

AIGLE-AZUR INDOCHINE

Sylvain Floirat
(Pierre Bléton, *Les Financiers*, Paris, Éditions ouvrières, 1969)

[213] Après-guerre, il fonde Aigle-Azur, avec un vieux Junker pour commencer, et bientôt exploite trois lignes sur Tunis, Alger et Casablanca. En 1949, il vend son réseau d'autocars pour ouvrir une ligne aérienne sur l'Indochine où il envoie trente Dakotas. En 1953, il vend sa compagnie à l'U.A.T. pour 3 milliards de francs de l'époque (50 millions de francs 1967 environ). Son bénéfice a une odeur de piastres et les pouvoirs publics lui demandent de renflouer une usine de cars à Annonay et les Ateliers d'aviation Bréguet. [...]

[L'activité des compagnies indochinoises en avril 1950]
(*Les Ailes*, 7 octobre 1950)

Elle se traduit par 8.043 passagers payants, 255 passagers gratuits, 1.126 tonnes de fret et 7 tonnes de poste. Dans ce total,

— la compagnie Autrex entre pour 399 passagers payants, 2 passagers gratuits, 74 tonnes de fret et 400 kg de poste ;

— la Compagnie Laotienne de Commerce et Transport : 1.309 passagers payants, 85 tonnes de fret et 1.900 kg. de poste ;

— la Cosara* : 3.388 passagers payants, 41 passagers gratuits et 106 tonnes de fret ;

— la S.I.T.A : 1.031 passagers payants, 58 passagers gratuits, 202 tonnes de fret et 2.700 kg. de poste ;

— la Compagnie P. Bourgeois : 1 passager payant, 11 passagers gratuits, 200 kg de poste ;

— la C.A.T.I. : 895 passagers payants, 20 passagers gratuits, 270 tonnes de fret et 900 kg de poste ;

— la compagnie Aigle-Azur Indochine ; 1.020 passagers payants, 125 passagers gratuits, 387 tonnes de fret et 1 tonne de poste.

L'effort d'une compagnie privée en Indochine
UN TOUR D'HORIZON AVEC « AIGLE-AZUR »
(*Les Ailes*, 13 février 1954)

Outre sa flotte d'Indochine, Aigle-Azur utilise plusieurs « Stratoliner » pour ses autres services.

Tandis que l'Aviation civile française participe à la défense des États associés, laissera-t-on une entreprise étrangère prendre sa place?

LA compagnie Aigle-Azur a réuni, l'autre mardi 2 février, dans ses bureaux des Champs-Élysées, des représentants de la Presse spécialisée pour les mettre au courant de ses activités en Indochine, de ses projets et aussi de quelques problèmes assez angoissants concernant la présence et le développement de l'Aviation civile française dans les États associés. Ce sont, tour à tour, M. Sylvain Floirat, président-directeur général de la compagnie, MM. Klein, directeur technique, et Bisone, directeur administratif, qui nous ont donné d'intéressantes précisions sur l'exploitation d'Aigle-Azur et les difficultés auxquelles se heurtaient non seulement leur entreprise mais les autres compagnies françaises

Six années d'exploitation

Aigle-Azur fonctionne depuis six années en Indochine. Là-bas, en ce laps de temps, ses avions ont accompli plus de 50.000 heures de vol, totalisé environ 12.500.000 kilomètres, transportant près de 130.000 passagers et plus de 32.000 tonnes de fret, ce qui représente plus de 44 millions de km.-passagers et près de 12 millions de tonnes-kilométriques de fret.

En dehors des services civils entrant dans le cadre de leur exploitation normale, les avions d'Aigle-Azur ont apporté un concours important aux autorités militaires d'Indochine en assurant, pour celles-ci, de nombreuses missions de parachutage et de ravitaillement de la population civile, l'évacuation de postes situés dans la Haute Région, en participant aux « ponts aériens » de Na-San et de la Plaine des Jarres, en effectuant, et continuant d'effectuer chaque jour encore, des missions de ravitaillement dans le Delta tonkinois, au Laos et autres régions.

On ne peut mieux souligner la valeur des services rendus ainsi aux autorités militaires par la compagnie privée française qu'en rappelant les citations à, l'Ordre de l'Armée dont ses équipages ont été l'objet, les pilotes commandants de bord recevant la Croix de Guerre, les radios et les mécaniciens la Médaille coloniale.

Tout ce travail, civil et militaire, a été accompli par la flotte de quinze avions qu'Aigle-Azur entretient en Indochine et qui se compose de onze D.C.-3, de deux de Havilland-« Beaver » et de deux de Havilland-« Dragon ».

Du matériel français

Cette flotte va être considérablement augmentée puisque la compagnie s'apprête à recevoir deux Bristol-170, en cours de livraison, ainsi que deux S.O.-30.P « Bretagne », avec groupes d'appoint Turboméca-« Palas », eux aussi en cours de livraison, suivis de deux autres appareils du même type qui doivent être livrés fin avril. Aigle-Azur a également reçu un Curtiss-« Commando », qui a déjà été envoyé en Indochine où il effectuera, en utilisation, des vols d'essais pendant un ou deux mois. Si ces vols d'essais se révèlent satisfaisants, la compagnie recevra trois autres Curtiss-« Commando ».

Cependant, Aigle-Azur entend principalement porter son effort sur le matériel français ; ses dirigeants sont persuadés qu'il est susceptible de donner d'excellents résultats en Indochine, qu'il peut y servir notre prestige national et qu'on peut ainsi constituer, pour notre industrie aéronautique, un débouché nullement négligeable.

Les S.O.-30.P. que la compagnie recevra ont subi, sur sa demande, une modification : les portes d'accès ont été agrandies et déplacées pour rendre plus faciles le chargement et le déchargement de l'appareil et aussi en vue du transport mixte, passagers et fret à la fois, qu'il devra assurer le plus souvent.

D'autre part, dans le même souci d'utiliser le matériel français, Aigle-Azur a engagé des pourparlers avec le secrétaire d'État à l'Air afin que lui soit confié, pour essais en Indochine, un JSTord.-2.501, et d'obtenir une option pour trois appareils de ce type dans le cas probable où ces essais seraient effectivement concluants. L'Armée de l'Air, qui serait la première à bénéficier de cette solution, paraît disposée à céder à la compagnie l'un des appareils que la S.N.C.A.N. réalise pour elle.

Les révisions sur place

Un effort parallèle est accompli par Aigle-Azur dans le domaine des révisions. Actuellement, la révision générale, qui s'impose après 1.000 heures de service, exige l'envoi de l'appareil en France : le voyage aller et retour d'un D.C.-3, outre la longue immobilisation qui en découle, se chiffre, nous dit-on, par une dépense de l'ordre de 5 millions de francs....

Il était plus économique et plus rapide de confier ce travail à un Centre de révision d'Extrême-Orient comme celui de Hong-Kong, par exemple, exploité par une firme britannique. Mais ce centre, en raison des circonstances, ne peut plus suffire aux demandes ; ce qu'il révisait en trois semaines, précédemment, exige maintenant trois mois.... Et puis, la facture devait être réglée en devises étrangères.

Aigle-Azur a choisi la solution qui convenait : la décision d'installer à Saïgon, sur l'aérodrome de Tan-Son-Nhut, une station-service aménagée et outillée pour pouvoir assurer la révision de tous les avions utilisés en Indochine. Cette installation correspond évidemment à ses intérêts, mais elle a eu tout de même un réel mérite à la réaliser car elle implique un investissement de 50 millions, non compris l'outillage.

La station-service de Tan-Son-Nhut pourra commencer à travailler d'ici quatre mois ; dans six mois, on pense qu'elle sera en mesure de travailler normalement.

Les accords Air-Vietnam

Le chapitre qui suit appartient davantage à la politique générale du pays qu'à la politique aéronautique. Le 17 juin 1950 était signé l'accord franco-vietnamien. En ce qui concerne le transport aérien, il consacrait la fondation de la compagnie Air-Vietnam et lui assurait un monopole sur certains itinéraires, en particulier sur Saïgon-Hanoï. Antérieurement, le service Saïgon-Hanoï était simultanément assuré par Air-France et, une fois par semaine, par Aigle-Azur. Une autre compagnie privée, la C.A.T.I., assurait également un service espacé sur cet itinéraire.

La nouvelle convention donnait donc le monopole de la ligne — avec d'autres — à Air-Vietnam qui l'exploita désormais, seule, les compagnies françaises présentes sur la ligne étant invitées à se retirer, ce qu'elles firent.

La convention précisait notamment qu'aucune autorisation de service, sur les itinéraires faisant l'objet du monopole, ne pouvait être accordée à d'autres entreprises si l'instrument choisi (c'est-à-dire la compagnie Air-Vietnam) était en mesure de les exécuter soit par ses propres moyens, soit par affrètement d'appareils appartenant à d'autres entreprises agréées .

Or, Air-Vietnam vient de renoncer à une partie de ses droits, sur la ligne Saïgon-Hanoï, au profit de la compagnie privée S.T.A.E.O. (Société de transports aériens d'Extrême-Orient)* moyennant une rétribution de 5 % sur le chiffre d'affaires réalisé, versée par la S.T.A.E.O. à Air-Vietnam.

Aigle-Azur exprime cet avis que, si un tel accord d'exploitation devait intervenir, il eut été équitable de le conclure avec une compagnie qui exploitait déjà la ligne Saïgon-Hanoï avant qu'elle en fut évincée par le monopole d'Air-Vietnam, qui avait acquis l'expérience de cette exploitation, et qui, de surcroît, avait proposé de louer à Air-Vietnam les avions dont elle pouvait avoir besoin.

Les marrons du feu

Cependant, ce n'est là qu'un aspect des problèmes qui se posent à Aigle-Azur ; on conçoit que celle-ci lui accorde beaucoup d'attention parce qu'il touche à ses propres intérêts mais il concerne surtout ceux-ci. Ce qui est infiniment plus grave, à nos yeux, parce que, là, ce sont les intérêts nationaux et même la présence de l'Aviation marchande française qui sont en cause, c'est ce qui se passe au Laos.

Au Laos a été constituée une compagnie Air-Laos qui paraît jouir, pour certaines lignes de cet État, d'un monopole équivalent à celui d'Air-Vietnam. En fait, Air-Laos a passé un contrat avec Aigle-Azur, qui, sous le pavillon de la première, exploite les lignes du monopole.

D'autre part, depuis quelques mois, la Direction de l'Aviation Civile du Laos, précédemment assurée par les autorités françaises, a été transférée aux autorités laotiennes, en vertu de l'indépendance accordée à cet État associé. L'un des premiers actes de la nouvelle Direction laotienne a été d'autoriser une nouvelle entreprise privée à effectuer non seulement des services réguliers sur les lignes non monopolisées, mais aussi des services complémentaires sur les lignes faisant l'objet du monopole d'Air-Laos si l'on juge que celle-ci n'est pas en mesure d'exploiter ce monopole.

Or, les avions d'Air-Laos, nous l'avons vu, sont ceux d'Aigle-Azur, c'est-à-dire qu'ils sont soumis, par priorité, à l'utilisation militaire.

Lorsqu'il en est ainsi, Aigle-Azur est évidemment dans une situation assez difficile pour satisfaire à la fois les besoins des militaires et ceux d'Air-Laos. Nous présumons que ce doit être particulièrement le cas en ce moment où l'offensive viet-minh, vers Luang-Prabang, capitale du Laos, a conduit les autorités militaires, pour défendre cette capitale, à organiser un « pont aérien » important avec la participation des avions civils. Il serait assez décevant qu'au moment où les avions d'Aigle-Azur contribuent ainsi à la défense du Laos, la Direction de l'Aviation Civile de ce même Laos en profitât pour évincer la compagnie française des lignes qu'elle exploite dans ce pays au profit d'une compagnie nouvellement arrivée.

Ce serait d'autant plus décevant que cette compagnie C.A.T.-Laos ne représente aucun intérêt français, qu'elle est la filiale d'un groupement qui a son siège à Hong-Kong, animée par une personnalité étrangère dont les activités s'exercent depuis de longues années et avec beaucoup de bruit en Extrême-Orient. Il n'est que trop visible que cette compagnie, étrangère au Laos et à la France, tend à supplanter les Français en Indochine.

Au moment où vont s'engager de nouveaux pourparlers entre la France et les États associés pour définir et sauvegarder les intérêts des entreprises françaises d'Indochine, il ne faut pas que ceux de nos compagnies soient écartés des négociations. Il ne faut pas, surtout, que tandis que nos compagnies aériennes contribuent à participer au combat pour l'indépendance de ce pays, des compagnies étrangères trop entreprenantes, prennent leur place sous prétexte que les nôtres, soumises à la réquisition militaire, ne sont pas en mesure de remplir toutes leurs obligations civiles.

Pierre DESBORDES.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des relations avec les États associés
(*Journal officiel de la République française*, 3 mars 1954)

Officier

Floirat (Sylvain-Aubin), président-directeur général de la Société de transports aériens Aigle-Azur et gérant Aigle-Azur Indochine Paris. Chevalier du 28 juillet 1947.

En Indochine sur le pont Hanoï-Saïgon

La part de notre Aviation civile dans les opérations d'évacuation
(*Les Ailes*, 23 octobre 1954)

L'Aviation civile a étroitement collaboré, dans ces opérations, avec l'Armée de l'Air, transportant, pour sa part, en quelque cinq semaines, plus de 60 % des personnes évacuées.

DANS *Les Ailes* du 25 septembre (n° 1.495), nous avons mis en lumière le rôle et l'effort de l'Armée de l'Air dans les évacuations des populations du Nord-Vietnam vers le Sud, lors de ce que l'on a appelé l' « Opération Cognac ».

Sans amoindrir le moins du monde la portée considérable de l'intervention des équipages militaires dans cette évacuation massive, il est juste d'associer à cet effort celui des équipages civils qui, eux aussi, ont eu une grande part dans la réussite de l'opération. Et les précisions qui, à ce sujet, nous arrivent de Saïgon nous permettent de rendre à ces équipages l'hommage qui leur est dû.

Dans les évacuations du Nord-Vietnam, Aviation militaire et Aviation civile ont étroitement collaboré avec de magnifiques résultats.

Du 9 août au 20 septembre, l'Aviation militaire et l'Aviation civile ont assuré l'évacuation par voie aérienne de 118.593 personnes — ce nombre ne comprenant pas les enfants, soit entre 10 et 20 % du total — et de plus de 1.438 tonnes de fret. Sur ce total, 73.155 passagers sont à l'actif des aéronefs civils, soit 61 %.

L'ensemble de l'opération a nécessité 2.482 rotations, dont 1.482 furent effectuées par la flotte civile, soit 60 %.

La participation des différentes compagnies s'établit comme suit :

	Passagers
Aigle-Azur Indochine	18.900
Civil Air Transport	16.600
Air-Outremer	11.306
Autrex	10.800
Sté de Transports aériens d'Extrême-Orient	6.000
Air-Vietnam	4.000
U.A.T.	1.725
Air France	2.430
Service impérial de liaison	1.270
T.A. I.	130

Ces chiffres et les pourcentages indiqués illustrent l'importance des moyens mis en ligne.

En effet, la flotte mise à la disposition de l'autorité responsable se composait de cinq D.C.-4, quatre « Stratoliner », quarante-cinq « Dakota », trois G.-46 Curtiss-« Commando », neuf S.O.-30 « Bretagne », sept Bristol-170. Par ailleurs, deux D.C.-4 d'Air France, un D.C.-4 de U.A.T., un « Stratoliner » et un S.O.-30 « Bretagne » d'Aigle-Azur ont été envoyés en renfort de la Métropole.

La moyenne quotidienne des évacuations a été de 1.500 civils et 500 militaires. Certains jours, ce chiffre a dépassé 3.000. Ces résultats ont pu être obtenus, grâce aux aménagements apportés aux avions. En version « évacués », les D.C.-4 pouvaient

embarquer cent-dix passagers, les D.C.-3 quarante-cinq, les « Stratoliner » soixante-quinze, les Curtiss-« Commando » quatre-vingts.

Il convient également de mettre l'accent sur l'effort accompli durant cette période, tant par les personnels de conduite que d'entretien. Les équipages effectuant quotidiennement 9 heures de vol, sans jour de repos, furent soumis à une tâche harassante, rendue encore plus délicate par les conditions météorologiques de la saison des pluies.

De leur côté, les Services d'entretien durent travailler d'arrache-pied-, le plus souvent de nuit, afin de maintenir chaque jour le maximum d'avions en état de vol.

Parallèlement, les personnels techniques de la Circulation aérienne des aérodromes et du Centre de contrôle régional, à leur poste du lever au coucher du soleil, assurèrent sans défaillance l'écoulement de ce trafic sans précédent. Durant le mois d'août, les mouvements d'avions, enregistrés à Hanoï et à Saigon, dépassèrent ceux d'Orly, et, évidemment, avec des moyens infiniment plus modestes.
