1937. Dans ce total sont comprises 259 heures effectuées pour le compte de l'armée, contre 163 h. à ce même titre en 1937.

Les voyages ont totalisé, en 1938, 15.325 kilomètres, contre 11.815 l'année précédente.

L'école de pilotage a réalisé 15 brevets de 1^{er} et 2^e degré contre 12 en 1937, ce qui a porté de 29 à 41 le nombre de nos pilotes, alors que celui des élèves-pilotes à l'entraînement est passé de 12 à 18.

Ces résultats ont été obtenus à l'aide des six avions que possède le club et dont le nombre d'heures de vol se chiffre pour respectivement à :

Caudron Luciole 272/5 F.AOPF	179 h. 10
Caudron Luciole 272/2 F-AMDN	224 h. 05
Caudron 59 F-APQX	11 h. 20
Farman 194 F-AJIE	22 h. 00
Potez 43 F-AMPH	86 h. 30
Potez 36 F-ALQL	4 h. 50

Il est à noter que l'avion Potez 43 a été acquis par le club cette année de notre camarade Goloubinoff qui a bien voulu nous le laisser au prix exceptionnel de 3.000 piastres.

Les accidents ont été à peu près nuls. Seul l'un de nos camarades a, dans un atterrissage, faussé le train du Caudron F-AOPF et cassé son hélice. L'immobilisation de l'appareil a été de sept mois, l'hélice de rechange ayant mis tout ce temps à nous parvenir.

Enfin, tous les avions du club sont assurés à une même date qui expire le 19 août 1939.

•

Ce rapide exposé permet de constater que notre groupement est en plein développement. Rien ne peut, au demeurant, en donner une idée plus précise que la comparaison du nombre d'heures de vol que le club a totalisées annuellement depuis sa fondation :

1932 (un mois seulement)	12 h. 10
1933	130 h. 10
1934	112 h. 40
1935	40 h. 10
1936	194 h. 25
1937	470 h. 53
1938	528 h. 25

La progression dans les deux dernières années est particulièrement éloquent.

Propagande

L'une des formes les plus apparentes et les plus utiles de notre activité se retrouve dans les diverses manifestations dont nous avons pris l'initiative, ou auxquelles nous avons participé, pour atteindre le public et l'intéresser à notre œuvre.

Nous rappellerons ici, après l'inauguration du hangar Dô-Huu-Vi à Gia-lâm et la fête scolaire de l'École Thang-Long à Hanoï en 1936, la réception organisée en l'honneur du roi de Luang-prabang et celle de l'escadrille Farman de France à Gia-lâm en 1937. La même année, notre participation aux manœuvres militaires qui nous valurent des félicitations du haut commandement. Puis, en 1938, la Fête de l'Air à l'hippodrome de Hanoï, avec la séance acrobatique de l'aviateur Drouillet. La journée scolaire des écoles publiques de Hanoï, avec les baptêmes de l'air offerts gracieusement aux meilleurs élèves. Le meeting de Phu-tho à l'occasion de la fête de Jeanne d'Arc. De nouveau, une participation à des manœuvres de cadres dans la région Huê-Tourane, où nos appareils totalisèrent 47 h. 50 de vol. La Journée de l'air à Phu-lang-thuong, et, enfin, la réception récente à Gia-lâm de la mission d'officiers aviateurs siamois au cours de laquelle des toasts empreints de la plus vive cordialité furent échangés entre le président de l'Aéro-club et le chef de la mission.

Ainsi que le montre cette brève énumération, notre Association a pris à tâche de manifester en toute circonstance sa jeune vitalité ; son désir légitime de gagner sa place au soleil et de s'associer étroitement à la vie du pays, au développement et à la défense éventuelle auxquels il entend consacrer ses efforts.

Suite

(*Chantecler*, 7 mai 1939, p. 2)

Nous mentionnerons encore ici le contrat intervenu avec l'Autorité militaire pour l'entraînement des réserves, qui, tout en sauvegardant dans une large mesure les intérêts financiers du club, s'est révélé éminemment favorable pour les réservistes de l'Armée de l'air appelés à en profiter. Également, et dans le même ordre d'idées, celui d'une collaboration avec les autorités chargées de la défense du pays ; la création obtenue par nous de bourses de pilotage destinées à favoriser la formation de jeunes élèves-pilotes, que le coût relativement élevé des frais d'instruction aurait empêchés de nous venir.

Section des « Modèles réduits »

L'ambition que nous avons de pouvoir à notre tour, à l'instar de ce qui se fait en France, entrer dans la voie de cette forme très efficace de propagande, vient de prendre corps. Un atelier de fabrication va être installé dans l'un des locaux de la Foire, offert gracieusement par la chambre de commerce. Le directeur de l'École pratique d'industrie a bien voulu accepter la mission de l'organiser et d'en assurer la direction, ce dont il convient ici de lui exprimer nos remerciements. Il sera secondé dans la tâche par un officier de l'Aéronautique mis à notre disposition par le colonel commandant de l'Air en Indochine, dont l'appui et le concours bienveillant ne nous font défaut en aucune circonstance.

Les adhésions recueillies par M. Camboulive sont déjà extrêmement nombreuses. Un crédit a été ouvert pour l'achat de matériaux nécessaires à la mise en train des fabrications. Celles-ci vont commencer incessamment, et il nous est permis d'augurer pour cette création un plein succès.

Achat d'avions

Des pourparlers ont été engagés en France pour l'achat d'un nouvel appareil, un Caudron Luciole 272/5 100 CV, d'occasion, en bon état. Cet appareil serait venu renforcer utilement notre escadrille, qui risque de devenir à bref délai insuffisante pour nos besoins courants. Ces pourparlers n'ont malheureusement pas abouti, un autre acquéreur s'étant présenté et ayant conclu l'affaire alors que la durée des correspondances avec Paris nous avait empêchés de donner assez vite une réponse ferme à notre intermédiaire à Paris. Celui-ci a été, du moins, invité à poursuivre ses recherches et des dispositions ont été arrêtées pour que lorsqu'une nouvelle affaire se présentera, et nous espérons que ce sera bientôt, elle puisse être réglée dans le moindre délai.

Par ailleurs, il a été envisagé de céder à l'Aéro-club d'Annam*, récemment créé, le Luciole 272/2 pour la somme de 5.000 piastres. Cet appareil, dont la livraison immédiate nous a été demandée, ne pourra cependant être transféré à Hué que lorsque nous aurons été mis en possession de son prix d'achat. Il est, en effet, indispensable que nous conservions constamment à notre disposition les moyens financiers nécessaires pour pourvoir, sans délai, à l'acquisition du nouvel appareil de remplacement que nous avons commandé en France, sous peine de nous trouver du jour au lendemain démuni et hors d'état de faire face à nos besoins immédiats.

Secrétariat. — Organisation du travail

Des mesures d'ordre intérieur importantes ont été décidées en vue du travail et d'un meilleur rendement d'ensemble. Les diverses tâches ont été réparties en huit services : Matériel, Assurances, Entraînement des réserves, Modèles réduits, Propagande, Pilotes, Élèves-pilotes et carnets de vol, Secrétariat, Trésorerie, que se sont partagés les membres du comité, au mieux de leur compétence propre. Des instructions ont été, en outre, données pour l'expédition et le classement de la correspondance, pour la tenue des archives, etc., comme pour le renforcement du secrétariat, chargé d'opérer une centralisation de toutes les affaires dont une marche plus rapide et plus régulière doit se trouver ainsi assurée dans l'avenir.

Suite et fin
Situation financière
(*Chantecler*, 11 mai 1939, p. 2)

Celle-ci ressort clairement aux comptes-rendus détaillés d'exploitation ci-après, pour les exercices 1937 et 1938.

COMPTE ADMINISTRATIF 1937)

RECETTES	
Provenant des cotisations	3.300 \$ 00
Provenant des vols	4.800 \$ 00
Provenant des brevets	1. 800 \$ 00
Versement de la section de Hué	450 \$ 00
Versement des Ailes tonkinoises après fusion	220 \$ 00
Subventions diverses	2.965 \$ 00

Recettes tirées de l'entraînement des réserves	3.500 \$ 00
Recettes provenant des dons divers	400 \$ 00
Ristournes d'assurances	250 \$ 00
Débiteurs divers (Nicod)	300 \$ 00
Vente d'un vieux hangar	685 \$ 00
Total général	<u>18.670 \$ 00</u>
DÉPENSES	
Moniteur	3.300 \$ 00
Mécaniciens	840 \$ 00
Combustibles (huile et essence)	3.425 \$ 00
Assurances	1.320 \$ 00
Bureau Veritas	350 \$ 00
Dépenses pour Club-House et terrain Yên-lập	180 \$ 00
Fédération aérienne	30 \$ 00
Frais de déplacement du personnel	200 \$ 00
Réparations et achat de matériel	2.580 \$ 00
Obligations du Club à fin 1936 et soldées en 1937	5.271 \$ 00
Total	17.496 \$ 00
Balance	1.174 \$ 00
Total général	<u>18.670 \$ 00</u>

COMPTE ADMINISTRATIF 1938)

RECETTES	
En caisse au 31 décembre 1937	1.174 \$ 00
Cotisations	3.330 \$ 00
Vols-Baptêmes Brevets	7.392 \$ 23
Entraînement des réserves	6.351 \$ 38
Dons	100 \$ 00
Subvention gouvernement général 1937	1.000 \$ 00
Subvention résidence supérieure 1937	900 \$ 00
Subvention ville de Hanoï 1938	540 \$ 00
Subvention ville de Vinh-Bên-thuy 1938	45 \$ 00
Cession de matériel	142 \$ 00
Recettes diverses	300 \$ 00
Total général	<u>21.274 \$ 61</u>

DÉPENSES	
Personnel technique	4.633 \$ 00
Personnel administratif. Combustibles (huile. essence, etc.)	4.380 \$ 08
Loyer — Éclairage	45 \$ 69
Frais divers d'administration	444 \$ 46
Propagande — Organisation fêtes	538 \$ 99
Aéro-club de France	50 \$ 00
Souscriptions diverses	72 \$ 69
Mobilier	25 \$ 15
Bureau Veritas	418 \$ 20
Assurances	1.357 \$ 28
Réparations et achats de nouveau matériel	5.257 \$ 18
Total	17.878 \$ 72
Solde créditeur pour balance	3.395 \$ 89
Total général	<u>21.274 \$ 61</u>

La balance créditrice pour l'exercice 1938 atteignait, comme on vient de le voir, le chiffre de 3.395 \$ 89. Elle est, à l'heure actuelle, de 5.580 piastres attestant une situation financière satisfaisante, propre à permettre d'envisager l'avenir avec confiance.

Nous compléterons enfin ce rapport par l'exposé du budget prévu pour l'exercice 1939 suivant tableau ci-après :

BUDGET 1939

RECETTES	
Cotisations	4.000 \$ 00
Subventions	3.000 \$ 00
Dons et divers, Solde compte exploitation ex. précédent	4.000 \$ 00
Subvention ministère de l'Air	1.300 \$ 00
Recettes à réaliser :	
Entraînement des pilotes de réserve et des pilotes du Club, brevets. baptêmes, emprunts	3.300 \$ 00
Total	<u>16.000 \$ 00</u>
DÉPENSES	
Personnel européen (moniteur)	3.600 \$ 00
Mécaniciens	1.200 \$ 00
Frais généraux d'administration	800 \$ 00
Bureau Veritas et assurances	1.300 \$ 00

Réparations, entretien du matériel	7.600 \$ 00
Prévision pour achat nouveau matériel	7.600 \$ 00
Total	<u>16.000 \$ 00</u>

Hanoï, le 20 mars 1939.
Le comité.

Aéro-club du Nord-Indochine
(*Chantecler*, 29 juin 1939, p. 6)

La section modèles réduits de l'Aéro-club du Nord-Indochine a clôturé son année scolaire le 15 juin à 10 heures au champ de courses de Hanoï.

Bien que le commencement tardif des travaux (15 avril) et la lenteur des expéditions de France des matériaux nécessaires aient diminué son ampleur, cette sympathique manifestation n'en fut pas moins importante.

Une quinzaine d'appareils divers, planeurs et avions, fruits de longues heures de travail, prirent leur vol tant à la main que du sol sur une piste de fortune, fonctionnant parfois mieux que leurs constructeurs et surtout les assistants ne s'y attendaient.

La journée de l'aviation à Gia-Lâm
(*Chantecler*, 10 décembre 1939, p. 6)

Jeudi dernier, à l'aéroport de Gia-Lâm, un Gala des Ailes fut organisé par l'Armée de l'Air et l'Aéro-club du Nord-Indochine. À cette occasion, les élèves de toutes les écoles furent conviés à venir assister à la présentation des nouvelles unités de notre flotte aérienne.

Tour à tour évoluèrent, dans un ordre parfait, les escadrilles des Potez 63 et des Morane 406. Ce fut à l'adjudant Bertrand qu'échut l'honneur de se livrer à des exercices de haute-école aérienne, magnifiques acrobaties à 450 à l'heure, qui tinrent en haleine une foule émerveillée.

A l'issue de cette manifestation, l'Aéro-club du Nord-Indochine avait organisé des baptêmes de l'air, sur un appareil du Club, pour les enfants des écoles.

Le président du Club, M. Baffeuf, convia ensuite les officiels et la presse à porter un toast à l'aviation du Tonkin, à son chef, le colonel Devèze, et à tous ceux qui, sur le front, défendent les droits sacrés de la France.

En résumé, ce fut une magnifique manifestation qui permit à chacun d'en remporter une impression rassurante de la force et la suprématie des Ailes françaises.
