

AIR FRANCE ET L'INDOCHINE

Voir *lcare*, n° 163

Épisode précédent
[Air Orient.](#)

AIR FRANCE (*Le Temps*, 1^{er} septembre 1933)

La seconde assemblée constitutive de la société résultant de la fusion des quatre compagnies Farman, Air-Union, [Air-Orient](#) et C.I.D.N.A., a eu lieu le 30 août.

Cie Air France (*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 14 décembre 1933)

Pour compléter notre récente information, indiquons que le conseil d'administration vient, au cours de sa dernière réunion, de se compléter à 36 membres, dont 10 nommés par l'État.

Voici donc quelle est aujourd'hui (exceptions faites des représentants de l'État), la composition complète du nouveau conseil :

Président : M. [Ernest] Roume, gouverneur général honoraire des colonies.

Vice-présidents : MM. Georges Edgard-Bonnet, directeur général adjoint de la « Compagnie du canal de Suez » ; Louis Bréguet, industriel ; Hubert Giraud.

Administrateur-directeur général : M. Louis Allègre, ancien administrateur délégué de la « Compagnie Air-Orient ».

Administrateurs : MM. Max Bahon, directeur général de la Compagnie de Suez ; Joseph Arnaud, associé de la « Compagnie Worms » ; Paul Baudoin, directeur général de la Banque de l'Indochine ; Henri Borromée ; Jacques Bréguet, industriel ; Jean-Charles Charpentier, administrateur de la Société générale ; Dick Farman, industriel ; André Faure ; le Gouvernement général de l'Indochine, représenté par le résident supérieur, M. Blanchard de la Brosse ¹ ; le gouvernement tchécoslovaque, représenté par M. Ibl, chargé d'affaires à Paris ; MM. Michel Homolle, secrétaire général de la Compagnie du Suez ; Jean Lacoste, de la Société Hispano-Suiza ; Jean Laurent, directeur de la Banque d'Indochine ; André Lebon, président du Crédit foncier d'Algérie [CFAT] ; Ferdinand Liorer [*sic : Lioré*], industriel ; Maurice Margot[-Noblemaire], directeur général honoraire de la Compagnie. P.-L.-M. ; René Meyer [*sic : Mayer*], vice-président de la Compagnie du Chemin de fer du Nord ; Marcel Olivier, gouverneur général des colonies, président de la Compagnie générale transatlantique ; Henri Potez, industriel ;

¹ Paul Blanchard de la Brosse (1872-1945) : gouverneur de la Cochinchine (déc. 1926-jan. 1929) puis directeur de l'Agindo (1929-1934).

Louis Renault, industriel ; Léon Retail et Paul-Louis Weiller, industriel [moteurs Gnome et Rhône].

En outre, le conseil a désigné un comité d'administration générale, un comité technique et un comité des relations extérieures.

Cercle sportif saïgonnais
Séance du comité du 13 mars 1934
(*Saïgon Sportif*, 30 mars 1934)

Admissions

À titre de membres extérieurs

M. Gambade L., pilote-aviateur, Cie Air France, présenté par MM. Geneste et H. Barué.

CHRONIQUE DE LA VILLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 avril 1934)

Passage. — Un passage de retour en France est accordé à M. le [docteur Yersin](#), inspecteur des Instituts Pasteur d'Indochine, classé à la 1^{re} catégorie B, conformément à l'arrêté du 17 mai 1911.

M. le docteur Yersin est, sur sa demande, autorisé à rentrer par voie aérienne à ses risques et périls.

Cette autorisation lui est accordée sous la réserve qu'elle n'entraînera pour le budget général aucune dépense autre que celle qu'il aurait à supporter pour assurer son transport par voie maritime.

Il sera mandaté au profit de M. le docteur Yersin une somme égale au prix qu'aurait coûté son passage sur un navire de la catégorie B des Messageries maritimes.

S'il revient en Indochine, il devra rembourser au budget général le montant de la ristourne dont aurait pu bénéficier ledit budget.

M. le docteur Yersin aura droit, en outre :

a) Au montant de son transport en chemin de fer de Nhatrang à Saïgon et de Marseille à Paris ;

b) Au remboursement du transport des bagages d'après les tarifs des Compagnies de Navigation ou de Chemin de fer par les soins desquelles ils auraient dû être transportés, sur justifications du poids réellement transporté, dans la limite du poids accordé à un fonctionnaire de la catégorie de M. le docteur Yersin, déduction faite des quantités transportées en franchise par les compagnies de navigation ou de chemin de fer.

M. le docteur Yersin débattra les conditions du règlement de son passage avec la Compagnie Air France ; le Gouvernement général restera étranger à la convention intervenue et n'effectuera aucun paiement direct entre les mains de cette Compagnie.

COCHINCHINE

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mai 1934)

M. Ferdinand d'Or nous a quitté par avion dimanche. — Comme nous l'avons déjà signalé, M. d'Or le sympathique chef de l'aéroport de Saïgon, est rentré en France en congé par le dernier avion.

À l'occasion de son départ, une petite fête intime a réuni le personnel européen et annamite de la Cie Air France pour exprimer à M. d'Or tous les sentiments de sympathie et de regrets que suscitait son départ pour la France.

Après le champagne et les sandwiches, ce fut le tour des allocutions. M Dao Long, au nom du personnel annamite, assura M. d'Or de l'attachement indéfectible de tous ses employés et souhaita la bienvenue à son remplaçant, M. Martin, connu et estimé de tous les habitués de Tan-Son-Nhut.

M. d'Or répondit par quelques paroles aimables à l'adresse de tous ses employés.

Ajoutons que M. d'Or habitera dans le cadre riant et fleuri de la banlieue marseillaise — à Mazargues plus exactement.

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1934)

Notre courrier aérien. — Le courrier aérien régulier est arrivé hier à 15 h. 45 avec 92 kilos de fret postal et un passager, M. Filuzeau.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 novembre 1934)

Naissances. — Nous apprenons avec plaisir les naissances survenues le 22 novembre 1934, à la clinique du docteur Patterson, bd Gambetta, n° 15 : 1°) à 6 h 10, de Marie Claire Marguerite Delécluse ; 2°) à 6 h 35, de Anne Marie Antoinette Delécluse, filles de M^{me} et M. Pierre Jean Delécluse, chef de Laboratoire de photo aérienne à la Compagnie « Air France », domiciliés à Hanoï.

Nous adressons nos bien sincères félicitations aux heureux parents et nos souhaits aux bébés.

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE
L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

N° matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse
1.363	Chambris (Ernest) ²	Ingénieur E. T. P., Compagnie Air France	Hué
1.555	Glaize (François)	Colonel en retraite, agent général d'Air France	Hanoï

² Ernest Chambris (Le Mans, 1882-Hué, 1951) : capitaine, ingénieur des ponts et chaussées. Il débute en Indochine aux Éts Brossard et Mopin de Saïgon, puis directeur de l'usine de la Biénhoa industrielle et forestière, directeur adjoint de la Cie générale des soies de France et d'Indochine à Russey-Kéo (Cambodge), directeur des Caoutchoucs de Kompong-Thom. Il devient ensuite ingénieur géomètre en Annam, président de la section de Hué des anciens combattants (sa photo figure sur l'annuaire 1935 de l'Association tonkinoise des anciens combattants). Enfin directeur de la Société industrielle et commerciale de l'Annam (distillerie) à Hué, où il décède. Chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire (1936).

VIE MILITAIRE

Rapatriement
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1935, p. 10)

M. Bonnaud (Marcel) médecin capitaine des troupes coloniales hors cadres, rapatriables pour fin de séjour colonial, à compter du 27 juin 1925, est, sur sa demande, autorisé à rentrer en France accompagné de sa femme par voie aérienne, à ses risques et périls

Il voyagera au compte du budget local de Tonkin.

Cette autorisation lui est accordée sous la réserve qu'elle n'entraînera pour l'Administration aucune dépense autre que celle qu'elle aura à supporter pour assurer son transport ainsi que celui de sa femme par voie maritime

Il sera mandaté au profit de M. le médecin Bonnaud une somme égalée au prix qu'aurait coûté son passage et celui de sa femme sur un navire de la catégorie B des Messageries maritimes, déduction faite de la ristourne éventuelle de 25 % dont l'Administration aurait bénéficié sur le voyage de retour.

En dehors de cette somme, il sera alloué à M. Bonnaud le montant de son transport et de celui de sa femme en chemin de fer de Bac-gang à Haïphong.

Le transport des bagages sera remboursé d'après les tarifs des compagnies de navigation ou des chemins de fer par les soins desquelles ils auraient dû être transportés, sur justification de leur poids réel et dans la limite du poids accordé à un officier de la 2^e catégorie B (déduction faite des quantités transportées en franchise par les compagnies de chemins de fer ou de navigation)

Il appartiendra à M. Bonnaud de débattre les conditions du règlement de son passage avec la Compagnie Air France ; l'Administration restera étrangère à la convention intervenue et n'effectuera aucun paiement direct entre les mains de cette compagnie.

Cet officier sera réintégré dans les cadres à compter du jour d'arrivée du paquebot sur lequel il aurait dû embarquer normalement.

RETOUR DE PARIS

LE DOCTEUR YERSIN, DESCENDU D'AIR FRANCE,
ADMIRE ET FÉLICITE L'AVION ET L'ÉQUIPAGE

« À 3.000 mètres, c'est épantant ! »
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juin 1935)

« — Fatigué ? Pas le moins du monde. L'avion est un merveilleux moyen de transport. Il fait très frais, là-haut. À trois mille mètres, c'est épantant ».

Le docteur Yersin, directeur de l'Institut Pasteur, vient de descendre de l'avion d'Air France. L'avion vibrait encore, le pilote Pichodoux n'avait pas quitté son poste que déjà, plus alerte que jamais, le docteur Yersin, ayant sauté à terre, répondait aux saluts du docteur Mesnard et des nombreux membres de l'Institut Pasteur qui étaient venus l'attendre à Tan Son Nhut.

Un perroquet en cage d'une main, une tortue minuscule en boîte dans l'autre, le docteur Yersin ne sait à qui répondre. Il nous accueille cependant :

« — Courte, mon absence ? Je n'avais rien à faire à Paris, sinon à prendre part à un Congrès scientifique trimestriel. Avec l'avion, ce fut un jeu ».

Regardant le bel appareil qui va être rentré dans son hangar :

« — C'est d'un confortable dont vous n'avez pas idée. Quant à l'équipage, on n'en dira jamais trop les mérites. Figurez-vous qu'en sortant d'Akyab, hier, nous avons croisé l'avion hollandais, pourtant des plus modernes, qui avait fait demi-tour en raison du trop gros temps. Pichodoux, en bon Français, piqua vers le mur de nuages noirs qui semblait boucher l'horizon, se faufila par une éclaircie et passa. »

Quoique le docteur Yersin en soit à sa quatrième traversée aérienne, il ne tarit pas d'éloges, qu'il s'agisse des appareils, des équipages ou des relais journaliers.

« — Bons hôtels, sauf à Djask et à Bouchir, dans des contrées déshéritées.

Et montrant son perroquet :

« — Maintenant, nous allons essayer d'acclimater cet animal par ici ».

« — Parle-t-il ?

« — Il parlera. Il a besoin de se remettre des émotions du voyage. Quant à ma tortue, elle est d'une sobriété... Pas une feuille de salade depuis Marseille.

« — Nous annonçons au docteur Yersin que le nouveau Lycée de Dalat, qui portera son nom, sera inauguré à la fin du mois.

« — J'y serai Voilà ! Voilà ! répond-il au docteur Mesnard qui l'appelle pour le conduire à Saïgon où il sera l'hôte du « Continental ».

Et sans se séparer de ses petits compagnons de voyage, le savant directeur de l'Institut Pasteur prend place et nous salue de la main la moins chargée ; celle de la tortue. — M. L.

*
* * *

Le docteur Yersin quittera Saigon pour Nhatrang ce soir par le train.

(*L'Opinion*)

16 septembre 1935

(Bulletin administratif de la Cochinchine, 26 septembre 1935)

Un congé administratif de six mois, à solde entière de présence, est accordé à M. Duplessis-Kergomard³, rédacteur de 1^{re} classe des Services civils, juge suppléant par intérim du tribunal de Saïgon, pour Paris (Seine).

M. Duplessis-Kergomard, qui voyage seul, est autorisé à rentrer en France par la voie aérienne à dater du 22 sept. 1935 dans les conditions fixées par la circulaire n° 51 F. du 20 avril 1934 du Gouverneur Général, modifiée par la circulaire n° 29 P. du 12 juillet 1935, à savoir :

1° M. Duplessis-Kergomard voyagera à ses risques et périls ; l'Administration est dégagée de toute responsabilité à l'occasion de ce voyage.

2° L'autorisation qui lui est accordée n'entraînera pour l'Administration aucune dépense autre que celle qu'elle aurait à supporter pour assurer son transport par voie maritime, c'est-à-dire qu'il sera mandaté au compte du budget général de l'Indochine à charge de justifications ultérieures d'emploi, au profit de M. Duplessis-Kergomard, une somme égale au prix qu'aurait coûté son passage en 2^e classe (3^e catégorie) sur le navire de la catégorie B des Messageries Maritimes à bord duquel il aurait dû normalement quitter l'Indochine. Il sera déduit du prix du billet de passage par voie maritime la ristourne de 25 % afférente au retour. Cette allocation forfaitaire sera

³ Jean Duplessis-Kergomard (Le Bourg-Dun, Seine-Inférieure, 19 août 1905-Paris XIV^e, 8 août 1984) : licencié en droit, administrateur des services civils, futur rapporteur général près la [commission d'enquête sur les responsabilités encourues en Indochine depuis le 18 juin 1940](#).

exclusive des taxes diverses et frais de séjour depuis le port d'embarquement jusqu'au port de débarquement.

M. Duplessis Kergomard aura également droit au transport de ses bagages dans la limite du poids maximum prévu pour les fonctionnaires de la 3^e catégorie, moins la franchise accordée par la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. Duplessis-Kergomard recevra à Marseille le montant de son transport en chemins de fer de Marseille à Paris. Il aura droit au remboursement des frais de transport de ses bagages par chemin de fer (P. V.) de Marseille à Paris.

3° Il appartiendra à M. Duplessis-Kergomard de débattre lui-même les conditions du règlement de son passage avec la Compagnie Air-Orient⁴, l'Administration restant étrangère à la convention intervenue et n'effectuant aucun paiement direct entre les mains de cette Compagnie.

4° Le congé de M. Duplessis-Kergomard commencera à courir de la date de son arrivée effective à Marseille constatée par le Service Colonial et au plus tard 25 jours après le départ de l'avion de Saïgon, durée normale d'un voyage maritime.

IN MEMORIAM
(L'Avenir du Tonkin, 17 janvier 1936)

Paris, 16 janvier. — La Société « Air France » a fait célébrer hier, dans l'église du Bourget, une messe à la mémoire des morts de l'aviation commerciale et des victimes de la catastrophe de l' « Émeraude ». Le personnel dirigeant de l'Air France et les représentants des ministres de l'Air, de la Marine, des Affaires étrangères et des Colonies assistaient à cette cérémonie, ainsi que les familles des victimes, notamment madame Pasquier.

M. Le Fol, directeur de l'Agence économique de l'Indochine, représentait le gouverneur général de l'Indochine. M. Blanchard de la Brosse, gouverneur général honoraire des colonies, était également présent.

Le nouveau chef d'escale d'Air France
(La Dépêche d'Indochine, 14 février 1936)

M. Richet, chef d'escale de la Compagnie Air France en Indochine, vient d'arriver à Saïgon où il va être chef d'escale, tandis que M. Labrunie va se rendre à Hanoï.

M. Richet est le petit-fils du professeur Charles Richet qui fut un des grands savants français de notre époque.

Nous lui adressons nos vœux de cordiale bienvenue.

Hanoï
(L'Avenir du Tonkin, 15 février 1936)

Le courrier aérien. — La Compagnie Air France a l'honneur d'informer le public que, par suite du retard de l'arrivée de l'hydravion chinois, et pour permettre la liaison Chine-France, le départ du courrier de France est fixé au dimanche 16 février à 3 heures 30.

L'équipage est composé de Delaunay, Knochaert, Veronil.

⁴ Absorbé depuis 1933 par Air France...

Un passager pris à Vientiane hier repartira pour le même point.
Deux passagers embarqueront à Saigon pour Beyrouth.

AVIATION

La semaine à Gia-Lam
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 février 1936)

À Air France : l'avion courrier a atterri samedi à 10 heures 36.

Équipage : Lacaze Hungtging [Hutzinger], Péchard. Passager M. Salvani. L'avion est reparti le quinze février à 3 h. 30 avec l'équipage Delaunay Verval Knockaert et un passager pour Vientiane, M. Menet. Le pilote Winkler est parti à la recherche de terrains pour la route directe Hanoï-Calcutta qui doit être exploitée avec les nouveaux appareils.

COURRIER EST AVEC LES PILOTES DE LIGNE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 février 1936)

L'esprit humain est ainsi fait : placé devant un état de choses primitivement exceptionnel, il finit peu à peu, à l'usage, par le considérer comme familier et normal au point d'être surpris et dérouté à la moindre dérogation à la règle établie. C'est ainsi que nombre d'habitants de la Cité furent étonnés du léger retard subi par un récent courrier aérien qui leur était parvenu vers 15 heures quand ils avaient coutume de le recevoir vers 11 heures du matin. Quatre heures de retard sur un parcours de 12.000 km au-dessus de continents et d'océans, sur lesquels règnent parfois tempêtes et vents debouts !

Au fait, ce n'est point contre cette exigence que je m'élève, au contraire. N'est-elle pas en somme la preuve de la confiance des usagers du courrier aérien pour un mode de transport rapide à distance que d'aucuns considéraient, il n'y a pas encore très longtemps comme dangereux et aléatoire ? Les mêmes personnes, il est vrai, trouvent aujourd'hui les mêmes avions insuffisamment rapides à leur gré ! Éternelle évolution de l'esprit humain.

Mais dans l'ordre pratique, un retard a une origine. J'ai voulu en avoir la raison.

Devant le vaste hangar où le pilote attendait que les trois moteurs eussent atteint la température optimum, j'obtins la faveur de renseignements ignorés du grand public.

Devant la carte où un long trait rouge couvrait près du tiers de la terre, j'appris que le courrier d'Indochine était parti de Damas le lundi 3 février avec 48 heures de retard pour avoir attendu la correspondance de l'hydravion arrêtée par suite du mauvais temps sur la Méditerranée. 18 heures, me direz-vous, mais le courrier est cependant arrivé vendredi 7 à Hanoï vers 3 heures de l'après-midi ! Vous représentez-vous Mesdames et vous Messieurs qui attendiez avec une impatience compréhensible de tendres lettres de parents ou d'amis, d'urgents papiers d'affaires ou de documents pressés, vous représentez-vous le tour de force réalisé par l'équipage pour combler dans sa presque totalité un aussi lourd handicap d'heures ? J'ai dit ce mot : l'équipage. Pour beaucoup, c'est un titre de roman. Pour Delaunay aux commandes, Verouil comme mécano et Knockaert à la gonio, il s'agissait de porter 100 kg de poste à destination, à l'heure fixée. Respecter l'horaire ! Cela paraît simple a priori. Vous allez voir. À Bagdad et Bouchir, les terrains sont détrempés, impraticables ; on jette le courrier postal en vol. Auparavant, l'avion s'était embourbé à Bassorah. Bassorah-Karachi-Jodhpur en 17 heures de vol. Jodhpur-Allahabad-Calcutta en 11 heures. Calcutta-Rangoon-Bangkok

en 13 heures. Vientiane-Hanoï par dessus la chaîne annamitique dans la crasse sans voir ni le ciel ni la terre ! Plus de 22 heures de vol de nuit avec les mains aux commandes, les pieds sur le palonnier, les yeux sur les cadrans où s'enregistre la vie des moteurs, les oreilles à l'écoute. 22 heures de vol de nuit pour que le courrier arrive à sa destination et à l'heure ! 22 heures en combinaison de cuir au-dessus de forêts inextricables, à 3.000 mètres d'altitude ou en rase mottes ! pour que vos lettres, Mesdames, vous parviennent à l'heure ! et ces hommes qui accomplissent cet effort inouï d'endurance sont simples, timides, muets sur les véritables exploits qu'ils réalisent et qu'en toute bonne foi, ils estiment faire partie intégrante de leur métier.

Vauvenargues, je crois, a dit : « C'est un grand signe de médiocrité que de louer toujours modérément ». Pour avoir fréquenté les pilotes de lignes, j'estime en effet que les meilleurs compliments ne sauraient donner une idée exacte du mérite exceptionnel des équipages de la ligne aérienne d'Indochine. En juillet 1935, j'écrivais dans un hebdomadaire : « Le personnel navigant d'Air France est au-dessus de tout éloge : c'est celui dont le tranquille héroïsme de tous les jours est fait de modestie et de volontaire effacement. Quand l'un des équipages a fait Damas-Saïgon à une allure de record pour rattraper le retard du C. A. M. S. provoqué par la révolution grecque, il a trouvé ça tout naturel ». Depuis, j'ai eu l'occasion de prendre contact avec cette admirable phalange de pilotes et de navigateurs qui constituent des équipages éprouvés. Ils sont six qui se partagent la ligne. Six équipages formés d'un pilote, d'un mécanicien, d'un radio. Six équipages triés sur le volet qui commencent à devenir célèbres sur la ligne. Six équipages formant une grande famille (et jamais ce cliché n'aura été mieux adapté aux circonstances), unie par une « fraternité mystérieuse pour qui n'a pas vécu avec ces hommes ; elle est née de souvenirs connus, comme elle vit d'une anecdote qu'on se raconte, d'un risque qu'on va courir et que là-bas, au bout du monde, d'autres sont peut-être en train de partager». Ainsi s'exprime Maurice Bourdet dans « Servitude et Grandeur de l'Aviation ».

Je retrouve en ce moment à Hanoï l'équipage Lacaze, Hutzinger et Réchaud. Ce sont les records du trajet Damas-Saïgon en moins de 3 jours. Avec un Fokker, c'est un exploit sans précédent : toutefois pour respecter l'horaire !

Voici l'équipage Delaunay, Verouil, Knochaert. J'ai vu Delaunay à Saïgon. Héros de l'Atlantique Sud : c'est un as. Ses deux mains sont brûlées, mangées par le feu. Toute une histoire cela ! En plein ciel, un moteur flambe : dans quelques secondes, c'est la grillade. Non, car Delaunay sort de son poste, monte sur l'aile, se débrouille, éteint le feu. Delaunay n'en parle jamais. Mais ces mains atrocement brûlées expliquent avec éloquence ce que le pilote ne dit pas.

Voici Gambade, Collot, Pons : un troisième équipage de grande classe dont le pilote a fait lui aussi l'Atlantique Sud.

Maurens, carrure d'athlète, cache sous une apparence bourrue un cœur d'or. C'est le chef d'une quatrième équipe complétée par Subarots et Micheletti.

Puis voici encore Fulachier, Courrouge et Perron, ces deux derniers ayant également briqué sur l'Atlantique Sud.

Et enfin, dernier maillon de la flotte aérienne, l'équipage Hennequin, Gloux et Valette qui complète admirablement les cinq autres.

J'ajoute à ces noms —et c'est justice — ceux des pionniers de la première heure, actuellement affectés à Bangkok-Saïgon : Vilmin, Schwager et Parisot.

Au sujet de ces pilotes de ligne, il y a une légende à détruire. « On a tendance, dit Maurice Bourdet, à croire que les pilotes de ligne sont des piliers de café, des fervents du dancing, des fidèles de la noce. On l'a même écrit un peu trop souvent. Ne cherchons pas à voir que les exceptions. La plupart de ceux que j'ai connus sont mariés. Beaucoup ont des enfants, et l'on comprend que des directeurs de compagnies aériennes puissent s'en vanter, à la fois pour la perfection de leur matériel et la sécurité du voyageur ».

Je suis heureux de pouvoir me réfugier derrière un écrivain de cette valeur. Et comme je harcelais de questions ce chef-pilote dont je tairai le nom, pour obtenir de lui une histoire inédite, je fus surpris de rencontrer une consigne personnelle de modestie et de discrétion à laquelle Maurice Bourdet s'était lui-même heurté : « Me raconter ? Mais quoi donc ? Celle où l'on navigua avec un moteur défaillant sur les forêts indiennes ? Ces menaces d'atterrissement forcé ? J'insistai. Alors ils me parlèrent de leur garde-robe qui avait engagé avec le climat d'Asie une lutte trop inégale, des lettres de France qui ne leur étaient pas parvenues, des amis qui les avaient oubliés, de mille petits tracas que nous connaissons tous et qui prennent, à distance, tant d'importance, qu'on les exagère pour passer son humeur quand on n'a pas vu Paris depuis des mois et des mois ». Cependant, je finis par savoir que la Compagnie envisageait la possibilité d'un itinéraire direct Calcutta-Hanoï, par Mandalay, Muongsing et Diên-biên-phu qui permettrait un gain de temps de près de 18 heures. Grande figure sympathique le cher pilote Winckier est parti reconnaître le parcours. Pour deux mois dans les profondes forêts birmanes et indochinoises, il fera le « rampant » sur le sol, mais de ses conclusions résulteront certainement des aménagements heureux pour les usagers.

Par ailleurs, passant sous silence ses propres voyages, mon interlocuteur voulut bien m'indiquer que la saison du crachin fut la grande préoccupation de la Compagnie. Grâce à une organisation méticuleuse et délicate du service radiotélégraphique et radiogoniométrique du Tonkin, dont mon excellent camarade Moreau est le distingué ingénieur, et avec la collaboration constante et précieuse du service météorologique que M. Bruzon dirige avec une compétence hors de pair, les appareils peuvent voler à présent sans visibilité avec un plafond très bas. La sécurité devant faire prime sur la régularité, il importe avant tout d'éviter un accident qui constituerait aujourd'hui un retard au progrès.

Sous l'impulsion de chefs comme M. Tresch, chef du réseau d'Orient, véritable animateur de la ligne et sous la direction de M. Foa, successeur et ancien collaborateur de Noguès dont il a su conserver les nobles traditions et l'esprit d'initiative, la Compagnie aérienne, avec ses équipages d'élite, est devenue une auxiliaire incomparable de l'influence française. Par la puissance des moyens dont elle dispose, elle est parvenue insensiblement à concréter dans l'esprit du français, non pas la notion élémentaire et primitive d'une France extérieure formée d'une mosaïque de contrées disparates et lointaines mais celle d'une nation homogène, accessible dans toutes ses parties et dont les régions les plus distantes seraient seulement séparées par plusieurs journées d'avion.

Ainsi se réalise cette notion d'Empire encore éparsé dans notre esprit, et dont nos amis Anglais semblent avoir le monopole exclusif. Dans cet ordre d'idées, la ligne aérienne France-Indochine mérite plus encore que toutes les autres le nom de ligne d'Empire.

H. B.

L'aviation
EN INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 3 avril 1936)

M. Foa, directeur de l'exploitation d'Air France, qui avait quitté Marseille, le 19 mars, à bord de l'hydravion du service régulier, dans le but d'examiner les possibilités d'expansion de la ligne d'Extrême-Orient, est arrivé à Hanoï le 27 mars. Il s'est rendu à Vientiane, le 1^{er} avril, à bord d'un trimoteur de la Compagnie, pour y rencontrer le gouverneur général de l'Indochine.

Il regagnera directement Saïgon, par voie aérienne, d'où il repartira par le courrier régulier d'Air France, attendu à Marseille le 12 avril. 2

Courriers aériens
(*La Dépêche d'Indochine*, 11 juillet 1936)

L'avion Dewoitine venant de France est arrivé hier après-midi à Tan-son-Nhut à 16 h. 20 avec 100 kg de poste, 65 kg de fret, ainsi que cinq passagers dont trois à destination de Saïgon : M^{lle} Valéry ; M. Williams et M. Ginestou, directeur général des Douanes.

Cet appareil est reparti ce matin à 6 heures pour Hanoï et Hongkong avec deux passagers en transit et deux passagers embarqués à Saïgon : M. Fischbacher et le général chinois Huang.

IN MEMORIAM
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1936)

La direction d' « Air France » a fait célébrer ce matin, mardi 22 décembre 1936, en l'église cathédrale de Hanoï, un service funèbre pour le repos de l'âme de Mermoz et des vaillants aviateurs qui formaient l'équipage du « Croix du Sud ».

Autour de M. le colonel et de madame Glaize, du personnel présent à Hanoï de la Compagnie Air France sont venus se grouper les autorités civiles et militaires ; la brillante phalange de M. le colonel Augereau, en tenue de drap, casquettes à coiffe blanche et gants blancs.

Au banc d'œuvre : M. le résident supérieur Tholance et les membres de son cabinet ; M. l'administrateur Bary, directeur des Affaires économiques, inspecteur général du travail ; M. l'administrateur Domec, directeur de Service du personnel au gouvernement ; M. le général Bourreau, M. le colonel chef d'état-major du quartier général.

Dans l'assistance : M. Got, directeur de la Banque de l'Indochine ; M. le médecin général Jourdran, président de l'Amicale des officiers de réserve ; M. le colonel Edel⁵ ; M. Andreani ; M. Borzecki, directeur à l'aéroport de Gia-Lam ; M. Bernhard, directeur de la Société française des Distilleries de l'Indochine ; M^{me} Daurelle, directrice de « France Indochine » ; M. H. de Massiac, directeur de l'« Avenir du Tonkin », etc.

Le R. P. Villebonnet, curé de la cathédrale, célébra la Sainte Messe, cependant qu'à la tribune, la chorale de l'École Puginier entonnait les chants funèbres.

Aux stalles du chœur, on notait la présence du R. P. Drouet, ou R. P. Lebourdain, du R. P. Decreaux.

L'absoute solennelle en catafalque a terminé cette pieuse cérémonie dont l'écho ira dire à la Mère Paine, aux familles des héros disparus, que l'Indochine n'est pas restée insensible au deuil et au malheur qui les frappent.

Hyménée
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 6 février 1937)

⁵ Paul Edel (1876-1938) : saint-cyrien, ancien chef du service géographique de l'Indochine (1924-1927). Voir [encadré](#). Colon à Quang-tri (Annam).

À Saïgon, ce soir même, sera célébré à la cathédrale le mariage de mademoiselle Louise Montel, fille de madame et du docteur Georges Montel*, croix de guerre et chevalier de la Légion d'honneur, avec M. Charles Richet (de la Cie Air France), fils de M^{me} et M. Georges Richet, croix de guerre.

SAIGON
Un beau mariage
Louise Montel
Ch. Richet
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 20 février 1937)

Les nécessités de notre tirage d'une part, et les fêtes du Têt d'autre part, ne nous ont pas permis d'évoquer plus tôt la belle cérémonie qui a uni deux jeunes gens de la meilleure société saïgonnaise. C'est samedi 6 février que furent mariés, mademoiselle Louise Montel, fille du docteur aussi connu qu'estimé, et M. Ch. Richet, d'une grande famille française et directeur à Saïgon de la Cie Air France. M. Gannay, [Inspecteur de la Banque de l'Indochine et] président de l'Aéro-club, était témoin de M. Richet et M. le Dr Roton [de la clinique Angier] pour M^{le} Montel.

À 17 heures le mariage religieux fut célébré à la cathédrale devant une assistance considérable.

La séduisante et gracieuse épouse fut conduite à l'autel par son père, le Dr Montel, et M. Richet était au bras de sa mère, madame Georges Richet.

Nous n'avons pas la possibilité de nommer tous les assistants. Notons seulement la présence de toutes les autorités civiles et militaires dont M. P. Pagès, gouverneur de la Cochinchine.

Après la cérémonie religieuse, un lunch fut offert, dans la salle du « Perroquet », aux nombreux amis des épouses et de leurs familles.

Aux parents et aux jeunes époux, nous présentons nos meilleurs vœux pour la réalisation de toutes leurs espérances.

LE MARIAGE DE M^{lle} LOUISE MONTEL
avec M. Charles Richet, directeur d'Air France
(*Le Populaire d'Indochine*, 8 février 1937, p. 1 et 4)



Madame et M. Charles Richet (Photo Nadal)



Une photo d'ensemble des jeunes mariés et de leurs demoiselles et garçons d'honneur (Photo Nadal).

L'évent mondain le plus important de samedi dernier a été, certes, le mariage unissant M^{lle} Louise Montel, la gracieuse fille de M^{me} et du Dr Georges Montel, avec le jeune et sympathique directeur d'Air France, M. Charles Richet, fils de M^{me} et de M. Georges Richet.

Ce mariage consacrant l'alliance des deux familles honorables, très avantageusement connues dans la colonie, s'est déroulé conformément aux rites qui n'excluaient pas un certain étalage de fastes.

Dans la matinée vers 11 h. eut lieu la cérémonie civile à la mairie de Saïgon.

Les témoins furent le Dr Roton pour la mariée et M. Gannay pour le marié.

Le premier magistrat de la ville, M. Boy-Landry, empêché, se fit représenter par son premier adjoint, M. le Dr Biaillé de Langibaudière, qui a prononcé un discours admirable faisant l'éloge des nouveaux mariés et félicitant sans réserve leurs parents.

Le mariage religieux se déroula dans l'après midi, en la grande cathédrale.

À 17 h. exactes, un grand cortège descendit d'innombrables et magnifiques voitures et pénétra dans la grande nef de la cathédrale illuminée *a giorno*.

La mariée éclatante de grâce, malgré l'émotion, dans ses voiles blancs, fut conduite à l'autel par son père, précédée par le petit Vacher et la petite Lafont, cependant que la petite Lauthier et le petit Lafont prenaient soin de sa longue traîne.

M. Richet était au bras de sa mère.

L'office liturgique se déroula dans un ordre parfait.

La grande voûte de la cathédrale fut remplie des accents de cristal de M^{me} Vielle ⁶ et de M^{lle} Weber ⁷, accompagnées d'orgue et de violon.

Puis huit couples d'honneur se formèrent, entourant les époux à leur sortie.

Les demoiselles d'honneur ont été très remarquées par leurs robes bleues pastel et roses.

Nous avons reconnu : M^{lle} Lauthier au bras du lieutenant Erny, M^{lle} G. Montel et M. Barthélémy, M^{lle} Hugot et le comte de Montebello, M^{lle} Deverre et M. Paumier, M^{lle} Wirth et M. Pitrat, M^{lle} S. Pédel et le lieutenant Nave, M^{lle} S. Gondy et le lieutenant Hourcaby, M^{lle} F. Montel et M. Orter.

Nous avons encore noté : M^{me} Richet et M. Gannay, M^{me} Roton et le Dr Vielle, M^{me} et le Dr G. Montel, M^{me} Ballous et le Dr Roton. M^{me} Deverre et M. Ballous, etc.

Le lunch classique réunit un grand nombre d'invités dans la salle du « Perroquet » du Continental abondamment décorée de fleurs blanches. Nous avons reconnu parmi les invités : M^{me} et M. Richaud, M^{me} et M. de Feyssal, M^{me} et le général Gondy, M^{me} Boy Landry, M^{me} et le Dr Solier, M^{me} et l'amiral Malavoy, M^{me} et M. Vuillemin, M^{me} et M. Schwager, M^{me} et M. Parisot, M^{me} et M. Ferrier, M^{me} et M. Tournois, M^{me} et monsieur Garnier, M^{me} et M. Fontaine, M^{me} et M. Beauquis, M^{me} et M. Hagen, M^{me} et M. de Villeneuve, M^{me} et M. Auburtin, M^{me} et M. Lauthier, M. Filuzeau, M^e Motaïs de Narbonne, M^{me} et M. et le Dr Anjubault, M^{me} et M. et M. Griveau, M^{me} et M. Kieffer, M^{me} et M. Astoin, M. Masson, M. Desrioux, M^{me} et M. Masson, M. Jouare, M. Quillet, M. Karcher, M^{me} et M. Peysson, M^{me} Denoex, M. Artlib. MM. Hui bon Hoa, M^{me} et M. Vacher, , M^{me} et le Dr Levot, M. Chanvril, M^{me} et M. Kandaouroff, M^{me} et M. Maillet, M^{me} et M. Courtinat, M. Blanchard, M^{me} et M. Setter, M^{me} et M. Pédel, M. P. Berland, M^{me} et l'intendant Hugo, M^{me} et M. Roman, M. Guy David, M. Simon, etc., etc.

Le champagne coula à flots. Les petits fours étaient très appréciés et l'orchestre plein d'entrain.

Sollicités de toutes parts, les mariés se prêtèrent de bonne grâce aux compliments traditionnels.

⁶ Henriette Vielle, née Haffner (1888-1965) : créatrice de la Société civile, agricole et immobilière des Belles Vues, à Dalat ;

⁷ Thérèse Weber : belle-fille d'^{d'}Auguste Darles.

Ce fut une grande fête.

Nous ne saurions terminer sans renouveler aux jeunes époux nos vœux sincères de bonheur et à leurs parents nos très chaleureuses félicitations.

EXTRÊME-ORIENT CAPITALISATION
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 20 février 1937)

Titres effectivement remboursables
M. CAO VAN NGOC, secrétaire Air France, Saïgon

L'aviation postale
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 13 mars 1937)

Depuis que le terminus en Indochine de la Cie Air France a été fixé à Hanoï, la Cochinchine a rarement l'avantage de recevoir son courrier-avion avec régularité.

La bretelle Bangkok-Saïgon laisse à désirer, et nous avons essayé d'en rechercher les causes. Bien entendu, les renseignements que l'agence saïgonnaise de la Nationale Cie Air France est susceptible de nous donner ne sont pas à considérer.

La principale cause des retards que nous subissons provient, croyons-nous, de ce que le tri du courrier indochinois, fait autrefois à Saïgon, se fait aujourd'hui à Bangkok. Ce tri, à cause de la hâte que l'on met à l'accomplir, amène d'ailleurs des surprises, des sacs ou des colis destinés à la Cochinchine vont: se promener au Tonkin, pour revenir à Saïgon, quatre à cinq jours après.

Il peut paraître surprenant que ce tri ne soit pas fait tout simplement au départ de Marignane. Il paraît que ce n'est pas possible, le matériel volant qui est utilisé ne comportant pas de cabine postale ; alors, sacs et colis sont dispersés au petit bonheur dans tous les coins disponibles non utilisés par la mécanique, les réservoirs, les passagers.

Peut-être aussi des passagers en provenance de Bangkok sont-ils désireux d'utiliser l'avion postal pour visiter Angkor.

Il n'y a pas de petits profits.

En fait, l'avion postal parti jeudi de Bangkok a dû se trouver fatigué après 3 heures de vol puisqu'il s'est posé à Angkor, et après un repos bien nécessaire, il est reparti le lendemain matin pour arriver enfin à Saïgon, à 9 heures du matin. Deux étapes et 12 heures de repos pour franchir la distance de Bangkok-Saïgon soit 800 kilomètres. Belle prouesse qui démontre bien les progrès de l'aviation française, nationalisée hélas !

La Cie Air France étudie pour sa ligne Marseille-Indochine un nouvel horaire qui serait appliqué pour le dernier départ d'avril. L'avion partirait de Marignane le mercredi au lieu du jeudi et nous arriverait avec un jour d'avance ; le départ de Saïgon pour France serait, bien entendu, avancé d'un jour, soit le samedi matin au lieu du dimanche. Les commerçants et leurs employés feront bon accueil à cette mesure qui leur assurerait un week-end qui leur fait complètement défaut à l'heure actuelle.

France-Indochine en 6 jours 1/2 par Air France
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 20 mars 1937)

À partir du mois d'avril, le service France-Indochine de la Compagnie Air France sera notamment accéléré ; en effet, le nouvel horaire prévoit un temps de voyage de 6 jours 1/2.

Le service quittera Marseille, comme actuellement, le jeudi à l'aube pour arriver à Saïgon le mercredi vers 10 h. 30 ; en sens inverse, le départ s'effectuera de Saïgon le samedi matin, au lieu de dimanche avec arrivée à Marseille le vendredi.

Pour répondre au courrier de France, les usagers disposeront de quelques heures de plus mais le gros progrès réside dans le départ du samedi matin qui, ainsi, permettra à de nombreux Saïgonnais de profiter plus largement de la semaine anglaise et du week-end.

Cette accélération de l'horaire a été rendu possible par la création d'un terrain d'atterrissement à Tripoli, en Syrie, où les passagers s'embarquent sur un hydravion quadrimoteur. Jusqu'à présent, les passagers débarquaient de l'avion à Damas et, pour gagner Tripoli, devaient parcourir en automobile plus de 200 kilomètres à travers les monts du Liban. La mise en service d'avions modernes plus rapides — Potez 62 — permet d'arriver plus tôt chaque soir à l'escale et de rattraper du retard pour le cas où des conditions météorologiques défavorables auraient ralenti la marche de l'appareil.

La Cie Air France, grâce à ces nouveaux avions, pourra, d'ici quelques mois, augmenter notablement le nombre des passagers.

INDOCHINE
L'aviation postale
La réception à Saïgon
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 24 avril 1937)

L'avion postal arrive maintenant régulièrement à Saïgon le mercredi vers 11 heures et le courrier est distribué à la poste avant midi.

Nous sommes heureux de présenter à la Cie Air France nos sincères félicitations pour l'effort dont nous sommes bénéficiaires et qui se traduit par un gain d'une trentaine d'heures.

Toutefois, en présence de cet effort qui a nécessité une meilleure utilisation du matériel, un dévouement plus grand du personnel navigant, des dispositions nouvelles qui ont demandé des études difficiles, l'Administration indochinoise ne pourrait-elle aussi envisager une légère modification à ses habitudes ?

L'avion avec le courrier apporte de nombreux petits colis dont l'urgence est justifiée par le prix élevé qu'ils doivent acquitter. Ces colis doivent être examinés par un douanier, c'est juste.

Mais lorsque vient l'heure d'examiner ces colis, c'est aussi celle du déjeuner, alors le fonctionnaire ponctuel ferme sa porte, va déjeuner, fait la sieste et revient ragaillardi à 14 h. 30, nous pensons, pour examiner les colis.

De ce fait, leur distribution en ville s'opère vers 16 heures.

Ne trouvez-vous qu'il y a d'excellents et divers moyens de se mettre à la portée du réceptionnaire pas grincheux mais impatient quand même ?

Nous ne faisons aucun reproche au fonctionnaire chargé de ce service. Il a sa loi. Mais le chef de ce service ne pourrait-il s'intéresser pendant quelques instants à la petite modification qui comblerait les destinataires ?

Nous lui en serions reconnaissants, cela va sans dire.

À TRAVERS L'INDOCHINE

L'aviation commerciale
La Cie Air France et la ligne d'Indochine
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 22 mai 1937)

En 1927. première liaison hydravion avec la Syrie.

En 1928, exploitation jusqu'à Athènes : 1.660 km.

En 1929, exploitation jusqu'à Beyrouth : 3.251 km.

En 1930, ouverture du secteur extrême-oriental Bangkok-Saïgon.

En 1931, ouverture du service Marseille-Saïgon : 12.289 km.

En 1932-1933, premier voyage d'étude Bangkok-Hanoï-Hong-Kong.

La liaison bimensuelle France-Indochine est devenue, le 5 mai 1932, liaison hebdomadaire.

Après la création ou l'amélioration de nombreux aérodromes, l'installation de nombreux postes de radio et la parfaite réussite des voyages d'études effectués en 1934, l'ouverture du prolongement de la ligne sur Hanoï fut réalisée le 1^{er} février 1935 d'après l'horaire suivant :

le 1/2/1935

4 h. 40 : Bangkok

8 h. 25 : Vientiane

23 h. 40 : Vientiane

le 2/2/35

3 h. 10 : Hanoï

le 2/2/35

4 h. 48 : Hanoï

9 h. 02 : Vinh

23 h. 32 : Vinh

3/2/1935

6 h. 48 : Bangkok

Aucun changement n'était apporté à l'exploitation jusqu'à Bangkok, où la ligne d'Orient se divise dorénavant en deux embranchements : l'un sur Saïgon, comme par le passé ; l'autre sur Hanoï, désormais desservi dans les mêmes conditions que Saïgon.

Au point de vue commercial, Hanoï offre des grands avantages, notamment en ce qui concerne l'acheminement du courrier vers la Chine. Un accord signé à Nankin, le 30 septembre 1935, est intervenu entre les gouvernements français et chinois, permettant le raccordement à Hanoï du réseau chinois, exploité par la S. W. A. C., avec la ligne française d'Extrême-Orient. Cet accord était l'aboutissement de pourparlers entamés dès 1929, que le report de la tête de ligne à Hanoï avait permis de faire aboutir. L'Indochine devenait ainsi la seule voie aérienne d'accès et de sortie des correspondances en provenance ou à destination de l'Empire du Milieu (Canton, Hongkong, et Shanghai).

Bien que le matériel utilisé sur la ligne d'Orient ait fait ses preuves, tant au point de vue de la régularité que de la sécurité, Air France poursuit sans arrêt un effort méthodique en vue de la mise en service prochaine d'un matériel moderne et parfaitement adapté. Sur le parcours méditerranéen, entre Marseille et Beyrouth, des hydravions quadrimoteurs Lioré-Olivier pouvant transporter 10 passagers dans les meilleures conditions de confort et avec une vitesse telle que, dès leur mise en service, la liaison France-Syrie était assurée en deux jours, été comme hiver. Puis, sur le parcours terrestre de la ligne d'Orient, des avions trimoteurs longs courriers Dewoitine 338, dont la vitesse de croisière atteint plus de 250 km/h., confortables, à charge utile élevée, seront en ligne avant la fin de l'année 1937.

Ils permettront de faire bénéficier les usagers de tous les avantages d'un matériel résumant les derniers progrès de la technique. Les voyageurs disposeront de 8 places couchées et 4 places assises, réservées au cabotage. Ces appareils, dérivés du 333, déjà utilisé entre Casablanca et Dakar, où il donne pleine satisfaction, remplaceront les bimoteurs Potez 62, actuellement en service. Le parcours Marseille-Hanoï s'effectuera alors en 6 jours.

En dépit des difficultés économiques qui caractérisent ces dernières années, l'exploitation de la ligne d'Orient accuse une progression régulière.

1931	319 passagers	8.327 kg. de fret	11.426 kg. de poste.
1936	900 passagers	20.616 kg. de messageries	17.608 kg. de poste (ou 3.502.000 lettres, en comptant la lettre à 5 gr.)

Malgré sa longueur et les conditions atmosphériques souvent défavorables rencontrées sur son parcours, la ligne d'Indochine est cependant d'une régularité qui tend de plus en plus à devenir parfaite. Bien que soumise à une réglementation très précise, l'organisation de cette ligne, une des plus longues du monde, demeure cependant d'une extrême souplesse, toute initiative étant laissée aux chefs de réseau et de secteur.

C'est ainsi que, par exemple, lors des événements de Grèce, le courrier ayant été retardé de 3 jours, en mars 1935, sur le parcours méditerranéen, arriva cependant suivant l'horaire prévu, tant à Hanoï qu'à Saïgon. Les 9.000 km. séparant Beyrouth de Saïgon furent couverts en moins de 3 jours par le même équipage, composé du pilote Lacaze, du mécanicien Huntzinger et du radio Péchard. De même, pendant la même période de troubles, le courrier, bien que contraint d'effectuer un détour par Tunis et Le Caire, ne subit, de ce fait, aucun retard.



(*L'Information d'Indochine*, 26 juin 1937)

Le professeur Yersin revient de France par avion
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 27 juin 1937)

Le professeur Yersin, inspecteur des établissements de l'Institut Pasteur en Indochine, vient de rentrer à Saïgon par l'avion d'Air France.

Le professeur Yersin, qui continue ses recherches scientifiques à Nhatrang, ne peut s'absenter longtemps de son laboratoire et c'est grâce à l'avion qu'il peut se rendre chaque année au Conseil scientifique des Instituts Pasteur à Paris.

Le professeur Yersin a déjà accompli quatre années de suite le voyage Saïgon-Paris-Saïgon en un mois ; il connaît fort bien les escales de la ligne ainsi que de nombreux pilotes d'Air France.

Le professeur Yersin, âgé de 74 ans, trouve que l'avion est non seulement le mode de voyage le plus rapide mais également le moins fatigant.

HYDRAVION ÉGARÉ AU LAOS
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1937)

Un hydravion disparu le 23 juin entre Vientiane et Luang-Prabang, a été retrouvé le lendemain, au nord-ouest de Pak-Sang, par un avion de recherche piloté par Lacaze, de la Compagnie Air France.

L'hydravion avait fait un atterrissage forcé dans une forêt de bambous. Dégâts matériels, les trois membres de l'équipage étant saufs.

L'aviation
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1937)

LE MATÉRIEL COLONIAL D'Air France

Vingt appareils du type Clément-Issaure, trimoteurs Hispano-Suiza à refroidissement par air sont actuellement en construction pour Air France. Ils seront affectés aux lignes d'Afrique et d'Indochine.

IN MEMORIAM

Sous le titre Un Pionnier de la France impériale, Maurice Noguès, M^{me} Magdeleine Noguès, veuve du grand-pilote, va publier chez Grasset un ouvrage où l'on verra comment la France fut dotée de la première grande ligne impériale qui relie Paris à l'Orient et à l'Asie.

Lettres tour du monde
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 29 août 1937)

À l'occasion de l'Exposition internationale de Paris, Air France offre pour la première fois aux philatélistes la possibilité de se procurer des lettres ayant fait le tour du monde entièrement par voie aérienne.

Ces lettres expédiées de Paris transiteront successivement à Hongkong, New-York et Natal ou vice-versa ; dans chacune de ces villes, elles recevront un nouvel affranchissement par les soins d'Air France ou de ses représentants. Il sera utilisé uniquement des lettres spécialement éditées qui grâce à un pliage d'un mode particulier comporteront tous les timbres d'affranchissement et les différents cachets postaux sur la même face.

Le prix de souscription d'une lettre Tour du monde est fixé à 100 francs français ; ce prix couvre non seulement les multiples affranchissements mais encore les frais d'assurance : en cas de perte, même s'il s'agit d'un cas de force majeure, le montant de la souscription sera remboursé.

Le nombre des lettres Tour du monde étant limité, la souscription sera close dès épuisement et au plus tard le 1^{er} octobre 1937.

Les souscriptions devront être adressées au bureau de la Cie Air France à Saïgon accompagnées de leur montant (10 piastres par lettre)

Les tarifs et les horaires d'Air France
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 10 octobre 1937)

La Cie Air France vient de modifier ses tarifs par une hausse sérieuse.
Le tarif « messageries », qui était, pour Paris-Saïgon et pour un kg, de 56 fr. 50 passe à 70 fr. 50.

Le tarif « voyageurs » de Saïgon à Marseille passe de 10.875 fr. à 13.600 fr.

Horaire

Le départ de Tan-Son-Nhut (Saïgon) est fixé à partir du 9 octobre à 10 heures chaque samedi au lieu de 6 heures.

Les usagers de la poste aérienne pourront poster leur courrier à la Poste centrale chaque samedi jusqu'à 8 heures pour les objets recommandés et 8 h. 30 pour les correspondances ordinaires.

Hanoï
Sont arrivés hier par l'avion d'Air France
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1937)

L'avion d'Air France est arrivé hier à Hanoï, à 14 h. 45. Il ramenait de France : madame et mademoiselle Domart, M. Dassier, M. Blu, et M. Poujol, chef-radio de la Compagnie Air France.

Une vingtaine de personnes attendaient à Gia-lâm l'arrivée des « retours de France ». Nous avons pu noter madame Dassier, M. Domart, M. Nodot, auquel s'était point la plus grande partie du personnel de « Indoto ».

Liste définitive des électeurs de la
[chambre mixte de commerce et d'agriculture de Tourane](#)
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 18 novembre 1937)

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels
64 Edel Paul Fondé de pouvoirs de la Cie Air-France Quangtri

Départ de M. Gannay
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 novembre 1937)

Saïgon, 20 novembre. — (Arip). Par l'avion, de la Cie Air France quittant Saïgon aujourd'hui, on signale le départ pour France de M. Gannay, inspecteur de la Banque de l'Indochine.

M. et M^{me} Gustave Moutet, sont à bord du « Dewoitine »
qui arrivera demain à Gia-Lâm
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 novembre 1937)

La Compagnie Air France attend avec une certaine impatience l'arrivée d'un nouvel appareil, de grande capacité et aménagé suivant les procédés les plus modernes. Il s'agit d'un « Dewoitine » type 338, qui pour son premier voyage en Indochine, emmène à son bord, l'un des fils de notre ministre des Colonies, M. Gustave Moutet, qui inaugure, accompagné de sa femme, la nouvelle unité de la flottille d'Air France.

L'Aviation
Accélération du service d'Extrême-Orient
(*Les Annales coloniales*, 13 décembre 1937)

Sur le bref Damas-Hanoï, Air France vient de mettre en service un nouvel appareil trimoteur Dewoitine 338 La semaine dernière, pour son premier voyage, avec 4 hommes d'équipage et sept passagers, le D. 338, brûlant deux escales Bouchir et Djask a accompli le trajet en trois jours et demi, gagnant un jour sur l'horaire habituel.

Le nouveau trimoteur est agencé en avion-couchettes.

D'autres trimoteurs de même série vont être mis progressivement en service sur la ligne d'Extrême-Orient.

Voici là, enfin, un progrès considérable.

AIR
L'équipement radiogoniométrique de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1938)

Au cours des débats du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, la question de l'équipement radiogoniométrique fut soulevée.

Il fut révélé que lors de l'arrivée de M. Moutet, fils du ministre des Colonies, une catastrophe aérienne faillit se produire. Alors que le Dewoitine d'Air France était tombé en panne à Vientiane (Laos) un avion avait été dépêché d'Hanoï pour ramener les passagers.

Obligé de voler de nuit et faute de postes de radiogoniométrie de nuit, l'avion faillit percuter dans le mont Bavi situé non loin de la capitale du Tonkin.

Le Grand Conseil apprit ensuite que cette lacune dans l'équipement aéronautique de l'Indochine était dû à des retards apportés par le ministère de l'Air dans des renseignements que sollicita le service radiotélégraphique de l'Indochine.

Le Grand Conseil émit alors le vœu que les postes radiogoniométriques de Vientiane, Vinh et Hanoï soient dotés d'appareils de nuit, afin de permettre le survol de nuit comme aux Indes.

EN QUELQUES MOTS...
(*La Tribune indochinoise*, 28 janvier 1938)

Le « Dewoitine 338 » que pilotait Lacaze et venant de Hanoï arriva à Saïgon mercredi vers 13 heures 30. Après avoir fait un tour au-dessus de Saïgon, le magnifique trimoteur vint atterrir à Tan-son-Nhut.

Sur le terrain, se trouvaient déjà de nombreuses personnalités, dont MM. Schneyder, représentant le Gouverneur de la Cochinchine, Ardin, Berland, Josa, Bruno, le colonel

Devèze, commandant de l'Air en Indochine, Nicolau, ingénieur en chef des T. P., d'Or, des membres de l'Aéro-Club, tout le personnel de l'Air France. etc, etc.

La réception était des plus cordiales. Outre M. Allègre, directeur général de l'Air France, M. Foa, et les membres de l'équipage : Lacaze, Valpin, Pichard, Hutzinger, l'appareil avait comme passagers M^{me} et M. Gustave Moutet et M. Fournier, ingénieur du ministère de l'Air.

Les salutations d'usage faites tout le monde se dispersa.

*
* * *

M. Allègre a offert, mercredi soir, à 21 heures, un dîner à ses collaborateurs. Le personnel de l'Air France, au grand complet, s'est rendu auprès de leur éminent chef.

M. Allègre a reçu la presse hier. Il est allé s'incliner devant le monument élevé à la mémoire des victimes de Sandoway et de l'Émeraude à Tân-Son-Nhut.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 février 1938)

AIR FRANCE
Arrivées

L'avion postal F. Ango, parti de Marseille le 10-2-38 à 6 heures, est arrivé à Hanoï hier mercredi 16-2 à 11 h. 40. Il était piloté par M. Cariou, avec comme mécanicien M. Valette et radio M. Thibaud. Passagers venant de Marseille pour Hanoï : M. François ; madame Sireyjol ⁸.

Poste : 89 k. 533. — Messageries : 36 k. 600.

AVIATION
UN AVION D'Air France S'ÉCRASE AUX INDES
Six morts
(*Le Journal des débats*, 9 mars 1938)

Un avion Potez 62, de la ligne Air France Saïgon-Marseille, qui volait de Calcutta à Allahabad, est venu s'écraser au sol hier, près de Tadatia, aux Indes.

Les causes de cet accident d'avion ayant pris feu à son contact avec le sol ne sont pas connues.

[Disparition de Robert Boudon, dirigeant de l'[Union financière d'Extrême-Orient](#)]

Les trois membres de l'équipage ont péri, ainsi que les trois passagers, parmi lesquels se trouvaient [M. et M^{me} Boudon](#) et M. Valançot. L'équipage était composé du pilote Pierre Robin, du mécanicien Swager et du radio Poujol.

Pierre Robin

Le pilote Pierre Robin était un excellent pilote qui était en service autrefois sur les lignes Farman. Il abandonna l'aviation commerciale et revint prendre du service en 1936, à la Compagnie Air France.

⁸ Tous deux de la [Société commerciale asiatique](#), de Nam-Dinh.

Il appartenait à une famille d'aviateurs et deux de ses frères ont déjà disparu. L'un, Roger Robin, mécanicien, trouva la mort avec André Salel au cours d'un vol d'essai sur un avion nouveau ; l'autre, Hubert Robin, qui était aussi pilote de ligne, mourut de maladie, contractée en service en Amérique du Sud.

LES MORTS TRAGIQUES
M. Valençot (Pierre-Paul)
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1938)

Proviseur agrégé de 1^{re} classe des Lycées des départements, intégré dans le cadre local en qualité de professeur agrège principal hors classe.

Né le 10 septembre 1885 à La Rochette (Savoie), M. Valençot obtint une bourse de licence près la faculté des Lettres de Lyon en 1905-1906. Après avoir accompli son service militaire (1906-1907), il fut nommé boursier de diplôme d'études supérieures (1907-1908) et boursier d'agrégation (1908-1909). Il exerça comme professeur suppléant et maître d'internat au collège Chaptal (1909-1911) et comme professeur agrégé au Lycée de Rouen et au Lycée d'Aurillac.

Nommé censeur du Lycée de Cherbourg et non installé par suite de sa mobilisation le 2 août 1914, il occupa après la guerre, le 1^{er} mai 1919, les fonctions de censeur des études au Lycée de Moulins. Il fut nommé successivement proviseur du Lycée Schoelcher à Fort-de-France et chef du Service de l'Instruction publique à la Martinique le 6 septembre 1921, proviseur du Lycée Gallieni à Tananarive (Madagascar) le 11 décembre 1924.

Il fut promu proviseur agrégé des Lycées des Départements de 2^e classe le 1^{er} janvier 1926 et proviseur agrégé de 1^{re} classe pour compter du 1^{er} janvier 1936.

Détaché en Indochine le 8 mars 1928, M. Valençot fut affecté, à son arrivée à la colonie, au Lycée Albert-Sarrault où il enseigna jusqu'en août 1929.

Appelé à servir en Cochinchine en 1929, il fut désigné, par arrêté du 20 juin 1929, comme proviseur du Lycée Pétrus-Ky, fonctions qu'il occupa jusqu'au 5 mars 1938, date de son départ en congé.

Titulaire de la Croix de Guerre, M. Valençot était en outre chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'Instruction publique et officier du Dragon d'Annam. M. Valençot est décédé le 7 mars 1988 à la suite de l'accident survenu à l'avion sur lequel il s'était embarqué à destination de la Métropole.

Hanoï
Air France
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 mars 1938)

Arrivées

Avant-hier après-midi, samedi 25 mars, à 16 h 55 est arrivé à l'aérodrome de Gia-Lam, l'avion postal F-ALGS, parti de Marseille le 17 de ce mois.

Piloté par M. Hennequin (mécanicien Corouge et radio Perron), l'avion amenait de Paris, M. Blanchard de la Brosse, gouverneur honoraire des colonies — Chargement : poste : 78 kg. 115 et messageries : 34 kg 545.

Départs

Avant-hier matin, samedi 26 mars, à 8 h.05 l'avion F-AQBA, a quitté l'aérodrome de Gia-Lam pour France.

Piloté par M. Champaloux, (mécaniciens MM. Verouil et Valepyn — radio Pons), l'avion emmenait comme passagers M. Lambert, M^e Tridon, madame Bourgoirs [sic] et M. Gros. Chargement : poste — 62 kg 320 et messageries ; 39 kg 330.

Courriers aériens
(*La Dépêche d'Indochine*, 6 avril 1938)

L'avion de la K.N.I.L.M. est arrivé hier soir à 16 h. 30 à Tan-son-Nhut avec cinq passagers MM. Renling, Lemoult, Flemmingh, Rollin⁹, Dr Ovens. Il est reparti ce matin à 7 h. 30.

*
* * *

Le courrier-avion venant de France est arrivé à Tan-son-Nhut hier, à 17 heures, avec 110 kg de courrier et 50 kg de fret, ainsi que six passagers, M. et M^me Seitert, M^me Jenks, M. Riber, major Prichard, M. Beng.

Il est reparti ce matin à 6 heures pour Hanoï et Hongkong avec un passager pour Hanoï, M. J. de Beaumont, député de la Cochinchine, MM. Rollin, Beng, Prichard, Riber et M^me Jenks.

À l'ordre de la Nation
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1938)

L'équipage Pierre Robin-Maurice Poujol-Émile Schwager, victime de l'accident de la ligne Hanoï-Marseille, at cité à l'ordre de la Nation.

RAPATRIEMENT DES CORPS
(*Le Journal des débats*, 15 avril 1938)

Le *Bernardin-de-Saint-Pierre*, des Messageries Maritimes, courrier d'Indochine et des Indes françaises, a ramené à Marseille les corps des six victimes d'un accident d'aviation qui s'est produit au cours du survol des Indes anglaises, le mois dernier. Il s'agit du pilote Robin, de ses équipiers Schmayer [sic : Schwager] et Pujol, de M. Valemcot [sic : Valençot] et de M. et M^me Boudon, passagers.

Courriers aériens
(*France Indochine*, 19 avril 1938)

L'avion A Q.B D. de la Cie Air France, parti de Marseille le 7 avril à 6 heures, est arrivée à Hanoï le 15 avril à 16 h 35 avec 75 kg 089 de postes et 68 kg 565 de frets et un passager, M. Rollin.

⁹ Possiblement Georges-Jean Rollin (La Romieu, Gers, 21 octobre 1901-Bordeaux, 17 août 1976), ingénieur des Mines d'étain du Haut-Tonkin (Beausite).

Pilote : M. Lacaze. Mécaniciens : MM. Hutzinger et Vanepyn, radiotiste : M. Péchard.

L'avion postal AQDF de la Cie Air France est parti de Hanoï samedi 16 avril à 8 heures avec deux passagers, M^{me} et M. Moutet, pour Marseille.

Pilote : M. Maurens. Mécaniciens : MM. Guillot et Tabourot, radio : M. Micheletti.
Postes : 57 kg. 753, Frets : 24 kg 710.

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1938)

Le départ de l'avion Air France

L'avion Air France a quitté Gia-Lam ce matin à 8 heures ayant à bord : l'ingénieur et madame Blanc ; M^{me} Sireyjol, M^{mes} Fougerolle et Boidot, M. Cousin, pilote.

Équipage : MM. Champaloun, pilote ; Pons, radiotiste ; Pouliquen, mécanicien.

Par l'avion de ce jour

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 août 1938)

Le courrier aérien s'envolera, comme d'habitude ce matin, à 11 h. 30, à destination de la Métropole.

On ignore pour l'instant combien de passagers ont pris passage, à Hanoï, à bord du Dewoitine.

Un seul passager, M. Joasmard [*sic*], directeur de la Société des Garages Charner, s'envolera de Saïgon à destination de la Métropole.

M. Souhaité, directeur de la maison Denis frères, prendra également l'avion, mais jusqu'à Bangkok seulement, ainsi que deux Indiens, sujets anglais.

COCHINCHINE

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juin 1938)

M. Gannay de retour purent nous

Par l'avion d'« Air France » qui a atterri à Tan-Son-Nhut au début de l'après-midi, est arrivé à Saïgon, de retour de congé, M. Gannay, inspecteur général de la Banque de l'Indochine.

De nombreuses personnalités du monde commercial saïgonnais et plusieurs pilotes de l'Aéro-Club, dont il est le président, avaient tenu à le saluer à sa descente d'avion.

L' « Impartial » adresse à M. Gannay tous ses vœux de bienvenue.

TRANSPORT PAR AVION ET SANS SURTAXE DU COURRIER POSTAL,

par Jean de BEAUMONT,

député, membre de la Commission des colonies

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juillet 1938)

Inauguration de la ligne Hanoï–Hong-Kong
(*Les Annales coloniales*, 5 septembre 1938)

Le premier départ du service régulier d'Air France Hanoï-Hong-Kong a eu lieu à Gialâm avec un Dewoitine Ville-de-Vientiane. Parmi les passagers qui inauguraient la ligne, se trouvaient : MM. Joitelle et Bonfils*, représentant le gouvernement ; le président de la chambre de commerce de Hanoï ; M. Baffeleuf, président de l'Aéro-club ; M^{le} Bertrand, correspondante de *Paris-Soir* ; le consul général de Chine M. le docteur Hiu-Nientseng, accompagné de M. W. H. Chu, représentant chinois du ministre des Communications ; M. Martin, directeur d'Air France ; et les représentants des quotidiens français de Hanoï.

L'avion emporta 29 kg. 765 de poste et 1 kg. 550 de messagerie.

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 9 octobre 1938)

La Cie Air France, qui pense chaque jour à ses usagers, trop à notre convenance, vient de nous aviser que les tarifs des messageries aériennes viennent d'être relevés. C'est la troisième ou quatrième augmentation en deux années.

Il n'y a pas de commission de surveillance pour cette grande firme nationale.

Le prix du kg de Paris à Saïgon passe de 8 \$ 45 à 9 \$ 75, sans compter les taxes, surtaxes de transport, douanes et autres insignifiances.

L'AVIATION MARCHANDE
(*Les Ailes*, 22 décembre 1938)

Les crédits de 1939

..... L'an dernier, la Commission s'était déjà livrée à une manifestation de sympathie à l'égard de la Régie Air Afrique en lui accordant un crédit symbolique de 1.000 francs pour « marquer son désir de la voir dotée de moyens comparables à ceux de la S.A.B.E.N.A. ». Cette fois, c'est Air France qui bénéficie du crédit symbolique de 1.000 francs : la Commission voudrait voir notre compagnie nationale développer son effort en prolongeant vers l'Est, c'est-à-dire en Chine, sa ligne d'Extrême-Orient.

Gouvernement général de l'Indochine,
Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos
durant la période 1937-1938

CHAPITRE VIII — NAVIGATION AÉRIENNE

[88] Les voies aménagées pour la Navigation aérienne au Laos comprennent :

1° Une ligne Vientiane-Hanoï (tronçon de la ligne France-Chine) ;

2° Une ligne du Mékong jalonnée par de nombreux terrains de secours entre Khône et Luang-Prabang et doublée par une ligne d'hydravions avec six bases de mouillage

(Paksé, Thakhek, Vientiane, Paklay, Luang-Prabang et Houeisai) ; une nouvelle base va être installée à Savannakhet.

La ligne Vientiane-Hanoi a été suivie régulièrement de janvier 1935 à juillet 1938 par les avions de la Compagnie Air France qui faisaient escale à l'aller et au retour à l'aérohalte de Vientiane, lequel est utilisé occasionnellement par les avions de l'Impérial Airways.

De grands travaux d'aménagement ont été exécutés aux terrains de Luang-Prabang, Vientiane et Paksé (adoucissement des talus et assainissement du terrain de Luang-Prabang; construction de drains en pierre et de fossés d'évacuation et aménagement d'une deuxième piste en latérite sur le terrain de Vientiane ; exécution de trois bandes atterrissables sur le terrain de Paksé).

Quant aux autres terrains, les dépenses se réduisent au gardiennage et à l'entretien.

Les bases de mouillage ont été visitées régulièrement par les hydravions.

L'aviation est appelée à jouer au Laos un rôle particulièrement important pour les communications postales, le transport des voyageurs et des denrées périssables ou précieuses. Le programme de réseau aérien élaboré en 1937 prévoyait, outre le maintien de la liaison Vientiane-Hanoï, la création d'un service qui aurait relié Houeisai à Saïgon par les postes de la vallée du Mékong. Vientiane devait donc devenir la plaque tournante pour les transports aériens en Indochine. Cette situation se justifiait par sa position géographique, par des considérations politiques et, enfin, par la valeur de son terrain d'atterrissement à l'aménagement duquel des sommes importantes ont été consacrées et qui est maintenant un des meilleurs de toute l'Indochine.

Ce programme n'a pas été réalisé. Bien au contraire, la Compagnie Air France, sans avoir obtenu l'accord du gouvernement indochinois, vient d'abandonner l'escale de Vientiane, l'itinéraire de l'avion postal passant désormais par Bangkok, Saïgon, Hanoi. Cette ligne assure désormais une liaison directe entre Batavia et Hongkong en négligeant le territoire français du Laos. Cette décision constitue une régression fâcheuse dans les communications rapides entre le Laos et la Métropole aussi bien qu'avec les autres pays de l'Union Indochinoise.

[89] L'isolement du pays, son éloignement de la mer, la difficulté et la longueur des communications dans un territoire presque aussi vaste que la moitié de la France, l'existence d'un courant de trafic aérien qui atteint, pour la dernière période annuelle, cinq mille kilos au profit du commerce tonkinois militent pour que le Laos soit appelé à conserver le bénéfice des avantages matériels et moraux que présentent des liaisons aériennes rapides avec la capitale de l'Union Indochinoise et avec la Métropole.

Modifications projetées aux services aériens
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 26 février 1939)

La Cie « Air France » projetterait des modifications prochaines à ses services d'Extrême-Orient : la ligne impériale Marseille-Hanoï, qui passait par Vientiane est, depuis le 26 juillet, détournée de Bangkok vers Saïgon, et remonte ensuite vers Hanoï en passant actuellement par la côte, via Tourane, escale facultative de sécurité et, éventuellement, commerciale.

Pendant la période de mousson d'hiver, c'est-à-dire à partir de fin octobre, la ligne doit emprunter le plus souvent l'itinéraire par la vallée du Mékong, via Paksé. escale éventuelle de sécurité. L'aménagement d'une autre escale de sécurité est en cours d'étude dans la région à 60 km. à l'est de Savannakhet, région de Doughan, afin de remplacer Paksé.

L'exploitation d'une ligne locale Hanoï-Saïgon serait envisagée, de façon à rendre bihebdomadières les relations rapides, postales et commerciales. entre le Nord et le Sud

de l'Indochine, et aussi d'intensifier ces relations entre l'Insulinde, la Malaisie, l'Indochine et la Chine du Sud, vers Hongkong et Yunnanfou.

Hanoï
Mouvement des avions de la Cie Air France
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1939)

Ligne France Indochine Hongkong
SENS HONGKONG-HANOI

L'avion postal F-AQBG quittant Hongkong le 18-3-39 à 5h. 30 est arrivé à Hanoï le même jour à 9 h. 33.

Équipage

Pilote : Ripault. Mécanicien : Tabourau. Radio : Pouliquen.

Chargement

Postes : 5 k. 191 ; Messagerie : 2 k. 000.

Passagers

MM. François, Roederer, Martin et 6 passagers chinois.

SENS HANOI-MARSEILLE

L'avion postal F-AQBC est parti de Hanoï pour Marseille le 19-3-39 à 6 h. 30.

Équipage

Pilote : Ripault. Mécanicien : Tabourau. Radio : Pouliqueu.

Chargement

Postes : 87 k. 736 ; Messageries: 50 k. 250 ;

Mat. Cie : 28 k. 300.

Passagers

MM. A Caffa ¹⁰, Hospital, Tarrin, Jansen, Leleu, pour Saïgon. M^{me} Sireyjol pour Marseille. M. Tanchon pour Paris.

Courriers aériens
(*La Dépêche d'Indochine*, 8 avril 1939)

L'avion Dewoitine venant de Hong-kong et Hanoi est attendu cet après-midi à Tan-som-Nhut vers 16 h. 30 avec trois passagers en transit et quatre pour Saïgon.

Il repartira demain matin dimanche pour la France à 5 heures.

S'embarqueront à Saigon :

M. Kassel, directeur de la Société Nestlé ; M. Dickson ¹¹, pour Marseille ; MM. Combot ; Vacheron pour Paris, et trois touristes pour Bangkok.

Nouvelle liaison aérienne Siam-Indochine
(*L'Écho annamite*, 24 mai 1939)

Hanoï, 18 mai. — Le ministre de France au Siam vient de transmettre au gouvernement général les remerciements du Gouvernement siamois pour l'accueil

¹⁰ André Caffa : grossiste en papiers.

¹¹ René-Joseph Dickson (1904-1979) : fondateur d'Indo-Publicité. Voir encadré.

réservé à Vientiane aux délégués de l'Aerial Transport Company, lors de l'inauguration de la ligne aérienne Udorn-Vientiane.

Rappelons que cette inauguration eut lieu le 1^{er} mai, jour où un appareil Dewoitine 338 de la Compagnie Air France assure de Hanoï à Vientiane la liaison avec la nouvelle ligne siamoise. Ce voyage constituait la premier vol d'essai de la ligne française Saïgon-Hanoï qui commencera à fonctionner le 1^{er} juillet et assurera à Vientiane la correspondance avec l'avion siamois. Ainsi se réalisera la collaboration dont le principe a été établi entre les services aériens des deux pays, que, de la sorte, réunira un nouveau lien.

Le service siamois est bihebdomadaire depuis le 15 mai. Les départs de Udorn ont lieu les lundi et jeudi : l'arrivée à Vientiane est fixée à 7 h 55 et le départ de Vientiane pour Udorn à 8 h 25, les mêmes jours.

L'AVIATION COMMERCIALE
L'AÉROPORT DE GIALAM
(*L'Echo annamite*, 7 juin 1939)

Il est en voie de devenir le plus grand de l'Extrême-Orient

M. Foa, directeur de l'exploitation de la Compagnie Air France, vient de faire une tournée d'inspection en Extrême-Orient et s'est arrêté à Hanoï. [...]

Cette excellente organisation des routes aériennes aboutissant à Hanoï, sans offrir encore le luxe de celle des routes à très grand trafic d'Europe et d'Amérique, explique l'intérêt que présente l'escale de Hanoï, pour les compagnies Air France, Impérial Airways et Eurasia. [...]

Courriers aériens
(*La Dépêche d'Indochine*, 20 juin 1939)

L'avion Dewoitine venant de France est arrivé hier après-midi à Tan-son-Nhut à 16 h. 55 avec 100 kilos de poste, 127 kilos de fret, ainsi que trois passagers dont un à destination de Saïgon : M^{me} Gorbatowsky.

Le même appareil est reparti ce matin à 6 heures pour Hanoï et Hong-kong avec deux passagers en transit et quatre passagers embarqués à Saïgon : M. Challamel ¹², M. Begin, M. Gibson et M. Bouchet.

Liaison aérienne Saïgon-Hanoï via Vientiane
(*L'Echo annamite*, 7 juillet 1939)

L'Administration des P. T. T. informe le public qu'une ligne aérienne intérieure (Air France) Hanoï-Vientiane Saïgon et vice-versa a été inaugurée le 6 juillet 1939 au départ de Hanoï et le 7 juillet au départ de Saïgon.

Cette liaison est assurée à raison d'un voyage Hanoï-Vientiane-Saïgon et retour par Vientiane selon l'horaire suivant :

¹² Alexandre Challamel (1900-1982) : polytechnicien, directeur général des Brasseries et glacières de l'Indochine.

a) Sens Hanoï-Saïgon (aller) le jeudi
Départ de Hanoï 6 h 00
Arrivé à Vientiane 8 h. 00
Départ de Vientiane 8 h. 45
Arrivé à Saïgon 8 h. 45
b) Sens Saïgon-Hanoï (retour) le vendredi.
Départ de Saïgon 6 h 00
Arrivée à Vientiane 10 h.00
Départ de Vientiane 10 h 45
Arrivée à Hanoï 12h.45

Les surtaxes aériennes dont seront possibles les correspondances transportées sur cette ligne soit sur le parcours total : Hanoï-Vientiane-Saïgon ou vice versa, soit sur l'une des sections Hanoï-Vientiane ou vice-versa et Saïgon-Vientiane ou vice-versa, soit les suivantes :

Objets à plein tarif (lettres, certes postales, paquets lettres clos) : 0 p. 05 par 5 grammes ou fractions de 5 grammes,

Autres objets (papiers d'affaires, imprimés, échantillons) : 0 p. 05 par 25 grammes ou fraction de 25 grammes.

Les heures limites de dépôts des correspondances au bureau de Saïgon-Central ont été fixées comme suit :

Correspondances chargées et recommandées à jeudi à 20 h.

Correspondances ordinaires : Dernière levée de la boîte aux lettres du service de nuit à 24 h.

Un cachet commémoratif sera apposé au départ de Saïgon sur les correspondances avion qui seront acheminées par service inaugural du 7 juillet 1939.

À L'OFFICE DU TOURISME
(Suite et fin)
(*L'Écho annamite*, 23 août 1939)

Ligne aérienne Saïgon-Vientiane-Hanoï. — Le conseil a été informé que la nouvelle ligne aérienne sur Vientiane devait emprunter l'itinéraire par Kratié, Thakhek, mais que si l'itinéraire était Saïgon-Angkor-Vientiane, la distance restait sensiblement la même. Étant donné l'intérêt qu'il y aurait à offrir à des touristes le trajet Saïgon-Angkor par avion, l'office a demandé au gouvernement général si la ligne ne pouvait être établie en suivant ce dernier [trajet]. Pour des raisons majeures, il ne put en être ainsi.

Donc, l'Office demandera à la Compagnie Air France s'il ne pourrait pas étudier une ligne privée Saïgon-Angkor.

LE COIN DE L'AVIATION

UN GRAND PILOTE EST DE RETOUR PARMI NOUS : HENRI DELAUNAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1940)

« Millionnaire » d'Air France, recordman des traversées de l'Atlantique Sud, Delaunay a repris le service sur la ligne d'Extrême-Orient.

Nous étions quelques-uns mardi soir à attendre, à Tan-Son-Nhut, l'arrivée du courrier d'« Air France ».

C'est que le Dewoitine était piloté cette fois par un « ancien » de la ligne, un « as » de l'aviation commerciale : le pilote Henri Delaunay.

Henri Delaunay n'a point besoin d'être présenté à nos lecteurs pour qui, depuis 1929, ce nom est devenu familier.

Pilote de grande classe, de la lignée des Mermoz, des Guillaumet et de tous les « as » de l'Aéropostale de fameuse mémoire, Delaunay n'a d'égal à sa grande valeur que sa non moins grande modestie.

J'avoue humblement que je préfère qu'il soit absent de Saïgon pour annoncer le retour de l'enfant prodigue car sa modestie ne me pardonnerait pas d'avoir parlé de lui que ses amis ont surnommé « R.A.S. » (Rien à signaler).

C'est en effet par ses simples trois lettres que notre homme, à la fin d'une dure étape, après avoir vaincu une rude tempête, désigne habituellement ce qui vient de se passer au cours de l'étape.

Pour Delaunay c'est toujours une « étape normale » et son cahier de bord porte, à la colonne des « observations », le désormais légendaire R.A.S.

H. Delaunay, qui a pour l'aviation une véritable passion, est âgé à peine de 35 ans et c'est déjà un « vieux » d'« Air France ». Il est des plus anciens pilotes de la Compagnie.

Millionnaire en kilomètres depuis belle lurette, il court allègrement sur son deuxième million.

Promu chevalier de la Légion d'honneur à l'âge de 25 ans, alors qu'au péril de sa propre existence il avait sauvé la vie à plusieurs passagers qu'il pilotait sur la ligne de l'Atlantique Sud, il a été nommé officier voici bientôt cinq ans.

Sans la guerre, il aurait aujourd'hui la cravate de commandeur pour le récompenser d'un autre exploit. M. Delaunay est, en effet, le recordman de traversée de l'Atlantique Sud, avec 108 traversées. Ceux de nos lecteurs qui ignorent tout de cette fameuse ligne de l'Atlantique Sud peuvent difficilement se faire une idée de ce que peut-être la traversée de quelque 3.000 kilomètres au-dessus des flots, traversée que les pilotes d'« Air France » effectuent maintenant, avec des avions terrestres, des quadrimoteurs « Hispano Farman ».

Delaunay a fait 108 fois le voyage de Dakar à Natal ou vice-versa et c'est sur les instances de M. Allègre, « grand patron » d'Air France, qu'il a quitté la ligne de l'Amérique du Sud, où jamais il ne fut trahi par la chance, pour prendre du service sur la ligne d'Extrême-Orient. Il ne faut pas narguer la chance.

Après cinq années d'absence pendant lesquelles il fut affecté au réseau d'Afrique, H. Delaunay revient à ses premières amours.

Ne fut-il pas, en 1929, un des tout premiers pilotes de la ligne d'Indochine ?

Combien de voyages n'a-t-il pas effectué de 1929 à 1935, avec les anciens Farman ou les Potez avant d'avoir les Fokker trimoteurs ?

Voici bientôt douze ans, la Cie Air Orient venait d'étudier les étapes de la future ligne Paris-Saïgon lorsque Delaunay vint, un des nôtres au début de la ligne.

Rien n'est plus pathétique qu'un commencement. Le voyageur qui aujourd'hui peut voler de Saïgon à Marseille dans l'espace de cinq jours, n'a pas le droit d'oublier les efforts qui lui permettent d'accomplir, avec les risques les plus réduits, cette randonnée magnifique.

Sous l'impulsion d'hommes d'action pleins d'audace et d'allant tels que M. Noguès ou M. Allègre, secondés par des pilotes d'élite, la ligne d'Indochine se développa petit à petit sur un rythme puissant et sur de plus vastes espaces pour devenir ce qu'est aujourd'hui la ligne impériale d'Air France, la plus longue ligne d'aviation commerciale du monde.

Comme l'a si justement écrit J. Cessel : « L'esprit humain est construit de telle sorte qu'un effort quotidien ne le frappe plus. Le vol de Paris à Hanoï est devenu presqu'une

chose banale. On a déjà oublié ce que cette ligne a coûté de patients et longs efforts et de vies humaines. Ainsi va la vie ».

Henri Delaunay fut, lui, un des pionniers de la ligne d'Indochine et lorsque l'exploitation de cette dernière fut assurée avec une sécurité absolue, ses chefs, appréciant l'homme et le pilote à leur juste valeur, l'appelèrent sur l'Atlantique Sud où Guillaumet fait déjà triompher les ailes françaises.

H. Delaunay nous revient aujourd'hui après avoir parcouru plus de 350.000 kilomètres au-dessus des flots au cours de ses 108 traversées et vaincu tant de fois le « pot-au-noir » si redouté des pilotes de la ligne.

Surtout n'allez pas lui parler de ses exploits. Il a horreur de la publicité.

Si j'ai pris aujourd'hui la décision de braver son courroux c'est surtout pour faire part à ses amis — ils sont nombreux —, en Cochinchine que le grand et modeste pilote qu'est Delaunay a repris du service sur la ligne d'Extrême-Orient et qu'il lui arrivera donc fréquemment d'être parmi nous, ce dont tous ses amis se réjouiront grandement.

L'*Impartial* pour sa part est heureux de lui souhaiter la bienvenue.

D. P.

Le professeur Yersin nous est revenu...

par l'avion de la Cie Air France

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juin 1940)

L'avion d'« Air France » est arrivé à Tan-son-Nhut.

Parmi les passagers qui se trouvaient à bord du « Dewoitine », il convient de signaler en premier lieu la présence du docteur Yersin.

Le professeur Yersin est rentré en France pour assister au Conseil scientifique des Instituts Pasteur à Paris.

Le Dr Yersin qui, comme on le sait, est inspecteur général des Instituts Pasteur d'Extrême-Orient, n'a fait qu'un bref séjour dans la Métropole : quinze jours en tout, comme à son habitude.

Nous lui adressons nos souhaits respectueux de bienvenue.

Un avion d'Air France est perdu

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 14 juillet 1940)

L'avion d'Air France qui était parti de Hanoï le 7 juillet et qui devait, quelques heures plus tard, atterrir à Fort-Bayard, sur le territoire de Kouang-Tchéou-Wang, n'est pas arrivé.

On affirme qu'il a été aperçu tombant à la mer près de sa destination.

Il y avait à bord le pilote Lacaze, le radiotiste Péchard, le mécanicien Valepyn. Comme passagers : le capitaine de frégate japonais Motoki, le capitaine Bougon, officier de liaison français, le lieutenant Destelan [Pierre-Maurice Picard d'Estelan, saint-cyrien].

Le pilote Lacaze, très sympathiquement connu à Saïgon, doyen de la ligne Saïgon-Marseille, était un pilote des plus remarquables.

LE DEUIL D'AIR FRANCE

Le deuil du groupe des troupes de l'Indochine

LE DEUIL DE LA MISSION JAPONAISE
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1940)

Les corps des victimes qui ont péri le 7 juillet dernier, au cours de l'accident survenu à l'avion d'Air France qui transportait à Fort-Bayard des membres de la Mission japonaise ont été ramenés hier lundi à 18 heures par la voie des airs. Une foule nombreuse, malgré les averses répétées de l'après-midi, s'était portée à l'aérogare de Gia-Lam pour rendre un pieux et ultime hommage à ceux qui étaient tombés en service commandé.

M. le Général d'armée Catroux, Gouverneur général de l'Indochine, accompagné de sa maison militaire et de sa maison civile, arriva à 17 h. 55.

À ses côtés, on remarquait :

Le Général Nishihara, chef de la Mission japonaise, MM. le général commandant supérieur Martin, le secrétaire général P. Delsalle, le Résident Supérieur Rivoal, l'inspecteur général des colonies Cousin, directeur du Contrôle Financier, le général commandant la Division du Tonkin Cazin, le Résident Supérieur Wintrebert, inspecteur général du travail, S.E. le Vo-Hiên Hoang-trong-Phu, MM. Dupré, directeur des Services judiciaires, Falgavrac, premier président près la cour d'appel, Charton, directeur de l'Instruction publique, Mayet, trésorier général, Ginestou, directeur des Douanes, Duteil, directeur des Postes, Gassier, inspecteur général des Travaux Publics, Digo, sous-directeur des Finances, Montovani, directeur des Affaires Politiques, Nadaud, inspecteur général de la Sûreté, de Feyssal, directeur de l'Enregistrement, l'administrateur-maire E. Delsalle, le général Bourrely, commandant l'Artillerie, le médecin général Heckenroth, directeur de l'Hygiène et de la Santé publique, l'intendant général Blanc, le médecin général Millous, directeur du service de la santé militaire, le médecin général de réserve Jourdran, premier adjoint au Maire, président de l'Association des officiers de l'Active et de la Réserve, le colonel Koike, chef d'état-major du général japonais, le capitaine de vaisseau Yamaghisawa, le consul général du Japon Sizika, et les ressortissants japonais, le colonel Devèze, commandant de l'Air, les colonels Gallin commandant de l'Air les colonels Gallin, directeur du service Radioélectrique, le colonel Garnier, directeur du service Géographique, les colonels Jaffrelo, Dordor, Massimi, Mire, le lieutenant-colonel Bertaux, chef du cabinet militaire du Gouverneur général, Torel, directeur du cabinet du Gouverneur Général, Collin, chef de cabinet, le capitaine Fourcade, officier d'ordonnance, Sylvestre de Sacy. administrateur chef du Bureau de la Presse, le capitaine Léaubie, commandant le détachement de l'Annam-Tonkin, Pham-Lê-Bong, président de la Chambre des Représentants du Peuple, Dassier, conseiller municipal, Valette et Erard, inspecteurs des Affaires Politiques et Administratives, Haelewyn, chef du cabinet du Résident Supérieur, Quemec, chef du secrétariat de la mairie, Meneault administrateur résident de Bac-Ninh, Vives, inspecteur principal de la Garde Indigène à Bac-Ninh, Masse, ingénieur des Travaux Publics à Bac-Ninh, S.E. Vi-van-Dinh, tông-dôc de Hadong, les officiers et sous-officiers de l'Aviation, les commandants Jannot, Schertzer, Chaput, les capitaines Claeys, Dolmer, de Carnet, Lanciaux, Pinchinat, etc. MM. Baylin, directeur de la Banque, Dot, directeur de la Compagnie Franco-Asiatique, Barth, directeur de Maison Denis frères, de la Pommeraye, Carlon, directeur de la Société Anonyme des constructions mécaniques à Haïphong, Haas, directeur des Charbonnages du Tonkin, Girard. directeur de la Maison Denis Frères à Haïphong, Husson, agent des Messageries Maritimes à Haïphong, Beunardeau, directeur de la Société minière et métallurgique, Pujol, chef du Service de la Sûreté, Bigorgne, inspecteur des Travaux publics du Tonkin, Goloubew, de l'E F.E.O., Boubal, Lanèque, commissaires de la Sûreté, Poule, maître-pilote de l'Aéroclub, etc., ainsi que des personnalités annamites et des dames.

M. Borzecki directeur de l'aérogare de Gia-Lam qui avait veillé à tout avec un soin minutieux, était présent, entouré du personnel de l'aérogare, de MM. Martin et Vuillemain, directeur et directeur adjoint de la Compagnie Air France, qu'entourait le personnel de la Compagnie.

Dans le hall en rotonde, transformé en chapelle ardente par les soins de M. Belot ordonnateur des Pompes funèbres, une compagnie d'infanterie coloniale, commandée le capitaine Tucat, rendait les honneurs.

Le service d'ordre fut assuré de façon impeccable par le détachement de gendarmerie Annam-Tonkin sous le commandement du capitaine Laubie, assisté du lieutenant Merian.

La brigade de garde indigène de Bac-Ninh était aux ordres de M. l'inspecteur principal Vives ; la Sûreté sous la direction de M. le commissaire spécial Lanèque.

À l'heure fixée, l'avion Dewoitine A. Q. B. H. venant de Fort-Bayard survole l'aérogare, puis vient se poser en un atterrissage remarquable de précision devant M. le Gouverneur général.

C'est cet appareil qui, à la première alerte, fut envoyé le 7 juillet à la recherche de l'avion disparu.

Il a comme équipage le pilote Capillons, le radio Pons, le mécanicien Lage.

M. l'administrateur Le Prévost¹³, chef du territoire de Kouang-tchéou-Wan, descend de l'appareil et s'avance au devant du Chef de la Colonie et des autorités pour les saluer, cependant que le personnel d'Air France, le personnel de l'aérogare, le service des Pompes funèbres s'affairent pour descendre les six cercueils qui contiennent les restes mortels de :

M. le capitaine de frégate Motoki, de la Mission japonaise.

M. de capitaine de réserve du génie Bougon, officier de liaison.

M. le lieutenant Picard d'Estelan,

Le pilote Lacaze.

Le radio Péchard.

Le mécanicien Volepyn.

L'assistance émuealue au passage le défilé impressionnant des six cercueils qui furent transportés dans la chapelle ardente et recouverts du drapeau tricolore. Puis cinq minutes de silence furent observées ; le Gouverneur général, le Secrétaire général, le Général en chef Martin jettent l'eau bénite sur chacun des cercueils.

Tour à tour, les membres de la Mission japonaise viennent s'incliner profondément.

La première cérémonie prend fin sur cet hommage pieux.

Les cercueils resteront là jusqu'à minuit veillés par une garde d'honneur composée de MM. le capitaine de vaisseau Yanagisawa, de la Mission japonaise, le capitaine Lherpinière, le lieutenant Moreau, de l'Artillerie ; MM. Lanata¹⁴, Schabrot, de la Cie Air France, et les sous-lieutenants d'aviation Merziz et Tchakalian.

À minuit, le Service des Pompes funèbres a opéré le transport des cercueils au grand amphithéâtre de l'Université, magnifiquement décoré où ce matin à 8 h. auront lieu la levée des corps et leur conduite au cimetière européen de la ville.

Dernière heure

...Ce matin, à 8 heures ont eu lieu, revêtues d'une pompe exceptionnelle, les obsèques des victimes de l'accident de Fort-Bayard. M. le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine, a décoré, à titre posthume devant les troupes qui rendaient les honneurs :

¹³ Jacques Le Prévost (1883-1945) : assassiné avec son épouse par le Viêt-Minh à Giadinh le 26 septembre 1945.

¹⁴ Louis Lanata : pilote d'Air Orient, puis chef pilote d'Air France. Membre du réseau de renseignement. Lan-Mingant en liaison avec l'américain Gordon sous l'occupation japonaise. Chevalier de la Légion d'honneur (1933). Médaille de la Résistance française avec rosette (déc. 1947)

La rosette de la Légion d'honneur : à M. Lacaze, pilote de l'avion d'Air France ;
la croix de la Légion d'honneur : à MM. le capitaine de frégate Motoki, de la Marine impériale japonaise ; le capitaine de réserve du génie Bougon [polytechnicien, directeur commercial de la Société française des charbonnages du Tonkin à Haïphong], le lieutenant Picard d'Estelan.
la médaille militaire : à MM. Péchard, radiotélégraphiste, et Volepyn, mécanicien de l'avion d'Air France.

FUNÉRAILLES SOLENNELLES À HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juillet 1940)

.....
Avant de prendre le chemin du cimetière européen de la ville, M. le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine s'avance devant chaque auto-char où les cercueils ont été placés.

Des sous-officiers gantés de blanc tiennent en mains un coussin de velours voir ; c'est sur ce coussin que seront épinglees Légion d'honneur et médailles militaires accordées — comme nous l'annoncions hier — à titre posthume aux victimes que nous pleurons aujourd'hui :

.....
À cette heure la ville entière est là et d'Haïphong, de Hongay sont venues de très nombreuses autorités et personnalités.

Devant les six cercueils, raidie fièrement dans sa douleur, une famille s'incline devant le cercueil du capitaine de réserve du génie Bougon.

Les clairons ont sonné « aux champs », le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine a remis, au nom du président de la République française les distinctions accordées, saluant du sabre chaque cercueil.

.....

Les émouvantes funérailles des victimes de l'avion d'Air France
Messagers de la concorde
(*La Volonté indochinoise*, 17 juillet 1940)

.....
Nous avons noté, sans prétendre à citer tout le monde, tant la foule était dense, madame la générale Georges Catroux, madame Martin et le général commandant supérieur des Troupes du groupe de l'Indochine, M. Pierre Delsalle, secrétaire général de l'Indochine, madame Rivoal et le résident supérieur au Tonkin, M. le résident supérieur Wintrebert, inspecteur général du Travail, M. Torel, directeur du cabinet du gouverneur général, M. Dupré, directeur des services judiciaires, M. Ginestou, directeur des Douanes et Régies, M. Charton, directeur de l'Instruction publique, M. Duteil, directeur des Postes et Télégraphes, M. Cazaux, directeur des Finances, M. Mantovani, directeur du personnel, M. le médecin-général Heckenroth, inspecteur général de l'Hygiène et de la Santé publiques, M. le médecin-général Millous, directeur de la Santé militaire, M. Gassier, inspecteur général des Travaux publics, M. le Premier Président Falgayrac, M. Cousin, directeur du Contrôle financier, M. Marty, directeur des services économiques, M. le colonel Gallin, directeur du service radioélectrique, M. Joitel, directeur de l'aéronautique civile, M. Romer, chef du service météorologique, M. le général Cazin, commandant la division du Tonkin, M. le général Bourély, commandant l'Artillerie, M. Martin, directeur de la Cie Air France, M. Le Prévost, administrateur en

chef du Territoire de Kouang Tchéou Wan, M. Nadaud, inspecteur général de la Sûreté, M. l'intendant général Blanc, M. le colonel Devèze, commandant de l'Air, M. le colonel Bertaux, chef du cabinet militaire du gouverneur général, M. Suzuki, consul général du Japon, M. le colonel Koike, chef d'état-major du général Nishihara, M. le capitaine de vaisseau Yanishisawa, M. Guiriec, directeur des Bureaux de la Résidence supérieure, MM. Erard et Valente, inspecteurs des Affaires politiques et administratives du Tonkin, S.E. Hoang trong Phu, conseiller à la Cour d'Annam, M. l'administrateur-maire Édouard Delsalle, M. Colin, chef de cabinet du gouverneur général, M. Haelewyn, chef de cabinet du résident supérieur, M. le médecin-général en retraite Jourdran, premier adjoint au résident-maire, M. le médecin-colonel Calbairac, directeur du bureau d'hygiène de Hanoï, M. Pujol, chef de Service de la Sûreté du Tonkin, M. Michelot, chef de cabinet du secrétaire général, M. Queinnec, chef du secrétariat de la Mairie, M. Moreau, procureur général de la République près la cour d'appel de Hanoï, M. l'avocat général Nicolas, M. l'avocat général [Motais] Narbonne, MM. les conseillers Sicé, Janvier, Sizaret, M. Nadaillat, procureur de la République, M. le colonel Jaffrelo, commandant le 9^e R.I.C., M. l'inspecteur principal de la G.I. Benausse, commandant la brigade de Hanoï-Ville, M. le colonel Garnier, chef du service géographique, M. le médecin-colonel Genevray, directeur de l'Institut Pasteur, M. le médecin-colonel Martin, médecin-chef de l'hôpital de Lanessan, MM. les colonels Dordor, Bernard, Marc, M. le pharmacien-Colonel Audille, MM. les lieutenants-colonels Alessandri, Lapierre, Hasselvender, Tartu, MM. les commandants Lemaître, Goujon, Heurtematte, M. Evanno, chef du service vétérinaire, M. Bérit Débat, chef local du Service de l'enseignement, M. Lacombe, sous-directeur des P.T.T., M. Domec, directeur du personnel au Gouvernement général, M. Coedès, directeur de l'École française d'Extrême-Orient, S.E. le baron Vi van Dinh, tông dōc de Hadong, M. le capitaine Borzecki, commandant l'aéroport de Gia-Lam, MM. les capitaines aviateurs Andréani et Clayès [Claeys], M. le capitaine de Carné, commandant la base aérienne de Tong, M. le capitaine Pélisse, commandant la base aérienne de Bach Mai, les membres de la mission japonaise en Indochine, les membres et le personnel du consulat général du Japon, MM. les administrateurs Merlo, résident de Quang-Yên, Meneault, résident de France à Bac Ninh, M. le commandant Musquère, chef du bureau de recrutement, M. Poulet, maître-pilote de l'aéro-club, M. le commandant Thiébaut, attaché militaire à l'ambassade de France à Tokio, M. Boudet, directeur des Archives et bibliothèques, M. le président de Chambre Léonardi, S.E. le tông dōc Nguyen huu Thu, conseiller à la cour d'appel, M. Pham Lê Bong, président de la chambre des représentants du peuple du Tonkin, M. Perroud, président du Conseil français des intérêts économiques et financiers du Tonkin, Nguyen van Tho, Dr Forest¹⁵, membres du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, M. le docteur Galliard, directeur de l'École de médecine, M. Camerlynck, directeur de l'École de droit, M. Loubet, proviseur du Lycée Albert-Sarraut. M. Perruca, proviseur au Lycée du Protectorat, M. Digo, sous-directeur des Finances, M. le trésorier général Mayet, M. de Feyssal, directeur de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre, M. Bigorgne, ingénieur chef de la circonscription territoriale du Tonkin, M. Dot, président de la Section tonkinoise des anciens combattants, M. de Rozario, président de la section de Hanoï des anciens combattants, M. Baffeuf, président de la chambre de commerce de Hanoï, M. Braemer, chef du service agricole, M. Teuwens, directeur de la fonderie de Quang-Yên, consul de Belgique au Tonkin, M. Huas, directeur des Charbonnages du Tonkin, M. Barondeau, ingénieur des mines, M. Tachoirs, représentant le Comptoir des charbonnages à Haïphong, M. l'administrateur adjoint Vanel, M. de Sacy, chef du bureau de la presse au gouvernement général, M. Papi, chef du service hydraulique à la

¹⁵ Alphonse Forest (1877-1962) : médecin de la municipalité de Haïphong, administrateur de sociétés, conseiller municipal.

circonscription territoriale des Travaux publics au Tonkin, M^e Mayet, bâtonnier du barreau Tonkin-Annam, M^e Larre, avocat-défenseur à Haïphong, M. Lataste, directeur général des Charbonnages du Đông Triệu à Uong-Bi, M. Darles, inspecteur général de l'Union commerciale et africaine, M. Allen, directeur des Grands Magasins réunis, M^{es} Lacoste et Chrétien, huissiers, M. Paul Munier, contrôleur principal des P.T.T., MM. les commissaires Boubal, Lanèque, Rigal, M. de Massiac, directeur de l'*Avenir du Tonkin*, M. Jean Saumont, directeur de la *Volonté indochinoise*, les délégations des diverses armes de la garnison, du personnel français et indochinois des services généraux, des services, de l'administration indigène, de la Compagnie Air France et des divers corps élus, etc. etc.

[Disparition tragique du *Ville-de-Saïgon* au large de Hongkong]
Au cimetière d'Hanoï
(*L'Écho annamite*, 26 octobre 1940)

Hanoï, 26 octobre. — Le contre-amiral Teraoka, commandant des forces aériennes japonaises stationnées en Indochine, s'est rendu le 24 octobre au cimetière de Hanoï pour déposer une gerbe de fleurs sur la tombe des victimes de l'accident survenu le 7 juillet à l'avion d'Air France.

L'amiral Teraoka était accompagné de M. Suzuki, consul général du Japon à Hanoï, des capitaines de vaisseau Chudo et Nishioka, et de plusieurs autres officiers de la marine japonaise.

Le capitaine de frégate Jouan, chef du cabinet militaire au gouvernement général, s'était joint à eux ainsi que diverses personnalités françaises.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON
DÉCORE A TITRE POSTHUME
LES VICTIMES DE L'ACCIDENT DU 7 JUILLET
AU LARGE DE WAI-CHAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} novembre 1940)

Hanoï, 31-10-40 (ARIP). — Sa Majesté l'Empereur du Japon a conféré à titre posthume à MM. le capitaine Bougon, le lieutenant Picard d'Estelan, le pilote Lacaze, le radiotélégraphiste Péchard et le mécanicien Valepyn, victimes de l'accident survenu le 7 juillet 1940 au large de l'île Wai-chao, les distinctions honorifiques suivantes dans l'ordre impérial du Soleil-Levant :

Au capitaine Bougon, l'ordre impérial du Soleil Levant de 5^e classe.

Au lieutenant Picard d'Estelan et au pilote aviateur Lacaze, l'ordre Impérial du Soleil Levant de 6^e classe

Au radio-télégraphiste navigant Péchard et au mécanicien Calepin, l'ordre impérial du Soleil Levant de 7^e classe.

Rappelons que, lors de la cérémonie en l'honneur des victimes de l'avion d'Air France, M. le gouverneur général Catroux avait décerné, à titre posthume, la croix d'officier de la Légion d'honneur au capitaine de vaisseau Motoki, de la Marine impériale japonaise. — ARIP.

SAÏGON
Dîner au Gouvernement général
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1940)

Saigon, 20 décembre. (Arip). — L'Amiral et Madame Jean Decoux ont offert le 19 décembre au Gouvernement général un dîner auquel ils avaient convié... le Directeur de l'Agence d'Air France et Madame Richet....

[Réparations japonaises]
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 11 mai 1941)
[Cet appareil était inadapté et ne sera quasiment pas utilisé]

HANOI, 10 Mai. — Le Gouvernement japonais a décidé de faire don d'un avion à la compagnie Air France à la suite de l'incident survenu le 7 Juillet 1940 à Wai-Tchao.

La remise de cet avion aura lieu le 12 Mai 1941 au terrain de Bach Mai. Une section du bataillon de l'air rendra les honneurs.

LE NOUVEL AVION D'AIR FRANCE
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 18 mai 1941)
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 mai 1941)

HANOI, 17 Mai L'appareil « Nakajima », que le Général Sumita a solennellement remis le 15 Mai à la Compagnie Air France au nom du Gouvernement japonais, en remplacement du Dewoitine abattu le 7 Juillet 1940 à Wai Tchao, est un monoplan bimoteur à train escamotable.

Construit pour 8 passagers et 2 membres d'équipage, l'avion a une envergure de 20 mètres, une longueur de 15 mètres, et une hauteur de 4 mètres. Il est équipé de deux moteurs à 9 cylindres en étoile à refroidissement par air du type Kotobuki 2 bis. Sa vitesse de croisière est de 240 kilomètres l'heure à 2.000 mètres.

Les audiences du gouverneur
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 22 mars 1942)

Hanoï, 21 mars. — L'amiral Decoux a reçu le 21 mars M. F. Martin, directeur pour l'Extrême-Orient de la compagnie Air France à Hanoï...

Hanoï
Mariage
(*La Volonté indochinoise*, 12 août 1942, p. 2, col. 3)

Hier, à 16 heures, a été célébré le mariage de M. Laurent René Chapaton, Mécanicien naviguant chez Air France, avec M^{me} Lucienne Prades, à Hanoï.

Nous adressons nos meilleurs souhaits de bonheur aux nouveaux époux.

Secours national
Quinzaine 1942
(novembre)
(*L'Écho annamite*, 2 décembre 1942)

Le personnel Air France, Saïgon 151,50
Total 166.869 63

Service aérien
Saïgon-Hanoï
(*L'Écho annamite*, 7 mai 1943)

Le service aérien Saïgon-Hanoï d'Air France reprend à compter du 3 mai, suivant l'horaire ci-après :

HANOI
Vendredi
5 h 30 D Bureau 41, bd Bert A 11 h 00
6 h. 30 B Aéroport de Bach-Mai A 10 h. 00
12 h. 00 A Aéroport de Bien-Hoa D 5 h 00
13 h. 00 A Bureau 102, rue Catinat D 3 h 45

SAIGON

Le départ de Saïgon aura lieu le lundi tous les 14 jours et le retour de Hanoï le vendredi, également tous les 14 jours.

Dates de départ de Saïgon et de Hanoï

	Mai	Juin	Juillet	Août
Hanoï les vendredi	14 - 26	11 - 45	9 - 24	6 - 29
Saïgon les lundi	17 - 31	15 - 28	12 - 26	9 - 23
les lundi	17 - 31	15 - 78	12 - 26	9 - 23

Par exception, en raison des fêtes de la Pentecôte, le départ de Saïgon du lundi 14 juin est reporté au mardi 18 juin.

Le service est assuré par un avion FARMAN quadrimoteur.

SAÏGON-HANOÏ PAR AVION
(*Indochine, hebdomadaire illustré*, 11 novembre 1943) ¹⁶

En 1865, Nguyen-van-Nguyen se rendait de Saïgon à Hanoï, en palanquin, en deux mois.

¹⁶ Archives de Germaine Pailhoux, née Guyonnet. Remerciements à Anne-Sarah David et Pierre du Bourg.

Soixante-cinq ans plus tard, le *Claude-Chappe* reliait Saïgon à Haïphong, en quatre jours avec escale à Tourane, auxquelles s'ajoutaient quatre heures de chemin de fer pour atteindre Hanoï.

Quelques années encore, et ce même trajet se faisait en quarante heures par le Transindochinois ou en vingt heures par la route (record de 1935). Mais tout le monde n'a pas le goût de rester vingt heures ait volant d'une voiture !

En juillet 1938, Air France établissait la première liaison locale ouverte régulièrement au public avec le « Dewoitine » *Ville-de-Saïgon* F-AQBA. Nguyen-van-Nguyèn pouvait se rendre au Tonkin en trois cent fois moins de temps qu'a l'époque de sa jeunesse !

En septembre 1939, à la veille de la guerre, sept Dewoitine type D-338 étaient en ligne et reliaient Marseille-Marignane à Saïgon et à Hanoï. Le trajet de 12.000 kilomètres était couvert en six jours et quelques heures, à 260 km./heure, vitesse de croisière.

La mise en service de Bloch quadrimoteurs était prévue pour 1940 et devait ramener la durée du trajet à quatre jours, avec une vitesse de croisière de 350 km./heure.

Des mois passent. La *Ville-de-Hanoï* F-AQBH fut le dernier appareil à relier la France à l'Indochine via Alger, Gao, Zinder, Libreville, Khartum, Alexandrie, Beyrouth et les Indes.

Le trajet Saïgon-Hanoï était devenu entre-temps Saïgon-Hanoï-Hongkong et, dans ce port, il rejoignait la ligne des clippers. Car depuis 1938, il était possible de faire le tour du monde par les lignes régulières : Air France ou Impérial Airways, jusqu'à Hongkong, Pan American Airways ensuite. Phileas Fogg, avec un peu de chance dans les correspondances, aurait bouclé la boucle en quinze jours, sur lesquels il aurait encore gagné vingt-quatre heures, comme l'on sait.

La *Ville-de-Saïgon* ayant disparu tragiquement au large de Hongkong, Air France mettait au service exclusif de l'Indochine les deux appareils qui s'y trouvaient encore. Un incident mécanique devait mettre l'un d'eux hors de service.

Sur le désir de l'amiral Decoux, et grâce à la bonne volonté de l'aviation militaire, un bombardier Farman, type 221, fut mis à la disposition de la ligne.

Les ateliers d'Air France se mettaient au travail et, deux mois après, le service Hanoï-Saïgon, interrompu depuis février 1942, était repris, avec le Farman, baptisé Marignane.

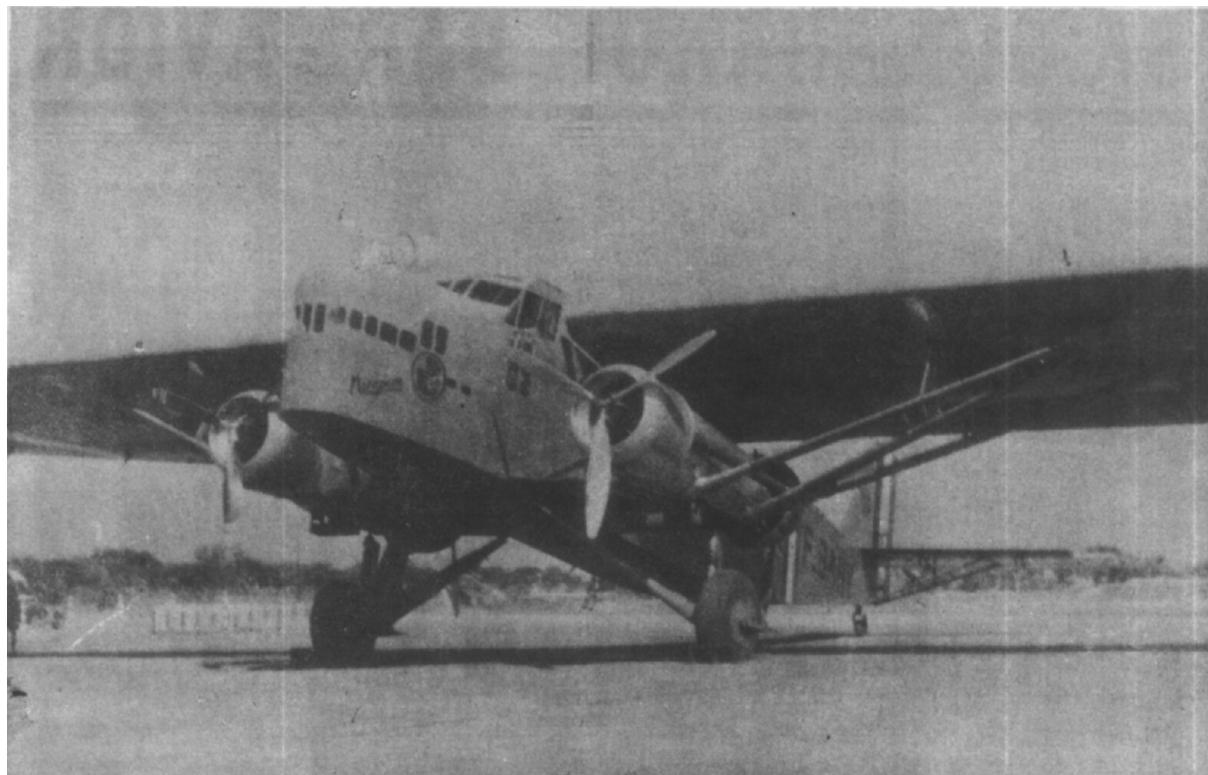
Il avait fallu transformer entièrement intérieur et extérieur de la carlingue. Un bon tiers de celle-ci est occupé dans un bombardier par l'énorme compartiment constituant le lance-bombes. Une tourelle mitrailleuse occupe l'avant, une autre l'arrière, et une troisième est encastrée dans le plancher. De plus, des membrures intérieures coupent la cabine, l'appareil n'est pas insonorisé, les hublots sont peu nombreux ; autant de difficultés à vaincre pour loger confortablement les passagers, comme le montrent les croquis ci-contre.

Les caractéristiques des deux appareils sont les suivantes :

	DEWOITINE	FARMAN TRANSFORMÉ
Poids à vide	8.293 kg.	10.864 kg,
Essence	1. 915 kg. pour un trajet de 800 km. en ligne droite	4.635 kg. pour un trajet de 1.500 km en ligne droite).
Équipage	240 kg. (a personnes)	480 kg. (6 personnes)
Bar et barman	100 kg.	100 kg.
	10.608 kg.	16.179 kg.
Poids total autorisé	11.450 kg.	18.400 kg.
Charge disponible	842 kg soit 8 passagers plus fret et courrier	2 . 2 2 1 k g . , s o i t 2 2 passagers, .plus bagages, fret et courrier.

En fait, pour augmenter la marge de sécurité, le Marignane emmène seulement quinze passagers. Sa vitesse et son confort sont évidemment inférieurs à ceux des Dewoitine. Étant d'une conception plus ancienne, il ne comporte ni volets d'intrados, ni pas variable aux hélices, ni train rentrant. D'autre part, il a été conçu pour transporter toute sa charge utile (bombes) dans un volume très restreint, alors que les passagers, fret encombrant par définition, demandent un plus large espace. Si la durée du vol est accrue de 1 h. 30, cette perte de temps est en grande partie compensée par la suppression de l'escale de ravitaillement à mi-route.

En tout état de cause, on doit garder à l'esprit que, grâce à la collaboration d'Air France et de l'Aviation militaire, dans une Indochine coupée de presque tout ravitaillement extérieur, la liaison aérienne Nord-Sud continue à être assurée.



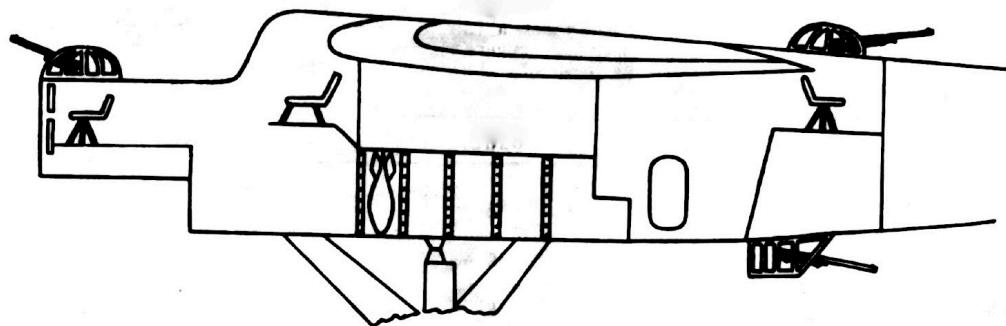
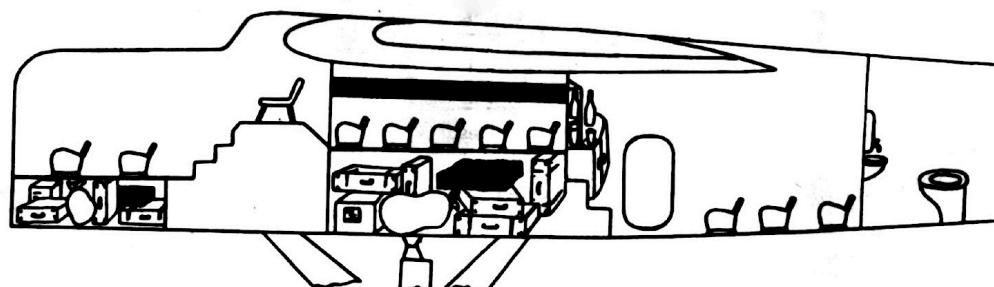


Schéma en coupe du "Mariignane" avant transformation.



Après transformation.

[Jeunesses Ducoroy]

N° 1276,

26 novembre 1943

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1943, p. 1404)

Les Sociétés sportives dénommées « Air France Sports » (Hanoï) et « Quynh .Lôi. Sports » (Délégation spéciale de Hanoï) sont autorisées à fonctionner dans les conditions déterminées par les décrets des 21 Février 1933 et 11 Octobre 1941 et l'arrêté du 12 Mars 1942 et par les statuts annexés à la présente décision.

UN FRANÇAIS VICTIME DES JAPONAIS

FRANÇOIS MARTIN,
directeur d'Air France pour l'Indochine
(*Les Ailes*, 13 octobre 1945)

LES sombres pressentiments que j'avais depuis mon départ d'Indochine, en 1941, se trouvent maintenant tragiquement confirmés : un bref communiqué de Rangoon vient de nous donner une liste de Français victimes de la barbarie japonaise et, parmi eux, un grand ami, François Martin, le directeur d'Air France en Indochine.

En avril 1939, sur le terrain de Bangkok, Martin, venu inspecter l'escale, prit place sur le *Ville-de-Vientiane* (équipage: Maurens, Micheletti, Guillot), en route pour Saigon. Et c'est à bord que nous fîmes connaissance et nous liâmes d'amitié.

François Martin était vraiment un ami : sûr, fidèle, discret, d'excellent conseil, connaissant parfaitement son métier, il fut de ceux qui apportèrent à la délicate mission que m'avait confiée le ministre des Colonies¹⁷, le plus précieux concours.

Avec sa simplicité naturelle, il me fit visiter l'atelier d'Air France à Gialam qu'il avait créé et organisé avec du personnel indigène patiemment formé ; il avait fait installer des terrains d'escale dans tous les États de l'Union pour préparer l'exploitation des lignes aériennes dans ces pays.

En plein accord avec le commandement de l'Air, il avait travaillé à l'infrastructure du réseau aérien et si l'on pouvait atterrir à Hanoï, en plein crachin, par 50 mètres de plafond, c'était bien grâce à sa ténacité méthodique et à son esprit réalisateur.

Je me rappellerai toujours ce vol de Saïgon à Tourane au cours duquel, la radio de Tourane n'étant pas encore en fonctionnement, il fallut descendre à travers les nuages, de 3.500 mètres au niveau de la mer, littéralement frôler les vagues écumantes de la mer de Chine, zigzaguer entre les îlots rocheux de la côte d'Annam et finalement entrer de justesse dans les Montagnes de Marbre, à quelques kilomètres au sud de Tourane. Martin, impassible pendant tout le vol, m'avoua, longtemps après, qu'il n'avait jamais eu si peur de sa vie, pas tant pour lui, mais pour les quinze personnes qui étaient à bord ! La pensée du chef !...

Quand vinrent les tragiques journées de la fin de juin 1940, je vis Martin plus taciturne encore : lui non plus ne « réalisait » pas ce qui se passait en France et ne pouvait accepter cet abandon. Résistant de la première heure, Martin le fut dans toute l'acception du terme : j'en suis témoin. Sa souffrance se remarquait par son silence, une froideur accrue, un froncement permanent des sourcils, un regard sévère, de brefs sourires qui passaient comme des éclairs.

Quand, le 7 juillet, la *Ville-de-Saïgon* ne répondit plus aux appels de la T.S.F., Martin passa la journée entière, et la nuit et la journée du lendemain, à l'écoute, au poste de radio de l'aéroport d'Hanoï jusqu'à ce que la tragique disparition de l'avion fut confirmée.

Lacaze, le premier pilote de la Compagnie Air-Asie, avec lequel il avait organisé les premières liaisons postales entre Saïgon et Bangkok, venait de tomber en plein ciel, sur son Dewoitine commercial, à mi-route de Fort-Bayard, lâchement mais volontairement assassiné par des avions de chasse de la Marine japonaise.

Une haine sourde mais combien farouche pour les Japonais monta en lui : trois mois après... tombait encore sous les balles de l'Aviation japonaise, son ami, le commandant Schertzer qu'il avait accompagné comme mécanicien, dix ans auparavant, pour la première liaison Hanoï-Yunan Fou.

C'en était déjà trop : Martin décida de venger ses amis, ses vieux camarades des premiers jours.

Payant de sa personne, prenant tous les risques pour lui, il s'employa de son mieux à servir en vrai Français, bien digne de ceux qui, en France, luttèrent héroïquement contre l'occupation. Parce qu'il était le plus tenace et le plus ardent, il finit par tomber entre les griffes des monstres japonais qui n'avaient rien à apprendre de leurs alliés nazis.

Aviateurs, mes frères, quand vous irez bientôt survoler l'Indochine avec les cocardes françaises et replanter le drapeau tricolore à Hanoï, n'oubliez pas François Martin, Fred Lacaze. Pierre Schertzer et leurs camarades de la Résistance.

François BREGUET.

Dans les familles
(*Le Journal de Saïgon*, 4 mars 1947)

¹⁷ La construction d'une usine aéronautique à Tong.

Mariage. — Jean Bellec, radiotélégraphiste à la Cie « Air France », décoré de la Croix de Guerre, et M^{lle} Émilienne Renée André.

Le « Sky » est arrivé !

MM. Guillanton, Cabanes et Digo se trouvaient à bord
(*Le Journal de Saïgon*, 25 mars 1947)

Le Sky master d'Air France est arrivé à 13 heures 15 à Tan-Son-Nhut, venant de Paris. Se trouvaient à bord notamment les personnalités suivantes : MM. Guillanton, commissaire fédéral aux affaires économiques, Digo, commissaire fédéral sans portefeuille, Cabanes, doyen de la faculté des sciences de Paris et membre de l'Institut de physique et qui vient étudier le problème de l'enseignement et de l'équipement scientifique en Indochine.

AIR FRANCE EN EXTRÊME-ORIENT (*Les Ailes*, 20 décembre 1947)

Air France vient de créer trois nouvelles lignes en Indochine : Saïgon–Dalat–Nha-Trang, desservie deux fois par semaine, Saïgon–Pnom-Penh, desservie trois fois tous les quatorze jours, Pnom-Penh restant desservie une semaine sur deux par l'avion qui vient de Bangkok ; Saïgon–Hanoï–Haïphong dont la fréquence est bi-hebdomadaire. Une fois sur deux, les appareils de cette ligne se posent à Tourane, entre Saïgon et Hanoï. Tourane est également desservie une semaine sur deux par les avions de Saïgon–Hong-Kong.

On envisage déjà, pour le 1^{er} octobre, une nouvelle extension du réseau d'Extrême-Orient. Partant toujours de Saïgon, les avions d'Air France iraient jusqu'à Singapour, puis atteindraient Batavia. Pour cela, Air France compléterait sa flotte d'Extrême-Orient par les D.C.-3, appareils du même type que ceux qui parcourent les lignes dont nous venons de parler.



Coll. Olivier Galand
Air France Orient Extrême-Orient (1949)

Haïphong
Par Air France
(*L'Entente*, 1^{er} mars 1950)

Par un récent avion d'Air France est arrivé à l'aéroport de Cat-Bi, venant de la métropole, M. Jean Dancette, propriétaire des ateliers Dancette* et membre de la chambre de commerce, qui fut reçu, à sa descente d'appareil, par M^{me} et M. Georges Guilhot, directeur des Etablissements.

M. Dancette fera à Haïphong un séjour de quelques mois.

Par le même avion sont arrivés : M^{me} Duxin, épouse de M. Duxin, comptable aux Charbonnages du Dông-Triêu* ; MM. Renard, Tournissont et M. Niel, de la Société française d'entreprises de dragage et de travaux publics*.

SAIGON-PARIS
(*L'Aube*, 14 juin 1950)

L'appareil, qui avait quitté Saïgon, dimanche soir, à 21 h. 45 avait fait escale à Calcutta et à Karachi et aurait dû, normalement, se poser à Orly, ce soir, à 20 h. 20. Parmi les passagers se trouvaient de nombreux fonctionnaires coloniaux français qui rentraient en France, après un long séjour à Saïgon, avec leurs femmes et leurs enfants.

Notre confrère J.-F. Armorin, collaborateur très apprécié de *Franc-Tireur*, dont on avait craint qu'il fût parmi les disparus, aurait, au dernier moment, pris l'avion suivant. L'hôtesse de l'air, qui était âgée de 28 ans. et qui appartenait, depuis trois ans, à la compagnie, devait se marier incessamment. C'était — et il est à craindre que ce fût bien, hélas ! — son dernier voyage.

Tous les passagers, sauf un apatride, étaient d'origine française. Parmi les disparus, on note les noms de M. Maux¹⁸, ingénieur général des travaux publics, spécialiste des questions d'outre-mer, qui venait de présider la conférence de l'E.C.A.F.E. à Bangkok, et de M. Artinian, dit Jean Fuller, jeune guitariste de grand talent, qui donnait fréquemment son concours au poste radiophonique de Paris-Inter.

Parmi les, rescapés, on cite M. Davec, secrétaire général du Comité économique de l'Indochine, et le lieutenant Paul Laurence.

Le premier accident depuis 1934

Les D.C. 4 ont, depuis plusieurs années, fait leurs preuves sur toutes les lignes intercontinentales et il est difficile, en raison des minutieuses révisions dont les appareils d'Air France sont l'objet après chaque voyage. de croire à une défaillance mécanique. Certains pensent que le pilote a peut-être heurté la surface des flots en croyant se trouver au-dessus de l'aérodrome, dont on n'apercevait les feux qu'avec peine, en raison du vent de sable qui soufflait dans la région.

De toute façon, il est bon de rappeler que, jamais, depuis son inauguration, qui remonte à 1934 la ligne d'Extrême-Orient n'avait été endeuillée par le moindre accident. Plus de 1.500 traversées furent effectuées sans anicroche. Air France avait inauguré récemment la mise en service sur cette ligne de Constellation, appareils plus confortables et plus rapides, qui desservent déjà les lignes de l'Atlantique et qui mettent Saïgon à un peu plus de 48 heures d'Orly. Enfin, depuis trois mois, la ligne avait été

¹⁸ Henri Maux (1901-1950) : polytechnicien, affecté en août 1933 à la circonscription hydraulique du Sud de l'Indochine. À l'origine, sous Vichy, du développement de la riziculture en Camargue. Voir encadré.

renforcée et quatre services hebdomadaires, au lieu de trois, étaient assurés dans les deux sens.

Liste de l'équipage

SLADEK (Jean). — Commandant de bord, né le 2 octobre 1897, 19.350 heures de vol, 4 millions de kilomètres en vol.

SAURY (Raoul). — Co-pilote. Ne le 29 juillet 1921, 2.750 heures de vol, 410.000 kilomètres.

MOULIS (Yvan). — Premier radio. Né le 3 février 1903, 10.000 heures de vol, 2.800.000 kilomètres.

COLLARD (Jacques). — Deuxième radio. Né le 24 mars 1922, 3.150 heures de vol, 820.000 km.

MICHEL (Jacques). — Mécanicien. Né le 8 septembre 1921, 3.300 heures de vol, 650.000 kilomètres.

M^{lle} COMBARET (Nicole). — Hôtesse. Née le 24 novembre 1922

BERTRU (Roger). — Steward. Né le 8 septembre 1920.

BEQUET (Roland). — Steward. Né le 11 mars 1924.

Une liste de passagers

On a publié, à Bombay, la liste suivante des passagers, liste qui ne doit pas être considérée comme définitive : M. Pierson ; M., M^{me} et M^{lle} Fray ; M. et M^{me} Prinier ; M. et M^{me} Bertoli ; M. et M^{me} Clochec ; MM. André, Legendre, Dureull, Heitzier, Luneau, Amura, Gaudin ; M^{les} Petelet, Toscar ; MM. Slivitsky, Davet, Rivet, Maux ; M. et M^{me} Bœuf ; M. Laurence ; M. et M^{me} Thirault ; MM. Guglielmi, Maux, Stiffrell (bébé), Ricard ; M^{me}, M^{lle} et le bébé Vassal ¹⁹ ; M. Gagnon ; M^{me} Devigna ; MM. Artinian et Armorin. Ce dernier aurait, espère-t-on, pris l'avion suivant.

NOUVELLE CATASTROPHE AÉRIENNE PRÈS DE BAHREIN UN SECOND D. C.-4 HANOÏ-SAÏGON-PARIS TOMBE EN MER AVEC 51 PERSONNES À BORD (*La Croix*, 16 juin 1950)

14 RESCAPÉS

Après le terrible accident de l'avion Saïgon-Paris, qui, lundi soir, s'abîmait en mer, au large de l'île de Bahrein, avec 50 personnes à bord, mercredi soir, une nouvelle catastrophe aérienne venait plonger le monde, et particulièrement les Français, dans une profonde consternation.

À quarante-huit heures d'intervalle, dans les mêmes parages de l'accident du Saïgon-Paris, le D. C.-4 de la ligne Hanoï-Saïgon-Paris tombait en mer, avec 43 passagers et 8 membres de l'équipage.

L'appareil — appartenant également à la Compagnie d'Air France, — avait quitté Saïgon le mardi 13 juin, à 3 h. 59 G. M. T.

Après avoir suivi normalement son itinéraire, le 14, à 21 h. 41 G. M. T., le commandant du bord annonçait, par radio, qu'il s'apprêtait à atterrir à Bahrein. L'arrivée au sol de l'avion tardant, tous les moyens possibles de recherche furent immédiatement déclenchés.

¹⁹ Raymond Vassal (Paris, ca 1900-Casablanca, 20 octobre 1956) : marié à Hyères, le 23 novembre 1929, avec Suzy Quod-Jaubert, fille du maire. Ingénieur ECP. Ingénieur journalier des Travaux publics au Cambodge (30 mars 1944). Il perd son épouse et deux enfants (Annick et Patrick) dans l'accident du D.C. 4 d'Air France à Bahrein, le 14 juin 1950.

Le 15, à 2 h. 40 G. M. T., un télégramme annonçait que l'avion avait été localisé en mer, à 26° 12' Nord et 50° 42' Est, dans les mêmes parages, où, lundi soir, avait disparu le Skymaster. On apprenait également que 14 occupants de l'appareil avaient été recueillis sains et saufs.

L'avion était piloté par le commandant Plamond, né le 8 février 1906. à Roubaix : entré à la Compagnie aéro-postale en novembre 1927, il continua sa carrière à Air-Afrique, puis à Air France, à partir de 1941.

Le commandant Plamond avait 10 550 heures de vol et 2 500 000 kilomètres. Il était chevalier de la Légion d'honneur depuis le mois de novembre 1946.

LES CORPS DE 28 PASSAGERS DU SAIGON-PARIS RETROUVES A L'INTÉRIEUR DE L'APPAREIL

Des remorqueurs ont pris en remorque l'épave submergée du Saïgon-Paris.

Des équipes spécialisées avaient préalablement éventré les tôles du cercueil d'acier, qui reposait sur un fond de 4 mètres, afin de permettre au corps de remonter à la surface. 28 cadavres ont ainsi été repêchés, dont ceux de deux petites filles, ce qui porte à 33 le nombre des corps jusqu'ici retrouvés. On pense que quelques cadavres se trouvent toujours au fond de l'épave, attachés à leur siège par les ceintures de sûreté.

Le tragique accident aura donc fait 44 victimes sur un total de 50 passagers et membres d'équipage. À ces morts, on doit ajouter le capitaine Siadek, commandant de l'appareil, qui est décédé des suites de ses blessures.

Parmi les victimes

Parmi les victimes se trouvait le grand guitariste Jean Fuller, bien connu des auditeurs de la radio et qui, après avoir joué pour l'empereur Bao Daï. s'apprêtait à partir en tournée au Danemark et au Luxembourg.

On déplore également la perte de M. Henri Maux, inspecteur général des travaux publics ; de M. René Ricard, administrateur des colonies, et différentes personnalités venant du Viêt-Nam, du Cambodge et du Laos, pour prendre part à la Conférence « Inter-États » qui se tiendra à Paris prochainement.

On relève encore le nom du R P. Luneau. Il faisait partie des pères maristes et était parti le 12 novembre 1921 pour les Missions d'Océanie.

Il était accompagné d'un de ses élèves, le jeune prêtre de Nouméa. Luc Amora. désigné pour représenter la masse calédonienne à Rome, à l'occasion de l'Année Sainte. Leur voyage leur était offert par le Conseil général de la colonie. Le P. Luneau, dont le frère est curé-chanoine à la paroisse Sainte-Croix — l'une des plus importantes de Nantes. — avait été, au cours de la guerre 1914-1918, bien qu'étant simple soldat, décoré de la Légion d'honneur sur un champ de bataille, à la suite de ses nombreux actes de bravoure. Il avait, de plus, la médaille militaire et la croix de guerre avec une dizaine de citations. Il était attendu à Vallet (Eure-et-Loir).

La valise diplomatique du haut-commissariat se trouvait également à bord de l'avion.

Les dernières informations parvenues de Bahreïn sur les rescapés indiquent que l'état de MM. Laurence et Boulat, ainsi que celui du radio Collard est très satisfaisant. MM. Maus et Davée souffrent de contusions multiples nécessitant un repos assez long à l'hôpital de Bahreïn.

Les survivants

Selon des renseignements reçus du Caire, la liste connue des survivants actuellement retrouvés de l'avion Saïgon-Paris, tombé mercredi soir en mer, au large de Bahreïn. est la suivante :

Pilote Cartier, radio Thibault, mécanicien Franco, hôtesse de l'air Monique Hervé.
Passagers : M^{me} Gigot, MM. Palchine et Froment, M. et M^{me} Sangnier et M^{me} Allotte.

LA CATASTROPHE DU SECOND SAIGON PARIS (*Paris-Presse-L'Intransigeant*, 16 juin 1950)

L'ÉQUIPAGE

Chef pilote Robert PLAMONT ; copilote. Jean CARTIER, né en 1924 à Alger, 2.100 heures de vol, 350 000 km ; 1^{er} radio : Roger THIBAUD, né en 1907, 11.200 heures de vol, 2.750.000 km ; 2^e radio : Lucien DUVAL, né en 1908, 9.950 heures de vol, 2.450.000 km. ; mécanicien Louis FRANCO, né en 1913, 4.000 heures de vol, 1.180.000 km. ; hôtesse de l'air : Monique HERVÉ, née en 1925, entrée à la compagnie le 16 novembre 1948 ; stewards : RIMBOT, 28 ans, et Jean GOURHAUT, 33 ans.

Les rescapés de l'équipage : le copilote CARTIER, le radio THIBAUD, le mécanicien FRANCO, l'hôtesse Monique HERVÉ.

LES 44 PASSAGERS

En provenance de Haïphong :

M. GIGOT (rescapé) ; M^{me} GIGOT ; M. RICHARD ; M. PLITKIN ou PLOTKIN ; M. LANGLOIS : M^{me} LANGLOIS ; M. TCHENG KOEL dit « Charles NAM-SANG » : M^{me} TCHEN HO TCHE ; M. PALCHINE (rescapé) ; M^{me} PALCHINE et ses trois enfants : Guy, Henri et le bébé PALCHINE ; M^{me} BOURQUADE ; M. MAULIN ; M. VANDERHAEGUE.

En provenance de Hanoï :

M. René PAGÈS ; M. Pau MANN (rescapé) ; M^{me} Simone MANN et ses deux enfants Marie (rescapée) et André ; deux enfants Pierre MARCORELLI ; M^{me} Louise THIBAULT : M. César ORAZINNI ; M. Maxime ARLOT ; M^{me} Marie ARLOT (rescapée) ; M^{me} Manon CLAUDE et ses trois enfants : Marie, Jacqueline Chantal ; M. Jean LOBATO DE FARIA ; M^{me} LOBATO DE FARIA et ses quatre enfants : Michèle, Nicole, Jean, René ; M^{lle} TRAN KIN DINH ; M. Pierre LEBRETON ; M^{me} Nicole LEBRETON.

En provenance de Karachi : M. DE BIDART ; M. FROMENT (rescapé) ; M. SANGNIER (rescapé) ; M^{me} SANGNIER (rescapée) ; M. DOTHO.

Il manque à la liste des rescapés un 13^e dont on ignore encore l'identité.

(*La Croix*, 20 juin 1950)

Voici le tragique bilan des deux accidents :

Passagers et équipage 105

Rescapés 19

Victimes identifiées 37

Victimes non identifiées 27

Victimes disparues 22

LE DEUIL DE BAHREIN

par Pierre Solan

(*Le Populaire du Centre*, 20 juin 1950)

DEPUIS trois jours, je partage avec les enquêteurs et les officiels d'Air-France un atroce cauchemar.

La vision des cinq enfants endormis à jamais qui n'avaient dans ce hangar de la police de Bahrein, que nous pour les pleurer... Et ce cimetière européen que, d'un seul coup, nous remplissons aux trois quarts et où, à chaque voyage, nous ouvrons de nouvelles tranchées. Mais plus que la vulgarité fétide de la morgue improvisée, plus que la lèpre de cette terre grise du cimetière mélangé de sable et de sel, il y a, d'autant plus douloureux qu'ils se taisent, les yeux secs, la pensée au loin, les pères, les mères, les épouses, les maris qui ont survécu.

Des survivants qui semblent des fantômes

Dans le bâtiment réfrigéré qui recueille pêle-mêle les rescapés, les aviateurs en escale, les officiels en enquête, les hôtesses de l'air qui abandonnent pour un soir l'uniforme, et les journalistes en reportage, circulent des hommes au cœur irrémédiablement brisé. Dans une chambre voisine de la mienne, encouragé sans doute par le crépitement de ma machine à écrire, un jeune pilote, arrivé tout à l'heure de Singapour, joue de l'harmonica.

Comment lui dire et pourquoi lui dire que, deux portes plus loin, seul dans sa chambre, le colonel Maurice Fray se recueille dans le souvenir de sa femme, de son fils et de sa fille. Il est venu de Saïgon pour s'agenouiller sur le bord de leurs tombes. Il les avait conduits, il y a une semaine, tout joyeux des vacances qui commençaient et de la France toute proche, jusqu'à l'avion du drame.

Familles anéanties

Tandis qu'il priaît, seul avec ses morts, près d'une autre tranchée, se recueillait l'ingénieur principal des travaux publics du Cambodge, Raymond Vassal. Lui aussi avait mis dans l'avion toute sa famille : sa femme et la petite Annick et le petit Patrick. Que dire à ces hommes ? Et à M Dann, directeur de l'Électricité du Tonkin, qui était dans l'avion avec sa femme et ses enfants, André, Joelly et Marie.

Pendant 5 heures, il nagea dans la nuit, portant Marie sur son dos. J'ai vu Marie. Elle ne comprend pas encore malgré ses 12 ans. « J'ai aidé papa avec mes pieds », assure-t-elle. Papa sourit lui aussi en la regardant et tourne vite la tête pour cacher ses larmes.

Sa vie a payé celle de sa femme

Et voici une femme qui veut vivre pour l'enfant qui va naître bientôt et qui saura un jour comment périt son père. M^{me} Maxime Arlot fut tenue et encouragée pendant toute la nuit qui suivit le deuxième accident par son mari. Lorsqu'avec le jour, un gros canot à moteur sortit à toute vitesse de la brume et ramassa les survivants, M. Arlot souleva sa femme pour la hisser à bord. Et puis, sa tache accomplie, ayant épousé son dernier souffle, il retomba dans l'eau, foudroyé par une syncope.

Ils sont là près de nous, parmi nous, ces survivants. Nous n'osons pas leur parler. Comment, avec de pauvres mots, toucher de pareilles douleurs.

Un vieux marin hanté par un souvenir

Un rescapé dans la force de l'âge, solide comme un roc, endurci par vingt ans de commandement à la mer, qui conserva tout son sang-froid dans la catastrophe du premier avion d'Air-France au large de Bahrein, vient d'être pris d'une faiblesse en regardant une simple carte marine.

Capitaine de frégate en retraite, Louis Boulat nagea pendant 6 heures avant d'être recueilli par un hélicoptère. Le film de sa nuit dans l'eau tiède du Golfe Persique, hanté par la crainte de l'attaque d'un requin, constitue une passionnante histoire. Il fit preuve d'un cran étonnant, secourant ses camarades d'infortune et soutenant son propre

moral en chantant pêle-mêle des refrains de la marine et des cantiques sous les rares étoiles qu'une brume épaisse lui permettait parfois d'apercevoir au-dessus de sa tête.

Recueilli à plus de dix kilomètres du point de chute de l'appareil sans avoir pu apercevoir la terre ou quelques lumières venant de la terre, et cependant toute la nuit, il voulut revoir sur une carte marine le trajet qu'il avait parcouru au prix tant d'efforts.

Dans le bureau du commandant de l'aéroport de Bahrein, où on l'installa devant un plan détaillé des environs de l'île, on lui indiqua le lieu de l'accident et il retrouva sans peine l'endroit où il avait été repêché. Du point de chute des appareils au point où fut retrouvé le capitaine Soulard s'étend une bonne dizaine de kilomètres sur une ligne rigoureusement parallèle à la côte plate et sablonneuse.

La mort s'est détournée de lui

« J'aurais pu nager encore dix heures dans cette direction sans trouver la terre ferme », remarque tranquillement le capitaine Louis Boulard. « Oui, répliqua son hôte, mais un petit quart d'heure de nage — un jeu pour un marin de votre trempe — à 90 degrés sur votre droite, vous aurait conduit sur les fonds de moins de deux mètres. »

Le doigt du chef de l'aéroport souligna une courbe de la carte. Tombé par un fond de quatre mètres, à deux kilomètres du rivage de l'île, face à l'aérodrome, le skymaster n'était qu'à 500 mètres des fonds inférieurs à deux mètres. Si un nageur de la force du capitaine Boulard avait pu prendre la bonne direction et arriver sur la plage un quart d'heure après l'accident, presque tous — sinon tous les malheureux cramponnés à la partie émergée de l'épave ou soutenus par des objets flottants — auraient pu avoir la vie sauve.

Le capitaine Boulard, à cette pensée, a un moment de faiblesse.

Une brume chaude mêlée de sable fin que ne pouvait pénétrer la lumière au-delà d'un cercle de 10 à 15 mètres de rayon a été — les enquêteurs en recueillent de plus en plus la preuve — sinon la cause, du moins une des principales raisons de la catastrophe. Cette brume entraîna également les opérations de sauvetage après avoir trompé peut-être les pilotes eux-mêmes.

« Franc-Tireur » poursuivi par M. Franchini
(*La Croix*, 20 juin 1950)

M. Matthieu Franchini, propriétaire de plusieurs hôtels de Saïgon, a déclaré à la presse qu'il allait poursuivre en justice le journal parisien *Franc-Tireur* pour avoir publié des allégations selon lesquelles il aurait menacé de mort François-Jean Armorin, victime de l'accident du premier Skymaster d'Air France, englouti à Bahrein, mardi dernier.

M. Franchini a dit qu'il prendrait l'avion pour Paris la semaine prochaine pour aller se défendre, et qu'en attendant, il avait chargé ses avocats à Paris d'intenter une action.

M. Henri Maux, décoré de la légion d'honneur à titre posthume
(*La Croix*, 21 juin 1950)

Sur proposition de M. Pignon, haut-commissaire de France en Indochine. M. Letourneau, ministre de la France d'outre-mer, a décerné la croix de la Légion d'honneur, à titre posthume à Henri Maux, ingénieur général des travaux publics, qui a trouvé la mort lors de la première catastrophe aérienne de Bahrein.

F.-J. ARMORIN cité à l'ordre de la nation
(*Combat*, 3 juillet 1950)

Le « Journal officiel » a publié les citations à l'ordre de la nation du journaliste F.-J. Armorin, de M. Charles Ravet, directeur de l'Office indochinois des changes, et de M. Henri Maux, ingénieur des travaux publics des colonies, qui ont trouvé la mort dans la catastrophe de Bahreïn le 12 juin 1950.

Haïphong
Par Air France
(*L'Entente*, 7 juillet 1950)

Par l'avion régulier d'Air France direct pour Paris, via Calcutta, Karachi, Bahreïn et Le Caire (venu de Saïgon et d'Hanoï) ont quitté, jeudi matin à 8 heure 10, l'aéroport d'Haïphong-Catbi : le capitaine Guignet ; MM. Thiret ; Bigot, des Douanes et Régies ; Blokland, de la Société des Dragages* ;

M. Audinot, des Ets Develey et Jasmin*, et le jeune Marcel Lefebvre ;
M^{me} et M. Debrabant, de la Sûreté, et leurs quatre enfants ;
Au total : 12 passagers haïphonais.

LE CARNET DE CLIMATS
DÉCÈS
(*Climats*, 13 juillet 1950)

— Un service a été célébré en l'église St-Augustin, chapelle de la Sainte-Vierge, le jeudi 6 juillet, à 11 heures précises, à la mémoire de M. Élie André, chef du secrétariat administratif des Brasseries et glacières de l'Indochine*, à Saïgon, décédé accidentellement à Bahreïn, le 13 juin.

— Les membres des quatre délégations à la conférence inter-États de Pau, ont fait célébrer une messe en l'église Saint-Martin, à la mémoire d'Henri Maux, ingénieur général des Travaux publics, mort dans l'accident aérien de Bahreïn.

LÉGION D'HONNEUR

Secrétariat général à l'aviation civile
(*Les Ailes*, 8 septembre 1951)

Officiers

— Ferdinand d'Or, la « Vieille-Tige » au brevet n° 1.277, actuellement attaché à Air France à la base de Dalat, en Annam.

Écho
(*L'Entente*, 15 mars 1952)

— Nous apprenons le départ de Haïphong à destination de la métropole par le « Constellation » régulier d'Air France de dimanche :
de M. de Gaspéris, directeur de la SACRIC*, pour un court séjour à la métropole ;
de M. Pierre Delsol, directeur des Ets Briffaud et Cie*, qui compte parmi les très anciens Haïphonnais et qu'a remplacé dans ses occupations son fils, M. Jean Delsol, arrivé récemment de France ;
de M^{me} De Los Santos, professeur au collège Henri-Rivière, qui se rend en France avec ses enfants en congé administratif.

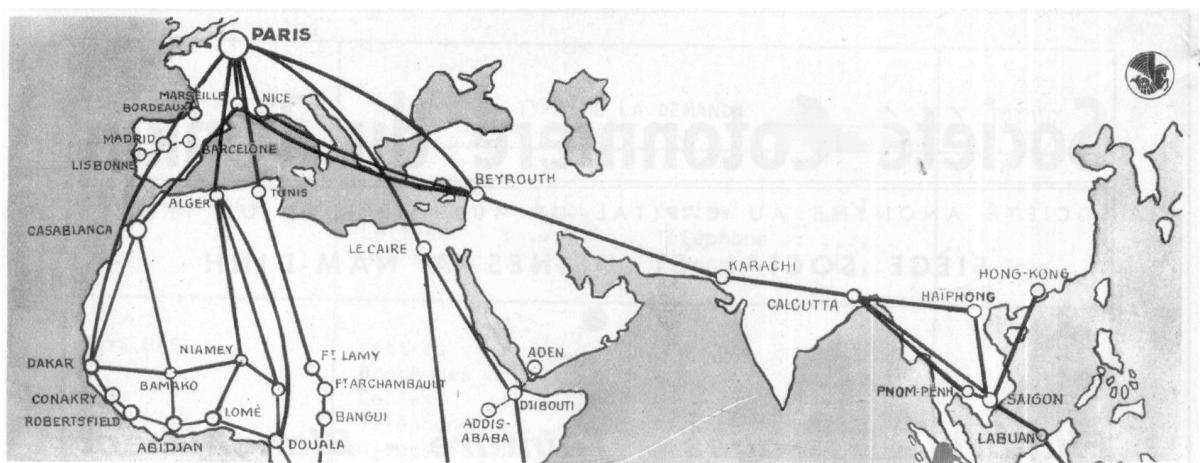
Le dimanche matin à l'aéroport de Cat-Bi
Départ avec le Constellation d'Air France
(*L'Entente*, 7 avril 1952)

Dr Fesquet, adjoint au maire d'Haïphong et président du Groupement des Français d'Haïphong.

Médecin capitaine Fontan, chef du laboratoire de l'hôpital Ciais.

M^{me} et M^{le} Bousquet et M^{me} Mongenet, des Éts Chaffanjon*.

MM. Develey et Bergeret, des Éts Develey et Jasmin*.



au service de l'Union Française



DP. 150

- ★ Vous voyagerez plus vite et plus confortablement dans la cabine pressurisée du "Constellation".
- ★ Les appareils volent à très haute altitude évitant ainsi les perturbations atmosphériques fréquentes en Afrique.

VOUS AVEZ LE CHOIX DES DÉPARTS :

Air France met à votre disposition de nombreux services en "Constellation" soit en 1^{re} classe, soit en classe touriste à des heures commodes vers l'A.O.F. : 9 services par semaine, l'A.E.F. : 7 services par semaine, Madagascar : 3 services par semaine, l'Extrême-Orient : 5 services par semaine.

Les accords passés avec la Compagnie Air Vietnam vous permettent de joindre rapidement Dalat, Tourane, Hué, Dong Hoï et Hong Kong.

Air France est la seule Compagnie desservant les principaux centres de l'Union Française en Constellation

AIR FRANCE

TOUTES AGENCE DE VOYAGES ET AIR FRANCE, 119, CH. ELYSÉES,
BAL. 70-50 - 2, R. SCRIBE, OPE. 41-00

(Indochine Sud-Est asiatique, septembre 1952)

Au service de l'Union française

Air France est la seule compagnie desservant les principaux centres de l'Union française en Constellation

* Vous voyagerez plus vite et plus confortablement dans la cabine pressurisée du Constellation

* Les appareils volent à très haute altitude, évitant ainsi les perturbations atmosphériques fréquentes en Afrique

.....

A.-O.F. : 9 services par semaine

A.-E.F. : 7 services par semaine

Madagascar : 3 services par semaine

Extrême-Orient : 5 services par semaine.

Les accords passés avec la compagnie Air Vietnam vous permettent de joindre rapidement Dalat, Tourane, Hué, Dong-hoï et Hong-Kong

En Indochine sur le pont Hanoï-Saïgon

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

.....
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

Maquette du Super-Constellation
assurant la liaison Indochine-France en 1958

36 heures de vol entre Tan-Son-Nhut et Orly via Bangkok, Calcutta, Delhi, Karachi,
Téhéran, Istanbul, Francfort.
Un menu pour chaque pays survolé.



Dinky Super-Toys Meccano (fabriqué en France) en métal.
Poids : 227 g. Dimensions : 18 cm de long sur 20 cm d'envergure.



Mon voisin de vol avait un paquet de longane [ou œil de dragon : fruit exotique] et m'en a fait manger pendant tout le voyage.



(Coll. et photos de Gérard O'Connell)

DE PARIS A PNOM-PENH AVEC AIR FRANCE
(*Les Ailes*, 20 décembre 1958)

Le réseau d'Air France, toujours le plus long du monde avec ses 310.000 kilomètres, s'est enrichi, le 21 novembre, d'une nouvelle escale, Pnom-Penh, la capitale du Cambodge. Depuis le 21 novembre — comme nous l'avons souligné — cette ville est desservie par la ligne d'Air France qui, chaque semaine fait escale à Rome, Téhéran, Karachi et Rangoon.

Un mois plus tôt, jour pour jour, la compagnie nationale avait ajouté à son réseau africain Port-Gentil, en A.E.F.

Ces adjonctions témoignent de la vie intense de la compagnie et de son développement continu.

DANS LA PEINE
Ferdinand d'OR
(*Pionniers (Vieilles Tiges)*, 15 juillet 1974)

La pléiade de nos pilotes précurseurs vient de perdre en la personne de Ferdinand d'Or, décédé à Marseille le 26 avril dernier à l'âge de 86 ans, l'une de ses figures les plus connues.

Entré à l'École Farman en 1912, il obtint son brevet sous le numéro 1277, le 4 avril 1913. Devenu chef-pilote réceptionnaire et d'essai, puis pilote aux Lignes aériennes Farman, il inaugura entre autres les liaisons commerciales avec Londres, Bruxelles et Amsterdam. En 1921, sur Farman Goliath, il se classait premier du Grand Prix des Avions de Transport organisé par l'Aéro-Club de France au Bourget.

Quittant la Société Farman en 1928 après dix-sept ans d'activité dans cette entreprise, il entre l'année suivante à la Compagnie Air Orient (l'un des constituants de la future Compagnie Air France), est affecté en Indochine comme chef d'exploitation et dirige ce centre jusqu'en 1934. À la fin de la même année, par arrêté du Gouverneur général, il est nommé commandant de l'aéroport de Saïgon-Tan-Son-Nhut et inspecteur de divers aérodromes dépendant du secteur Sud de l'Indochine jusqu'en 1943, date de l'invasion japonaise.

Ferdinand d'Or qui était titulaire des brevets de transport public (n° 528 du 3 janvier 1921) et de navigateur supérieur (n° S 020 du 8 janvier 1923) totalisant 4.916 heures de vol.

Il était officier de la Légion d'honneur, médaillé de l'Aéronautique et décoré de plusieurs ordres étrangers. La Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges lui avait été décernée à la promotion de novembre dernier.

Une délégation des Vieilles Tiges, conduite par le président régional René Lhuillier, le secrétaire de Philip et le vice-président Caillard, assistait aux obsèques célébrées le 27 avril en l'église Saint-Julien de Marseille.
