

AIR UNION (lignes d'Orient)(1927-1930), puis AIR ORIENT (1930-1933) filiales d'[AIR UNION](#)

Ernest Nestor ROUME, président

Né le 12 juillet 1858 à Marseille (Bouches-du-Rhône).
Gouverneur général de l'Afrique occidentale française (31 janvier 1902-1908).
Administrateur de la Banque de l'Indochine,
qu'il représenta dans maintes sociétés,
à commencer par la Compagnie du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba (1908-1915).
Voir [encadré](#).

S.A., avril 1927 : Air Union - Lignes d'Orient.

8 juillet 1930 : Air Union - Lignes d'Orient fusionne avec Air Asie et devient Air Orient.

Compagnie Air Union-Lignes l'Orient
(*La Journée industrielle*, 8 juillet 1927)

Sous cette dénomination vient d'être constituée une société anonyme ayant pour objet l'étude, l'organisation et l'exploitation de toutes entreprises aériennes en tous pays, plus particulièrement en France, en Méditerranée et en Extrême-Orient et notamment l'établissement d'une ligne reliant la France à la Syrie en passant par la Grèce.

Le siège social a été établi à Paris, 56 *bis*, rue de Châteaudun.

Le capital a été fixé à 6.490.000 fr., en actions de 250 fr., toutes souscrites en numéraire ; il pourra ultérieurement être porté, en une ou plusieurs fois, à 12 millions.

Il a été créé, en outre, 10.000 parts de fondateur ou parts A et 1.000 parts bénéficiaires ou parts B. Ces dernières sont destinées à être attribuées, s'il y a lieu, à l'Etat français et à lui seul, en rémunération des avantages et subventions qu'il accorderait à la présente société suivant les clauses d'un contrat de dix ans à passer entre l'Etat français et la société.

Sur les parts A, 2.000 ont été attribuées à la Compagnie Air-Union et 2.000 à M. André Faure ; ce dernier a reçu, en rémunération complémentaire de ses apports, une somme en espèces de 450.000 fr. Les parts A restantes ont été remises aux souscripteurs à raison d'une part par groupe indivisible de dix actions souscrites.

Voici la composition du premier conseil d'administration : MM. Louis Allègre, 42, avenue Mozart, à Paris ; Louis Arène ¹, 120, rue d'Assas, à Paris ; Max Bahon, 31, avenue Henri-Martin, à Paris ; Georges-Edgard Bonnet, 82, avenue Henri-Martin, à Paris ; Louis Bréguet, 115, rue de la Pompe, à Paris ; Albert Caquet, 58, rue d'Assas, à Paris ; Maurice Devies ², 15, rue Spontini, à Paris ; Hubert Giraud, 232, boulevard Saint-Germain, à Paris ; sir Ian Malcolm, 10, place Edouard-VII, à Paris ; Maurice Margot, 88, rue Saint-Lazare, à Paris ; Georges Philippart, 8, rue Vignon, à Paris ; Louis Renault, 88, avenue du Bois-de-Boulogne, à Paris, et Ernest Roume, 1, avenue Montaigne, à Paris.

AIR
Conseil supérieur des transports aériens
(*Le Temps*, 6 janvier 1930)

Le *Journal officiel* de ce jour publie la composition du conseil supérieur des transports aériens, dont le président est M. Théodore Tissier, vice-président du Conseil d'État et dont les membres sont :

.....
Roume, Hubert Giraud ³ et Georges-Edgar Bonnet [Suez], président, vice-président et administrateurs de la Compagnie Air-Union lignes d'Orient, et M. Faure, directeur général de cette compagnie
.....

Air Asie + Air Union = Air Orient
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 février 1930)

La Compagnie Air Asie annonce qu'à la suite de négociations entreprises à Paris, elle a fusionné avec la Compagnie Air Union Ligne d'Orient. La nouvelle Compagnie porte le nom de :

Air Orient (Air Union Ligne d'Orient et Air Asie réunies).

Son siège social est installé à Paris.

La société Air Orient a comme premier but la liaison de France en Indochine et Chine dont elle exploite déjà régulièrement le secteur Marseille-Bagdad.

Spécialement en Indochine dans son secteur extrême-oriental elle recherche, outre la réalisation de la grande ligne Rangoon-Vinh-Haïphong-Canton, la liaison Saïgon-Bangkok, et les lignes purement locales comme celle qui doit relier Hanoï à Saïgon.

Enfin, elle procède sur place à des travaux de photographie aérienne et de tourisme par avion.

Un avion Farman 190 de la Société Air Orient piloté par Noguès, ayant comme passager M. Allègre, un des administrateurs délégués de Air Orient, et le mécanicien Marsot, qui est déjà venu en Indochine avec Bailly et Réginensi, quittera Bagdad pour Saïgon vers le 15 février.

La Compagnie Air Orient tiendra le public au courant des informations qui lui parviendront sur ce voyage.

¹ Louis Arène (1886-1952) : polytechnicien, ingénieur du Génie maritime. Administrateur de la [Société financière de crédit et de participation](#) et de sa suite, la Banque mobilière privée.

² Maurice Devies (1872-1952) : vice-président de la Banque nationale de crédit, futur président du Crédit foncier colonial (1931). Voir [encadré](#).

³ Hubert Giraud (1865-1934) : de la Compagnie de navigation Paquet. Ancien député des Bouches-du-Rhône (1919-1924). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

L'aviation coloniale
La liaison France-Indochine
(*Les Annales coloniales*, 24 février 1930)

M. Allègre, administrateur délégué de la Compagnie Air Union, lignes d'Orient, a quitté hier matin Marseille-Marignane par le service régulier Marseille-Syrie-Bagdad.

Sur les instructions du ministère de l'Air, M. Allègre va organiser la mise au point méthodique de la ligne aérienne France-Indochine. À Bagdad, terminus actuel de la ligne, il retrouvera l'aviateur Noguès et le mécanicien Marsot, avec lesquels il poursuivra son voyage à bord de leur avion.

Il s'agit d'un voyage d'études qui a pour but la reconnaissance des itinéraires, l'organisation des services d'escale et l'étude du matériel nécessaire en vue de l'établissement de la ligne aérienne régulière qui unira la France et sa grande colonie d'Indochine.

Aviation
Arrivée à Hanoï des aviateurs Noguès et Marsot
(*L'Écho annamite*, 20 mars 1930)

Hanoï, 19 mars. — Les aviateurs Noguès et Marsot, accompagnés du colonel Glaize, agent général d'Air Orient, sont arrivés sur le terrain d'aviation de Bach-Mai dans la matinée, à 11 heures. Partis de Tourane mardi, ils avaient dû atterrir sur le terrain de secours de Thanh-Hoa, en raison du mauvais temps. M. Allègre et M. Gannay ⁴ avaient continué leur voyage en auto sur Hanoï, où ils étaient arrivés dans la soirée

COCHINCHINE

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1930)

Le retour des aviateurs. — Les aviateurs Allègre, Noguès et Marsot, accompagnés du colonel Glaize, et de M. Gannay, venant de Hué, ont atterri hier après-midi à 15 heures au terrain de Tan-son-nhut, près de Saïgon.

Le gouverneur de la Cochinchine, M. Krautheimer ; maître Mathieu, président de la « Ligue des amis de l'aviation », M. Esquevin, secrétaire général de la Compagnie « Air-Asie », étaient présents à leur arrivée.

Notre carnet financier
(*L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

⁴ Paul Gannay (Langeais, 1880-Tokyo, 1952) : inspecteur général de la Banque de l'Indochine. Voir [encadré](#).

La Compagnie Air-Asie apporte son actif à la Compagnie Air-Union qui prendra désormais le nom de Air Orient.

Les actionnaires d'Air-Asie recevront deux actions de 250 francs d'Air-Union contre cinq de 100 francs d'Air-Asie, et deux parts Air-Union contre une part Air-Asie.

La Compagnie Air Orient va ensuite porter son capital à 22.400.000 francs.

COCHINCHINE

(L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient, 20 avril 1930)

La mission de la société « Air Orient » est arrivée à Saïgon. Le pilote Noguès étant malade, M. Allègre rentre en France par le « Chenonceaux ».

Les Assemblées

(Cote de la Bourse et de la banque, 9 juillet 1930)

Lundi 7 juillet

Air-Union Lignes d'Orient. — La conséquence de l'apport fait à titre de fusion par la société Air-Asie, annoncé dans notre numéro d'hier, le capital est définitivement porté à 22.400.000 fr. Le Conseil a été, en outre, autorisé à le porter à 100 millions de francs.

Air Union (Lignes d'Orient)

(Le Journal des débats, 11 juillet 1930)

L'assemblée extraordinaire réunie le 7 juillet, après avoir entendu la lecture des rapports des commissaires aux apports et de l'acte notarié, a reconnu sincère et véritable la déclaration de souscription relative à l'augmentation du capital social de 16 millions de fr.

Cette augmentation a été réalisée : 5 millions en actions d'apports destinés à rémunérer les apports faits par la Société Air-Asie et 11 millions en actions de numéraire.

L'assemblée, en outre, a autorisé le conseil d'administration à augmenter éventuellement le capital jusqu'à concurrence de 100 millions de francs.

Compagnie Air Union (Lignes d'Orient)

(La Journée industrielle, 12 juillet 1930)

Une assemblée extraordinaire tenue le 7 juillet a décidé que [la société prendrait désormais la dénomination de Compagnie Air-Orient](#). Elle a décidé de porter le capital de 6.400.000 fr. à 22.400.000 francs.

Le conseil a été composé comme suit : président, M. Ernest Roume, gouverneur général honoraire des colonies ; vice-présidents, M. Hubert Giraud, administrateur des Chemins de fer P.-L.-M. ; M. George-Edgar Bonnet, directeur général adjoint de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez ; administrateur délégué, M. Louis Allègre ; administrateurs, M. Max Bahon, directeur général de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez ; M. Paul Baudouin, directeur général adjoint de la Banque

de l'Indo-Chine ; M. Louis Bréguet, président de la Compagnie Air-Union ; M. Jacques Bréguet, administrateur de la Compagnie Air-Union ; M. Maurice Devies, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan ; M. André Faure, ingénieur-conseil de la Compagnie Air-Orient ; M. Raphaël Fontaine, président des Distilleries de l'Indo-Chine ; M. Maurice Margot, directeur général des Chemins de fer P.-L.-M. ; M. Paul Petithuguenin, directeur de la Compagnie Générale des Colonies ; M. Georges Philippar, président de la Compagnie des Messageries Maritimes ; le marquis de Solages ⁵, administrateur de la Compagnie Air-Union.

La ligne aérienne qui fonctionne hebdomadairement, entre Marseille-Beyrouth et Bagdad, sera prolongée deux fois par mois jusqu'à Saïgon au début de 1931.

L'« Air Orient »
(*L'Homme libre*, 18 juillet 1930)

L'Air Union, par sa fusion avec l'Air Asie, a constitué un nouveau groupement, « L'Air Orient », que dirige, en tant qu'exploitation, le pilote Noguès et, dans le conseil d'administration duquel nous trouvons MM. Louis et Jacques Bréguet.

Aviation
M. Pasquier visite l'installation d'« Air Orient », à Tân-son-Nhut
(*Les Annales coloniales*, 25 juillet 1930)

Hier matin, à 9 heures, M. Pasquier a visité les installations de la compagnie Air Orient, à Tan-son-Nhut.

Il fut reçu, à son arrivée, par M. Esquevin, secrétaire général de la société, qui lui présenta le personnel présent : MM. Bourgeois, pilote ; Martin, chef d'atelier ; Leplat, mécanicien spécialiste ; Leclerc, mécanicien. Ensuite, le gouverneur général, suivi de quelques invités, a visité le matériel et les installations de l'aérodrome.

Parmi les personnes présentes, nous notons MM. Graffeuil ; Mathieu, président de l'aéro-club ; M. Beneyton, administrateur de la province de Giadinh ; Gannay et Soulet.

Après cette courte visite, M. Pasquier s'est retiré, non sans féliciter M. Esquevin pour l'activité déployée et le travail fourni par sa compagnie.

Aviation
Noguès a repris son poste à l'« Air Orient »
(*L'Homme libre*, 11 septembre 1930)

Nous apprenons avec le plus vif plaisir que l'aviateur Noguès a effectivement repris la direction de l'exploitation de la compagnie « Air Orient ». On sait que Noguès, aviateur de la première heure, et qui aurait pu prétendre à tous les raids dont la publicité atteint le grand public, s'est consacré à l'organisation de la ligne France-Indochine.

On se souvient du remarquable voyage d'études qu'il a fait, l'hiver dernier, sur ce parcours, avec Allègre et Marsot. À la fin de ce voyage, il dut s'aliter, ayant contracté en

⁵ Thibault de Solages (1889-1972) : des Mines de Carmaux. Administrateur délégué (1921), puis président (1944) de la Compagnie générale industrielle. Voir [encadré](#).

cours de route une fièvre typhoïde. C'est de cette maladie qu'il est maintenant tout à fait guéri et il peut consacrer sa belle maîtrise à l'aviation commerciale française.

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} octobre 1930)

Sont arrivés à la colonie : M. Le Bret, d'Air Union.

UNE PROMENADE AÉRIENNE

De Marseille à Athènes en hydravion
par GASTON BERTHEY

(*Le Journal des débats*, 19 octobre 1930)

Le ronronnement des deux « Hispano-Suiza » de 600 chevaux chacun s'accélère et s'amplifie, la carlingue s'éclabousse, voici qu'au bout des ailes, les flotteurs se libèrent de l'eau. Un semblant de secousse et, penché sur le hublot, je constate que, déjà, nous voguons à quelques mètres au-dessus de l'étang de Berre. À l'aise, détendue dans son fauteuil d'osier, ma femme s'étonne à l'annonce du décollage dont elle ne s'était point rendu compte. Dans un glissement feutré, souple, l'hydravion prend de la hauteur.

Le littoral défile sous nos yeux, splendide dans la lumière du jeune matin : Marseille, puis, vingt-cinq minutes après, Toulon. Il est huit heures cinq. À huit heures et quart, nous survolons les îles d'Or et du Levant pour piquer sur la Corse, que nous atteindrons à neuf heures vingt.

Je n'ai point l'intention de décrire la fête du regard qui commence pour nous, puisque Henry Bidou l'a déjà fait dans ces mêmes colonnes avec tant d'art et de compétence. Ce que je veux souligner, c'est l'enchantement de cette promenade en trois étapes, en raison du confort et de la sécurité avec lesquels elle s'est accomplie.

Il ne s'agissait de rien de moins, pour ma femme et pour moi, que d'un baptême de l'air. Et Dieu sait si de charitables amis s'étaient mis en peine pour nous détourner de ce projet. Nous avons eu à subir deux sortes d'attaques ; d'abord, les sinistres prophéties des profanes que terrifient les accidents d'aviation mis en relief par la grande presse ; ensuite, les élans compatissants des néophytes qui gardent un souvenir exécrable d'une initiation malheureuse.

Aussi l'enchantement que nous subissons maintenant se renforce-t-il de surprise. Quelle inattendue sensation de sécurité ! Je vais et je viens le plus naturellement du monde d'un bout à l'autre de la carlingue pour ouvrir une valise, chercher un livre, un manteau..L'élément sur lequel s'appuient nos ailes me semble quelque chose de stable, de solide. L'idée de la chute est aussi loin de mon esprit que celle du naufrage chez le passager d'un puissant paquebot. Les quelques trous d'air rencontrés ne provoquent pas de dénivellements supérieurs au tangage par mer moyenne. Et, avantage incontestable, notre esquif échappe à tout mouvement de bascule, reste constamment horizontal. D'autre part, la très légère vibration ne se complique d'aucune trépidation et permet de lire avec bien moins de fatigue que dans le wagon de chemin de fer le mieux suspendu. Quand, à une heure précise de l'après-midi, nous eûmes améri dans le port de Naples sans plus de choc que n'en provoque la rencontre d'un cassis en auto, nous étions conquis à l'aviation. Et nous nous étonnions que certaines gens qui en ont goûté restassent rebelles à son charme.

Ce fut pendant l'excellent déjeuner qui nous attendait à l'agréable hôtel de Londres, à deux pas du lieu de débarquement, qu'une autorité en la matière nous fournit le mot de l'énigme :

« Rendez-vous compte que vous avez la chance de débiter sous les meilleurs auspices. Tout d'abord, la Méditerranée est, la plupart du temps, un aérodrome incomparable. Au contraire, la Manche, qui voit tant de baptêmes de l'air, n'a pas de moins rudes caprices pour le passager aérien que marin. Et puis, sachez aussi que la jeune ligne Air Orient est l'une des mieux conditionnées qui soient. Le directeur de l'exploitation, M. Noguès, est, dans toute la force du terme, un homme du métier, et les hydravions Cams-53, employés sur Marseille-Beyrouth, bénéficient de maintes améliorations techniques dues à son expérience. Tout a été soigneusement étudié. Par exemple, la position des deux moteurs, en tandem, bien au-dessus de la carlingue, non seulement réduit de beaucoup les bruits et vibrations, mais encore rend aisée la navigation avec un seul d'entre eux. Quant au personnel, sachez que M. Noguès a choisi ses pilotes un à un parmi les « as » des autres compagnies et que ce sont tous, comme par hasard, d'anciens marins. En outre, nul d'entre eux ne prend la responsabilité d'une traversée avant d'avoir accompli trois cents heures au moins de vol sur la ligne même, c'est-à-dire d'en connaître à fond toutes les particularités. Quant aux mécaniciens, chacun forme équipe avec le pilote et embarque, par conséquent, chaque fois à bord de l'appareil, de l'entretien duquel il est chargé.

» D'autre part, les escales sont parfaitement pourvues en matériel de tout genre, y compris des hydravions de rechange et dix postes de ravitaillement et de secours jalonnent la ligne. L'opérateur de T. S. F., l'inévitable troisième membre de l'équipage, assure une liaison bilatérale allant de 1.500 à 2.000 kilomètres. Il est tenu de transmettre tous les quarts d'heure la position de l'appareil. Vingt-cinq minutes de silence et l'alerte serait donnée.

» En aviation, l'exploit éclatant comme le triomphe de Costes sur l'Atlantique n'est point seul le fruit de l'effort persévérant et minutieux. Les résultats obtenus par Air Orient le prouvent bien. Depuis l'inauguration officielle — 6 juin 1929 —, 130 voyages ont été effectués et 522.000 kilomètres parcourus sans un seul accident. Et quoique le service hebdomadaire dans les deux sens ne se soit jamais interrompu, même dans la plus mauvaise saison, un record de 97 % de régularité a été établi qui rivalise avec ceux des meilleurs services maritimes. Aussi le fret postal emprunte de plus en plus cette voie, qui se prolonge depuis le 1^{er} décembre 1929 jusqu'à Bagdad.

» Dès le 1^{er} janvier prochain, la Compagnie étendra sa ligne jusqu'à Saïgon, par Karachi, Calcutta, Rangoon et Bangkok, liaison déjà assurée depuis le 1^{er} octobre en collaboration avec la compagnie hollandaise K. L. M. Depuis un an, M. Noguès travaille à cette extension avec la même conscience et la même science qui ont présidé à l'établissement du tronçon Marseille-Beyrouth. Vous jugerez bientôt l'ouvrier à l'œuvre. L'Indochine sera à sept au huit jours de la métropole.

» N'oubliez pas non plus que, grâce à la correspondance établie à Athènes avec les excellents hydravions de l'Imperial Airways Company, notre ligne assure des communications extra-rapides entre la France et l'Égypte. »

*

* * *

En été, Beyrouth est déjà à moins de trente-six heures de Marseille ; mais, en automne, le voyage se fait en trois jours. Nous nous en réjouîmes d'ailleurs, heureux de pouvoir flâner quelques heures dans Naples et de goûter le spectacle d'un divin crépuscule sur la baie fameuse.

Nous reprenons l'air le lendemain à six heures et demie. Nous longeons la côte si pittoresquement accidentée jusqu'à la Calabre en nous élevant peu à peu. Arrivés là,

nous virons à gauche pour franchir la botte italienne en sa partie la plus étroite. Sans encombre, nous franchissons les Apennins à 2.500 mètres d'altitude, en direction de Corfou, par delà le golfe de Tarente, Et le pilote — qui semble faire une simple partie de canotage — nous explique en souriant que, s'il nous a entraînés si haut, c'est par surcroît de précaution afin de pouvoir de n'importe où aller se poser en vol plané sur l'une des deux mers.

Après un charmant déjeuner champêtre à Corfou, où nous « relayons », nous suivrons la côte dalmate. Puis, ce seront le golfe de Patras, l'isthme de Corinthe, Salamine. Mais, encore une fois, je m'en voudrais de vous décrire, après Bidou, toutes ces splendeurs. Sachez seulement qu'à quatre heures de l'après-midi, redevenus de simples piétons, nous gravissons les marches de l'Acropole.

*
* *

La morale de ce voyage, c'est que je ne saurais trop vous exhorter à ne pas recevoir le baptême de l'air, si j'ose dire, à la légère, mais de réserver cette initiation pour une excursion telle que la nôtre. Vous enrichirez ainsi d'un joyau incomparable l'écrin de vos beaux souvenirs.

SUR LES TERRAINS
À TOUSSUS-LE-MOBLE
(*Les Ailes*, 30 octobre 1930)

À l'école du P.S.V. [pilotage sans visibilité], M. Claude Beauregard, de la Compagnie Air-Orient, a terminé son stage et obtenu son brevet d'aptitude.

Compagnie Air Orient
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 novembre 1930)

Les comptes au 31 mars 1930 se soldent par un bénéfice de 4.291 fr., s'ajoutant à 11.229 fr. de report antérieur.

Le retour des aviateurs Lalouette et Goulette
(*Le Temps*, 6 décembre 1930)

Alep, 5 décembre.

Venant de Karachi et de Djask, le gouverneur général Pasquier et les aviateurs Lalouette et Goulette ont atterri à Alep, ce matin, à 3. h. 35 (heure de Greenwich).

Après ravitaillement, le grand monoplane de tourisme à moteur Lorraine 240 CV a repris son envolée vers Athènes. Tout va bien à bord.

D'autre part, on télégraphie de Beyrouth, 5 décembre :

La Compagnie Air Orient vient de donner l'ordre à tous les avions, hydravions, escales, stations de T. S. F. de son secteur méditerranéen de renseigner et de protéger l'avion qui ramène d'Indochine le gouverneur général Pasquier.

COMPAGNIE AIR ORIENT

(*L'Information financière, économique et politique*, 20 décembre 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 16 décembre, sous la présidence de M. Roume, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice écoulé, comportant une durée exceptionnelle de 13 mois, allant du 1^{er} janvier 1929 au 31 mars 1930.

Le compte de profits et pertes fait apparaître un total de subventions et recettes diverses s'élevant, exploitation à 19.371.808 francs ; les dépenses au titre de l'administration, intérêts et commissions se montent à 15.643.226 francs et les amortissements ont porté sur 3.724.288 francs. Le solde bénéficiaire ressort ainsi à 4.294 francs ; formant, avec le report antérieur, une somme de 15.523 fr. 56 qui a été reportée à nouveau.

L'assemblée a ratifié la nomination, en qualité d'administrateurs, de MM. Paul Petithuguenin, Thibault de Solages, André Faure, Baudoin et Fontaine.

AVIATION

Un programme a été élaboré pour la Journée de l'Aviation à Saïgon
(*L'Écho annamite*, 24 décembre 1930)

.....
La compagnie Air-Orient prêtera deux appareils de 5 places pour les baptêmes de l'air, au prix de 7 piastres pour les membres de l'Aéro-club et 10 piastres pour les autres.

L'INAUGURATION DU SERVICE POSTAL AÉRIEN D'INDOCHINE (*Le Matin*, 18 janvier 1931)

De notre envoyé spécial.

MARSEILLE, 17 janvier. — Il est des cérémonies qui, dans leur simplicité, sont émouvantes.

Ainsi en a-t-il été de celle qui eut lieu ce matin, par un petit vent aigre, à Marignane.

C'était en effet pour la première fois qu'allait avoir lieu le service postal aérien d'Indochine, l'inauguration de cette grande artère coloniale Marseille-Saïgon par Naples, Corfou, Athènes, Beyrouth, Damas, Bagdad, Bassora, Djask, Karachi, Calcutta, Rangoon et Bangkok, représentant une traversée de onze jours, c'est-à-dire un gain considérable de temps dans la distribution du courrier.

Aujourd'hui, la poste du Proche-Orient et d'Extrême-Orient était emportée par l'hydravion de l'Air Orient, dont l'équipage comprenait l'aviateur Pichodou, le mécanicien Richaud et le radiotélégraphiste Ronat.

La poste était accompagnée du capitaine Challe et de l'aviateur Fauquet-Lemaître, deux spécialistes de vols à grandes distances.

J'ai demandé à Challe :

— Vous allez donc à Saïgon ?

— Non, me répondit ce champion parmi les champions de l'Atlantique Sud, je vais chercher mon appareil à Téhéran.

Comme cet automobiliste qui, revenant de Marseille, a eu besoin de s'arrêter en cours de route pour faire faire une petite réparation, vous dit :

— Je vais à Auxerre chercher ma voiture.

La cérémonie s'est donc passée simplement. Les moteurs de l'hydravion *Syrie* furent essayés alors que l'appareil était placé sur un petit chariot. L'expérience faite en présence de M. Leplanquais, directeur du réseau Méditerranée de l'Air Orient, qui organise la ligne de Saïgon ; l'hydravion fut remorqué jusqu'au slip, où la mise à l'eau fut faite en présence de M. Jacquot, directeur du port aérien de Marignane ; de MM. Tavernier et Fay, et de l'inévitable préposé à la douane.

On installa une passerelle-joujou entre le slip et l'appareil. Challe et Fauquet-Lemaître, d'abord, utilisèrent la passerelle avec d'innombrables précautions. L'équipage y passa plus hardiment. Et quand chacun fut à sa place, une vedette automobile remorqua l'hydravion au delà de la digue minuscule qui protège le tout petit port des hydravions.

Les moteurs furent mis en marche. Pichodou les réchauffa pendant quelques minutes. Il se rendit ensuite sur la ligne de départ, mit pleins gaz et les moteurs, tournant bien rond, enlevèrent dans le ciel devenu très clair et très bleu — un beau ciel de Provence — le *Syrie*, son équipage, ses passagers et son courrier d'Extrême-Orient.

La ligne était ouverte.

Et en guise de champagne, on alla boire ensuite un petit noir bien chaud.

FRANCE-INDOCHINE EN 10 JOURS

APRÈS LE DÉPART DU PREMIER AVION

LE DÎNER DE L'AIR ORIENT

(*Le Journal des débats*, 19 janvier 1931)

Le premier avion commercial qui doit réaliser la liaison France-Indochine s'envolait, hier, à l'aérodrome de Marignane. Et, le soir, pour célébrer cet événement important dans l'histoire de notre aéronautique, la Compagnie Air Orient, qui a créé la nouvelle ligne, offrait, dans un restaurant des Champs-Élysées, aux notoriétés et aux amis de l'aviation, un dîner que présidait M. Painlevé.

MM. Albert Sarraut, ministre de la marine ; Auguste Brunet, sous-secrétaire d'État aux colonies, assistaient à ce dîner. M. Pasquier, gouverneur général de l'Indochine, légèrement souffrant, s'était fait excuser.

Parmi les nombreuses personnalités qui ont été reçues par MM. Hubert Giraud, Georges-Edgar Bonnet, Allègre et Costa de Beauregard, membres du conseil d'administration et de la direction de la Compagnie Air Orient, on remarquait MM. Laurent-Eynac, député, ancien ministre de l'air ; Outrey, député de la Cochinchine ; les généraux Hirschauer et Bourgeois, sénateurs ; le marquis de Vogüé ; MM. Bouilloux-Lafont, Émile Borel, Appell, Brocard, députés ; Chaumier, directeur de l'aviation commerciale ; Caquot, directeur général technique ; J. de Marsillac, J. et L. Bréguet, etc., ainsi qu'un grand nombre de personnalités s'intéressant à l'aéronautique.

Au dessert, des discours ont été prononcés par MM. [Hubert Giraud, vice-président de la Compagnie Air Orient](#) ; Outrey, député de la Cochinchine ; et Painlevé, ministre de l'air. M. Hubert Giraud, prenant le premier la parole, a excusé [le gouverneur Ernest Roume, président de la Compagnie Air Orient](#), retenu par un deuil cruel. Puis, l'orateur a défini le rôle de la Compagnie Air Orient, qui va permettre les relations rapides entre la France et l'Indochine. Cette partie de son discours d'une éloquente précision est à citer :

Née au mois d'avril 1927, la société s'appelait alors Air-Union-Lignes d'Orient. La première étape de son organisation a consisté à relier la France à la Syrie par une voie aérienne et maritime évitant le franchissement de hautes montagnes qui présente, dans certaines saisons, d'innombrables difficultés, et son itinéraire était Marseille-Naples-Athènes-Beyrouth. La réalisation de ce programme simple et limité comportait cependant de nombreux obstacles. Il a fallu de longues négociations pour obtenir du gouvernement italien l'autorisation de survoler son territoire. J'ajoute, bien volontiers, que depuis qu'un accord est intervenu à cet égard entre la France et l'Italie, nous trouvons chez nos voisins toutes les facilités souhaitables, et un appui très cordial. En Grèce aussi, il a fallu négocier, et il faut encore, à l'heure actuelle, tâcher de résoudre des questions ardues. Au point de vue matériel, le choix et la construction des appareils, leur mise au point, la création de nos bases avec leurs hangars, leurs ateliers, leurs magasins de pièces de rechange, leurs appareils de T. S. F., etc., le recrutement et la formation du personnel des stations et du personnel volant, tout cela a demandé de nombreux mois. Le 6 juin 1929, nous avons commencé un service hebdomadaire qui a continué depuis cette date sans interruption. Nous avons exécuté régulièrement notre horaire, subi, sans doute, quelques retards inévitables, mais sans manquer un seul départ, et, fort heureusement, sans aucun accident grave.

Entre-temps, notre société avait absorbé la Compagnie Air-Asie, dont l'activité s'exerçait en Indochine.

[Cap sur l'Indochine]

Ensuite, très rapidement, le prolongement de notre ligne au delà de Beyrouth a fait l'objet de nos travaux. La voie tracée par Pelletier d'Oisy devait être suivie. De hauts encouragements nous poussaient. Nous avons d'abord été jusqu'à Bagdad, puis, en mars de l'année dernière, une mission d'étude comprenant l'administrateur délégué et le directeur de l'exploitation de la société, partait en avion, accomplissait son voyage et en rapportait tous les éléments d'informations nécessaires à la création du service. En mai, un programme, établi d'accord avec le gouvernement général de l'Indochine, était soumis au ministre de l'air et recevait quelques jours plus tard son approbation. L'organisation des escales, les ententes nécessaires, les commandes et les envois de matériel et de personnel, tout fut immédiatement abordé.

Dans le dernier trimestre de l'année dernière, les vols d'étude ont été exécutés. Aujourd'hui, nous commençons le service, et à dater du 13 février, il s'exécutera tous les quinze jours de bout en bout sous pavillon français. La mise en harmonie de notre service avec celui de la Compagnie hollandaise, qui relie Amsterdam aux Indes néerlandaises, donnera au public les avantages d'une grande voie aérienne internationale.

Messieurs, il ne vous échappera pas qu'une entreprise de cette envergure représente un effort financier considérable. Ce n'est point chez le public français, encore peu familiarisé avec les affaires d'aviation commerciale, que nous pouvions espérer trouver les ressources nécessaires. Pour constituer notre société, nous avons très heureusement rencontré l'appui de deux grandes et fortes maisons : la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez et la Compagnie des Chemins de fer P.-L.-M. Convaincus, l'une de l'heureuse répercussion qu'aura dans l'avenir sur les échanges internationaux la création des services d'aviation ; l'autre de l'importance que prendra pour le rail français son prolongement aérien vers l'Extrême-Orient, elles ont vu dans notre œuvre l'intérêt national, à l'exclusion de toute idée de profit. Ce sont elles qui nous ont procuré la portion de beaucoup la plus importante de nos capitaux.

À ces concours, se sont ajoutés à la première heure ceux de la Banque de l'Indochine, de la Compagnie des Messageries maritimes et de la Compagnie Air-Union.

Sans autre garantie d'avenir que la confiance que nous mettons dans la clairvoyante sollicitude du gouvernement et du Parlement pour le but qu'elle veut atteindre, pour le

maintien d'une ligne impériale dont la France et sa grande colonie ont un besoin évident, notre société, non sans quelque hardiesse, vous le reconnaîtrez certainement, vient d'organiser, au prix d'importants sacrifices, un service répondant aux idées que M. le ministre de l'air a approuvées. Nous faisons là notre devoir, sans autre but que celui de bien servir le pays. Notre œuvre est à son début et nous marchons maintenant vers l'avenir, pleins d'espoir dans son succès prochain.

Après une allocution de M. Outrey, M. Painlevé a rendu hommage aux efforts accomplis par l'Air Orient pour assurer la liaison entre la France et sa grande colonie. Puis, étendant son sujet, le ministre traite le problème de l'aviation, messagère, dans le monde entier, de la pensée française.

Au compte rendu de cette réunion, qui a eu l'ampleur d'une manifestation en faveur du développement de l'aéronautique française, il est intéressant d'ajouter ces détails relatifs au nouveau service créé par Air Orient :

La ligne aérienne est le prolongement de la ligne France-Syrie, qui fonctionne hebdomadairement depuis deux ans déjà et passe par Naples, Corfou, Athènes, pour aboutir à Beyrouth et Damas. Au delà de Damas, les escales prévues sont : Bagdad, Bouchir, Djask, Karachi, Jodhpour, Calcutta, Rangoon et Bangkok. Chacune des étapes, jalonnées par ces villes, est de 1.000 à 1.200 kilomètres ; les correspondances, pour ce courrier, devront être, à Paris, déposées soit dans les bureaux postaux avant la quatrième levée, soit au siège de l'Air Orient, 2, rue Marbeuf, avant 15 heures. Au départ de Marseille, le courrier sera tout d'abord dirigé par la ligne France-Syrie, à Damas, où il sera repris à bord de leur Fokker-Titan, par Noguès et Launay, qui le conduiront directement à Saïgon.

AVIATION

Service postal aérien Saïgon-Europe
(*L'Écho annamite*, 22 janvier 1931)

Le sous-directeur des P.T.T. de la Cochinchine a l'honneur de porter à la connaissance du public qu'un avion de la Cie Air Orient emportant du courrier postal aérien à destination de l'Europe, quittera Saïgon le samedi 24 janvier courant, au matin.

Les correspondances confiées à cet avion seront acheminées, à la demande des expéditeurs, via Saïgon-Marseille ou Saïgon Amsterdam, suivant qu'elles portent l'une ou l'autre de ces deux mentions.

Sauf modifications, les heures limites de dépôt dans les bureaux de poste des correspondances-avion à acheminer par l'avion du 24 janvier sont fixées comme suit :

1° Bureau de Saïgon-Central le vendredi 23 janvier, à 20 h., pour es objets recommandés ; 22 heures pour les objets ordinaires ;

2° Autres bureaux de la Cochinchine, le jeudi 22 ou vendredi 23 janvier (se renseigner aux guichets des bureaux).

Saïgon, le 20 janvier 1931

Le sous-directeur,

Signé : GARDE.

AÉRONAUTIQUE

Le service aérien Marseille-Saïgon
(*Le Temps*, 26 janvier 1931)

Les aviateurs Noguès et Launay, qui inaugurent le premier service régulier de France en Indochine, assuré par la Compagnie Air Orient, ont quitté Karachi hier samedi à 7 h. 30 et ont atterri, à 16 h. 30, à Allahabad.

COCHINCHINE
LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1931)

Arrêté accordant des primes de vol à la Compagnie Air Orient pour les voyages d'études qu'elle effectuera sur le parcours Saïgon-Calcutta.

LA CONQUETE DE L'AIR
La liaison commerciale aérienne Marseille-Saïgon et retour est réalisée depuis hier par René Merle
(*Le Petit Marseillais*, 17 février 1931)



L'hydravion qui a réalisé le premier voyage direct France-Indochine et retour



Le pilote Noguès.

Marignane, 16 février. — Voici une nouvelle victoire à joindre à la liste déjà longue de celles remportées dans le monde des ailes françaises. La première liaison aérienne commerciale France-Indochine et retour est réalisée depuis hier.

De nombreuses lignes commerciales ont été tracées dans les airs par de valeureux aviateurs français. Notre nation a été reliée avec les pays les plus lointains. Combien d'hommes courageux que tentait l'espace, ont réussi, au sacrifice de leur vie et de leurs espoirs, à assurer à la France une place prépondérante dans l'aviation mondiale.

Mais il manquait un fleuron à la couronne française car depuis longtemps, l'Angleterre et la Hollande disputaient à la France l'honneur de créer dans l'atmosphère la ligne aérienne des Indes.

C'est le voyage de l'aviateur [Étienne] Poulet qui [en octobre 1919] avait attiré l'attention des Anglais sur l'importance d'une telle route. C'est le raid de Pelletier d'Oisy qui réveilla la Hollande. Depuis, l'Extrême-Orient a eu la visite de nombreux hommes volants. Londres fut relié à Karatchi par les Anglais. Les Hollandais joignirent Batavia à Amsterdam.

Aujourd'hui, les Français ont rapproché Saïgon de Marseille. Il y a eu évidemment un réalisateur de cette performance : c'est l'aviateur Noguès, le directeur d'exploitation de la Compagnie Air Orient, dont nous aurons tout à l'heure à faire l'éloge.

La route aérienne Marseille-Saïgon

Mais c'est une organisation remarquable, la compagnie Air Orient, qui a permis une telle réalisation.

C'est elle qui, avec la confiance du ministère de l'air français, a pu ouvrir au trafic commercial la ligne Marseille-Saïgon et retour. Cette compagnie, dont les bureaux sont situés à Marseille, 95, La Canebière, possède un réseau méditerranéen, dirigé par M. Leplanquais, lequel a bien voulu nous indiquer les escales observées par les avions sur la nouvelle ligne et qui sont: Naples, Corfou, Athènes, Castelbrasso (Turquie), Beyrouth, Damas, Bassorah, Djask, Karatchi, Jodhpour, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoon, Bangkok et enfin Saïgon.

Les appareils qui servent, sur cette route, au transport des passagers et du courrier ne sont pas évidemment les mêmes. Il y a des relais. De Marseille-Marignane à Beyrouth, le

parcours s'effectue en trois jours, sur un hydravion C.A.M.S., type 53, muni de deux moteurs Hispano, de 580 CV chacun. De Beyrouth à Damas, une automobile joint les aérodromes. De Damas à Karatchi, il faut deux jours pour faire le trajet sur un trimoteur Farman. type F. 30, 3 moteurs Gnome & Rhône Titan, susceptible de transporter huit passagers. Le voyage Karatchi-Bangkok se réalise en trois jours, grâce à un Fokker. type F.-7, trimoteur Gnome & Rhône (huit passagers).

Enfin, le dernier tronçon Bangkok-Saïgon se fait en un jour, sur hydravion C.A.M.S., et achève le voyage aller.

L'arrivée à Marignane

Dès 10 heures, l'aéroport de Marignane présente l'animation annonciatrice des grandes arrivées. Les mécaniciens sont à l'ouvrage. L'affairement se révèle surtout dans les hangars de la compagnie Air Orient.

Le vent souffle avec violence. On signale 48 mètres à la seconde. Les eaux de l'étang de Berre se soulèvent avec fureur. Combien « l'amerrissage » doit être difficile sur cet élément habituellement plus calme.

De minute en minute, les personnalités spécialement venues pour accueillir les aviateurs, arrivent à l'aéroport et se massent sur l'appontement. Nous reconnaissons successivement MM. Allègre, administrateur délégué ; Leplanquais, directeur du réseau méditerranéen, et Brancard, son adjoint, tous de la compagnie Air Orient ; Cavallier, conseiller de préfecture, représentant M. Causeret, préfet des Bouches-du-Rhône ; le capitaine aviateur Barbotin, représentant le général Carence, commandant le XV^e corps d'armée ; le lieutenant de vaisseau de Badens, représentant l'amiral Joubert ; Ferri-Pisani, adjoint au maire, délégué à l'aviation ; Rieu, vice-président de la chambre de commerce ; Paquignon, représentant le ministère de l'Air dans le Sud-Est de la France ; Marc Ambroggi, président de l'Aéro-Club de Provence ; Jacquot, commandant le centre d'aviation maritime de Berre ; Flamanc, directeur de la compagnie Aéro-Navale ; d'Arozarena, directeur de la compagnie Air-Union ; de Frecheville, directeur de la compagnie Aéropostale ; de Serra, directeur de la compagnie italienne Aéréa, etc.

Tout le monde inspecte l'horizon. Un hydravion s'envole à la rencontre des voyageurs. Il est midi quinze. Un point noir, à peine perceptible, semble immobile sur les collines de la Nerthe ; quelques minutes s'écoulent. C'est lui. Le voici .

Peu à peu, la distance diminue de nous à lui. L'appareil jaune se dessine bientôt sur le ciel entre deux nuages. Il tourne sur nos têtes plusieurs fois, puis il pique vers la mer.

Dans un jaillissement d'écume blanche, il prend contact avec elle. La queue se soulève un instant, brutalement accueillie. Il vogue maintenant et se dirige vers l'appontement. C'est un C. A. M. S., le « Champagne ».

Une vedette l'accoste et le prend à la remorque. Bientôt, il aborde.

M. Noguès débarque, accompagné de ses collaborateurs : le pilote Pommereau, le mécanicien Meyron et le radio télégraphiste Callot.

Et tandis qu'on décharge le courrier, M. Noguès nous confie, dans le brouhaha des félicitations et des accolades : « Excellent voyage... horaire respecté., garantie pour l'avenir... nous aurions pu arriver hier soir à Marignane, mais nous avons préféré amerrir à La Ciotat pour n'arriver qu'aujourd'hui, « en beauté », à l'aéroport de Marignane.

Un banquet dédié au succès des ailes françaises

La Compagnie Air Orient avait eu l'idée de fêter le succès de l'aviateur Noguès et de ses collaborateurs, par un banquet, qu'elle avait fait servir au restaurant Pascal, à Martigues. Là, toutes les personnalités qui avaient assisté à l'arrivée furent réunies autour d'une table illuminée et délicatement fleurie. Au champagne, M. l'administrateur délégué Allègre, selon le rituel des banquets, prit la parole. Très spirituel, il cita Jules César et compara le chemin des Aïrs à celui de la Fraternité.

Il signala les caractéristiques de la performance réalisée. « Ce n'est pas, dit-il, un succès heureux, isolé. C'est le premier voyage d'une longue série, qui doit régulièrement s'effectuer. »

« Le parcours est de 12.000 kilomètres et même davantage, et il a pu être fait grâce à l'appui de personnalités, telles que MM. Ponsot, haut-commissaire français en Syrie ; Pasquier, gouverneur général de l'Indochine, qui fut le premier voyageur et le plus distingué, de la ligne Indochine-France ; Hubert Giraud, et enfin tous les collaborateurs, pilotes, mécaniciens, chefs de centre, qui ont concouru à l'aboutissement de cette noble tâche.

Enfin, M. Allègre félicita M. Noguès : « Noguès, dit-il, c'est toute l'aviation. « C'est celui qui, en 1900, achetait à ses frais, un avion, et se « cassait la figure ». Ce premier essai, on le voit, ne l'a pas découragé, car, c'est grâce à sa volonté, que l'on doit d'avoir respecté l'horaire. »

Enfin, l'administrateur délégué conclut par un vœu important : « Le port de Marignane, dit-il, est très intéressant, au point de vue technique, mais il n'est plus à la hauteur, si l'on considère le confort que l'on doit assurer aux voyageurs. Marignane est trop loin de Marseille. Il faut donc, maintenant que l'aviation est nettement commerciale, envisager la création, à Marseille même, d'un aéroport, digne de la situation exceptionnelle de cette ville dans le monde du commerce et des échanges. »

C'est à cette réalisation et à l'aviation française que M. Allègre leva son verre, avant de céder la parole à M. Noguès.

Ce dernier, en quelques phrases sincères et imagées, raconta son voyage. Après avoir presque regretté que son raid fût, comme les peuples heureux, sans histoire, il montra pourquoi l'horaire prévu avait été respecté.

« À Beyrouth, dit-il, nous avons quarante-huit heures de retard, causé par les fureurs de l'atmosphère et qu'il nous fallut rattraper. Il nous restait alors seulement cinq jours et demi pour atteindre Saïgon... »

Noguès et ses compagnons ont regagné le retard. Le directeur d'exploitation de la Compagnie Air Orient, lorsqu'il eut signalé les menus incidents survenus au début du voyage, ne songea plus ensuite qu'à nous conter ses impressions.

Il nous dit la splendeur d'un lever de soleil après le départ de Damas, il nous décrit les rocs déchiquetés et les marécages de la Perse, l'accueil chaleureux que leur avait réservé la colonie française des Indes ; il peignit les lagunes vertes et roses de ce pays, il signala Rangoon au passage, le périlleux charme de Birmanie qui vit le saut de Le Brix ; Bangkok, où les aviateurs militaires siamois reçoivent les aviateurs français avec la plus grande affabilité, parce qu'ils se souviennent qu'ils ont fait leurs études dans les camps français, et enfin l'arrivée sans encombre à Saïgon...

Du retour, M. Noguès ne dit rien, sinon qu'il éprouva une certaine émotion à survoler Bastia, où il se souvint avoir posé, avec M. Allègre, le premier jalon de la ligne que tout le monde, ici, fête aujourd'hui. Enfin, il exalta les efforts de tous ses collaborateurs, qu'il félicita publiquement de leur dévouement, de leur courage et de leur valeur.

La série des discours était terminée. On avait dignement célébré la gloire des ailes françaises. Mais de tout cela, il reste un résultat : la liaison France-Indochine et retour, qui assure au commerce un débouché rapide et à la France une place prépondérante parmi les nations au point de vue de l'aviation commerciale.

AU MINISTÈRE DES COLONIES
(*Le Journal des débats*, 20 février 1931)

M. Paul Reynaud, ministre des colonies, a reçu M. Roume, ancien gouverneur général des colonies, président du conseil d'administration de la compagnie Air Orient,

accompagné de M. Allègre, administrateur délégué de cette compagnie, qui sont venus lui présenter l'aviateur Noguès, qui vient de réaliser, dans des conditions particulièrement brillantes, le premier voyage d'exploitation de la ligne aérienne Marseille-Saïgon et retour.

LE « FORFAIT » ET LES COMPAGNIES (*Les Ailes*, 26 février 1931)

Il est intéressant de connaître l'opinion des Compagnies de navigation aérienne sur le nouveau principe de subvention qui doit soutenir et aussi orienter leurs efforts. Grâce à LA REVUE DE FRANCE, nous pouvons connaître la pensée de M. Georges Edgar-Bonnet, un des dirigeants de l'Air-Orient. M. Edgar-Bonnet ne rejette pas la subvention forfaitaire. Il l'étudié ; il la trouve simple et génératrice de recettes commerciales, donc d'indépendance ; il la critique aussi, d'une façon sensée et mesurée.

« La subvention forfaitaire est parfaitement acceptable, si elle est judicieusement calculée. Elle présente l'avantage de la simplicité, ce qui n'est pas négligeable ; elle a celui de rémunérer raisonnablement un service public d'utilité générale ; celui, enfin, de donner aux compagnies un intérêt direct à réaliser des recettes commerciales. Mais ce qui importe, beaucoup plus que la nature de la subvention, — je serais presque tenté de dire : ce qui importe plus même que son montant — c'est sa durée. Comment peut-on s'attendre à ce qu'une entreprise d'aviation trouve auprès des capitalistes privés les dizaines et dizaines de millions qui lui seraient nécessaires pour développer largement ses services, si elle ignore tout du sort qui lui sera réservé par les pouvoirs publics.

Un autre point essentiel est relatif aux rapports administratifs entre l'État et les compagnies. En échange de ses subventions, il est normal que l'État réclame un droit de regard sur la gestion des entreprises. Mais il serait néfaste que ce légitime pouvoir de contrôle fût exercé de telle façon que l'État veuille administrer lui-même les compagnies. Si cela devait être, il vaudrait mieux faire franchement l'expérience d'une aviation d'État : son inévitable échec porterait du moins ses fruits.

Qu'on donne sans tarder davantage, aux sociétés qui ont fait leurs preuves, un statut raisonnable ; que, tout en évitant un étatisme excessif, on leur fournisse les assises solides qui leur permettront de ne plus travailler au jour le jour. Alors, et très vite, on verra les progrès de notre industrie des transports aériens accélérer leur rythme, on verra les recettes commerciales dépasser les dépenses ; alors, enfin, la France possédera l'aviation marchande vigoureuse et hardie qu'exige le souci de son expansion économique et de sa puissance coloniale. »

Répondre à M. Bonnet ne rentre pas dans mes prérogatives. Je me permets de dire simplement que la perfection n'est pas de ce monde et qu'une loi, comme celle qui va régler le sort des subventions à l'aviation marchande, ne peut être qu'une série de compromis entre les points de vue des contribuables et celui de l'exploitant. C'est parce que le principe de la subvention forfaitaire donne une satisfaction moyenne aux uns et aux autres, parce qu'il prépare l'avenir que nous l'avons adopté et défendu.

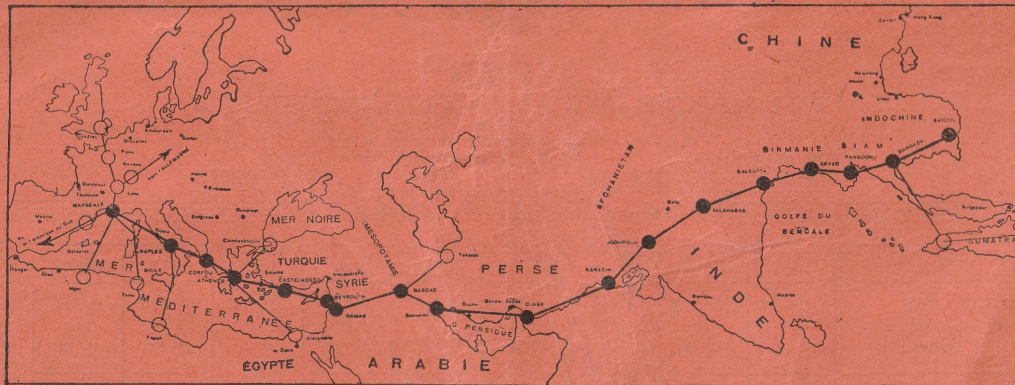
À l'Élysée
(*Le Temps*, 7 mars 1931)

Le président de la République a reçu, hier après-midi, Mgr Lemaître, évêque de Carthage.

M. Gaston Doumergue a reçu également MM. Roume, ancien gouverneur général des colonies, président du conseil d'administration de la Compagnie Air Orient, Allègre, administrateur délégué, et Noguès, directeur de l'exploitation de cette compagnie.

FRANCE - SYRIE - INDOCHINE

Italie, Grèce, Egypte, Iraq, Perse, Inde, Siam, Indes Néerlandaises
PAR AVION *Jeanne Perry*



VIA

AIR-ORIENT

R. C. Seine 228.320 B — DC 32

AIR-ORIENT

2, rue Marbeuf - PARIS

Téléph.: ELYSÉES 38.95

SERVICE



POSTAL

AÉRIEN

FRANCE-SYRIE-INDOCHINE

DÉPARTS HEBDOMADAIRES

DE MARSEILLE :

Tous les JEUDIS

DE SAIGON :

Tous les VENDREDIS

Durée du trajet : 10 JOURS

PAYS DESSERVIS	ITALIE	GRECE	SYRIE	EGYPTE	IRAQ	PERSE	INDE	SIAM	INDOCHINE	INDES NÉERL.
SURTAXES EN SUS DES TAXES POSTALES ORDINAIRES	0 fr. 75 par 20 gr.	0 fr. 75 par 20 gr.	2 fr. par 10 gr.	2 fr. par 10 gr.	3 fr. par 10 gr.	4 fr. par 10 gr.	5 fr. par 10 gr.	6 fr. par 10 gr.	6 fr. par 10 gr.	7 fr. par 10 gr.
GAIN DE TEMPS	24 heures	2 jours	5 jours	2 jours	10 jours	10 à 12 j.	10 à 12 j.	12 à 15 j.	12 à 15 j.	12 à 15 j.
DEPOT DES CORRESPONDANCES	<p>A PARIS : TOUS LES MERCREDIS : AVANT 12 heures, dans tous les bureaux de poste ou 2, rue MARBEUF, Paris (8^e), avant 15 heures</p> <p>EN PROVINCE : SE RENSEIGNER A LA POSTE</p>									

Coll. Olivier Galand

NOTRE CARNET FINANCIER
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1931)

La Compagnie Air Orient, au capital de 22.400.000 fr., a gagné 11.000 francs en 1931-32 contre 24.000 en 1930-31.

Le bilan se balance par 62.484.000 francs ; les subventions dépassent 40 millions et les recettes commerciales et diverses sont inférieures à 4 millions.

.....

COCHINCHINE

Par la première liaison aérienne France-Indochine, de nombreux philatélistes ont envoyé des lettres au Gouverneur de la Cochinchine, au maire de Saïgon, à la Compagnie Air Orient, etc., en leur demandant de renvoyer les enveloppes. La Compagnie Air Orient a reçu, à elle seule, 350 enveloppes.

.....

La *Presse Indochinoise* reproche, le 8 février, à Air Orient, d'avoir demandé au Gouvernement général 32.000 piastres pour la base d'amerrissage de Cac-Lay, et 100.000 piastres pour des voyages d'études en hydravions, alors que le parcours est maintenant effectué par des avions.

AÉRONAUTIQUE
(*Le Temps*, 21 avril 1931)

La Compagnie Air Orient, qui assure le service France-Indochine, a adressé au prince Bibesco le télégramme suivant: « Souhaitons prompt rétablissement. Si désirez continuer Saïgon, mettons disposition prochain avion service régulier. »

AUX INDES BRITANNIQUES

Un avion français tombe dans la rivière de Sandoway
Les trois membres de l'équipage sont noyés
(*L'Homme libre*, 9 juin 1931)

Un communiqué officiel de la compagnie Air Orient

La compagnie « Air Orient », qui assure le trafic aérien Indochine-France et retour, communiquait hier soir le télégramme suivant :

« L'avion, qui avait quitté Saïgon le samedi 6 juin et qui avait fait son escale régulière à Rangoon, a été pris le dimanche 7 juin dans une tornade, à 250 kilomètres au sud d'Akyab. L'appareil est tombé dans la rivière de Sandoway. Les trois membres de l'équipage ont été noyés. Il n'y avait aucun passager à bord. Tout porte à croire que le courrier a été recueilli et qu'il continuera sa route par l'avion suivant. »

Les victimes

Voici l'état civil des trois membres de l'équipage qui ont trouvé la mort. Ce sont :

Le pilote Claude Beauregard, né le 11 août 1898, à Nancy.

Pilote aviateur de la guerre, Beauregard avait plus de dix ans de service sur les lignes aériennes ; il avait été, pendant cinq ans, pilote à la C.I.D.N.A. et cinq ans à

l'Aéropostale. Il était au service de l'Air Orient depuis le mois de février dernier et comptait plus de 5.000 heures de vol. Il était marié et habitait Saïgon.

Beauregard était chevalier de la Légion d'honneur et détenteur de la médaille militaire.

Le mécanicien Pierre Patard, né le 26 mai 1897 à Nouméa, demeurait à Saïgon.

Le radiotélégraphiste Alexandre Mieyrou, né le 6 décembre 1903 à Marseille, habitait à Marignane.

L'avion postal Saïgon-Paris s'écrase en Birmanie (*Les Annales coloniales*, 9 juin 1931)

.....
Les victimes

Georges Beauregard était un de nos meilleurs pilotes commerciaux. Né en 1898, il s'engage en 1917 et compte bientôt 660 heures de vol au-dessus de l'ennemi. Il entre à la C.I.D.N.A. et assure Paris-Constantinople, puis assure pour l'Aéropostale les voyages Toulouse-Casablanca-Dakar, passe chef pilote de ligne jusqu'en août 1930. Entre à « Air Orient » où sa collaboration pour l'infrastructure et ses connaissances en font un de ces « as » anonymes de l'aviation commerciale.

Le mécanicien Pierre Patard était à la même compagnie depuis 1928. C'était un aviateur très sérieux et qui s'était distingué par plusieurs liaisons entre Marseille et Beyrouth sur hydravion.

Le radiotélégraphiste Alexandre Leroux [Mieyrou, d'après *L'Homme libre*] totalisait 1.000 heures de vol en janvier 1930.

L'accident de l'avion postal de la ligne France-Indochine (*Le Journal des débats*, 10 juin 1931)

La Compagnie Air Orient communique la note suivante :

Le courrier postal Indochine-France, qui avait quitté Saïgon le 6 juin et qui avait fait normalement escale à Rangoon, a été pris le 7 juin dans une tornade à environ 250 kilomètres au sud d'Akyab, et s'est abattu dans la rivière Sandoway.

Les trois membres de l'équipage ont été noyés. Il n'y avait pas de passagers.

L'équipage était composé de MM. Beauregard, pilote ; Patard, mécanicien, et Leroux, radiotélégraphiste.

Les victimes

Le pilote Beauregard comptait 5.000 heures de vol. Il avait été pilote de ligne pendant dix ans à la C. I. D. N. A. et à l'Aéropostale ; sa brillante conduite pendant la guerre lui avait valu la croix de la Légion d'honneur, la médaille militaire et la croix de guerre avec plusieurs citations. Il était marié et habitait Saïgon.

Le mécanicien Pierre Patard, né le 25 mai 1897 à Nouméa, demeurait à Saïgon ; il ne comptait, parmi tous ceux qui l'entouraient, que des amis et appartenait depuis un an à la Compagnie de l'Air Orient.

Quant au radiotélégraphiste Leroux, il était né le 6 décembre 1903 à Marseille, et habitait Marignane ; ses talents professionnels (il totalisait déjà 1.000 heures de vol en janvier 1930), sa grande modestie lui avaient attiré de nombreux amis.

La mort brutale des trois glorieux pionniers de notre aviation commerciale sera vivement ressentie.

Il est à noter que, depuis trois ans déjà que la Compagnie Air Orient exploite avec succès la liaison aérienne entre la France et l'Indochine et retour, c'est le premier accident qui survient sur cette ligne ; il s'est produit dans une région particulièrement dangereuse pour les navigateurs aériens : la Birmanie. — Ph. D.

[Hommage aux victimes]
(*Le Journal des débats*, 18 juin 1931)

On se souvient du récent accident qui, à Kyenthali (Birmanie), coûta la vie à l'excellent pilote Beauregard. Au cours du voyage d'inspection qu'ils vont effectuer à bord du prochain courrier régulier partant demain de Marignane, sur la ligne Marseille-Saïgon, MM. Allègre, administrateur délégué de la Cie Air Orient, et Noguès, directeur de l'exploitation, survoleront l'endroit où l'avion s'est perdu et lanceront une couronne au nom des familles des victimes, du ministre de l'air, du ministre des colonies, du gouvernement général de l'Indochine et de la Cie Air Orient.

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1931)

Reviennent en France : Esquevin, d'Air Orient

Le retour de M. Gannay
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1931)

Nous croyons savoir que M. Gannay quittera la France courant juillet pour la colonie. L'inspecteur général de la Banque de l'Indochine empruntera probablement la voie des airs, organisée par « Air-Orient » jusqu'à Calcutta et, de là, il regagnerait Saïgon par petites étapes terrestres et maritimes en inspectant les différents sièges de la Banque situés sur le parcours.

SUR LES TERRAINS
À TOUSSUS-LE-MOBLE
(*Les Ailes*, 23 juillet 1931)

À l'école du P. S. V., M. Lanata a exécuté dans de bonnes conditions les épreuves exigées et a obtenu son brevet d'aptitude ; M. Leclair, de la Compagnie Air Orient, vient de commencer son instruction à ce système de pilotage.

SUR LES TERRAINS
À TOUSSUS-LE-MOBLE
(*Les Ailes*, 13 août 1931)

M. Pidochou, pilote de la Cie Air Orient, vient de terminer son entraînement au pilotage sans visibilité ; il a parfaitement réussi les épreuves imposées, ainsi que M. Pommereau qui avait commencé son entraînement au début de l'autre semaine.

SUR LES TERRAINS
À TOUSSUS-LE-MOBLE
(*Les Ailes*, 28 août 1931)

M. Rémy, de l'Air-Orient, a terminé les épreuves imposées pour le brevet de pilotage sans visibilité.

SUR LES TERRAINS
À TOUSSUS-LE-MOBLE
(*Les Ailes*, 3 septembre 1931)

À l'école du pilotage sans visibilité, M. Lacaze ⁶, de la Compagnie Air-Orient, a commencé son instruction.

À L'OFFICIEL
L'Indochine et la Compagnie Air Orient
(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1931)

Par dérogation à l'article 261 du décret du 30 décembre 1912, sur le régime financier des colonies, le Gouvernement général de l'Indochine est autorisé à participer pour une somme de six millions à l'augmentation de capital de la Compagnie « Air Orient ».

La Convention qui interviendra entre l'Indochine et la Compagnie « Air Orient » pour fixer les modalités de cette opération ne deviendra définitive qu'après avoir été approuvée par décret.

Accident d'un avion de la ligne Air Orient
(*Les Annales coloniales*, 3 octobre 1931)

L'accident survenu mercredi à l'avion postal Farman 300-trimoteur Gnome-Titan du courrier Saïgon-Marseille de l'Air Orient, peu après le départ de Karachi, a été, en réalité, moins grave que le signala la première dépêche d'information : le pilote Lacaze ni le mécanicien Vachon n'ont aucune blessure et le radiotélégraphiste Pons n'est que très légèrement blessé ; le courrier, celui de Saïgon du 25 septembre, est reparti, ce matin, de Karachi à bord d'un autre appareil.

⁶ Alfred Lacaze : abattu le 7 juillet 1940 par la chasse japonaise au-dessus de l'île d'Hainan, aux commandes d'un avion d'Air France, en service commandé.

COCHINCHINE

Le 18 octobre est arrivé à Saïgon le premier passager aérien de la Cie Air Orient. C'est M. [Jean] Laurent, directeur adjoint de la Banque de l'Indochine, qui a déclaré n'être nullement fatigué de son voyage.

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 5 décembre 1931)

(L'Avenir du Tonkin, 26 octobre 1931)

Courrier aérien. — L'avion régulier Air Orient assurant la liaison Marseille-Saïgon est parti à 5 heures 30 avec 7 kg 856 de courrier, un passager pour Marseille, et MM. Geneste et Delaunay, appartenant au personnel de la Compagnie, pour Damas.

L'État et les Compagnies de navigation aérienne
par GUY-L. HERPIN

(Le Journal des débats, 8 novembre 1931)

Lors du récent Congrès d'aéronautique coloniale, l'importante question des conventions à intervenir entre l'État et les compagnies de navigation aérienne a été spécialement étudiée par MM. Georges-Edgar Bonnet, directeur général adjoint de la Compagnie du Canal de Suez, et Allègre, administrateur délégué de la Compagnie « Air Orient », respectivement président et rapporteur de la section chargée de présenter au Congrès les différents aspects du problème.

La personnalité de M. Georges-Edgar Bonnet et la compétence en matière d'aviation marchande de M. Allègre retinrent d'une façon particulière l'attention des congressistes sur plusieurs points qui, dans la pratique, déterminent le sort de l'aviation commerciale.

Le premier, M. Georges-Edgar Bonnet exposa son point de vue dans une courte et précise allocution. Il examina d'abord pourquoi l'État est amené à donner son concours aux compagnies de navigation aérienne, puis, rappelant que l'aviation marchande a eu, dans tous les pays du monde, l'initiative privée pour origine et l'aide matérielle de l'État comme soutien, collaboration qu'aucune grande nation n'a d'ailleurs songé à refuser, M. G.-Edgar Bonnet invita ses auditeurs à convenir « que des entraves redoutables s'opposent encore à l'essor de l'aviation marchande et que ces entraves sont dues à la précarité des relations contractuelles existant entre l'État et les compagnies de navigation aérienne ».

On sait, en effet, que ces sociétés ont entrepris une œuvre de longue haleine, constitué un matériel important, engagé un personnel d'élite, organisé des escales lointaines, multiplié les négociations dans de nombreux pays, risqué, en un mot, pour tout cela des dizaines et des dizaines de millions, sans avoir la moindre garantie que l'appui indispensable à l'accomplissement de leur tâche ne leur serait pas retiré avant moins de trois mois ; que, dans ces conditions, l'aviation marchande française puisse favorablement soutenir la comparaison avec n'importe quelle autre, il faut avouer, avec M. G.-Edgar Bonnet, que cela tient presque du miracle et penser avec lui que la solution est urgente et qu'elle ne semble pas se trouver dans le statut de l'aviation marchande voté par la Chambre des députés et non encore discuté par le Sénat.

Beaucoup de formules ont été envisagées, formules de subvention, de contrôle, de participation de l'État au capital ou bien à la gestion des entreprises. Elles ne valent que par ce que valent les hommes chargés de les appliquer, pense avec raison M. Georges-Edgar Bonnet, qui termina son allocution en déclarant qu'il n'y aura pas d'association

viable entre l'État et les compagnies, moins encore d'association fructueuse, sans une collaboration intime et confiante entre les représentants des deux parties.

Dans le rapport qu'il présenta ensuite, M. Allègre indiqua en premier lieu que la section dite des « Conventions » du groupe chargé d'examiner la « politique des lignes aériennes coloniales » se devait d'élargir le débat en examinant ce même *Statut de l'aviation marchande*, en général, et en étudiant, en particulier, les clauses essentielles des conventions à intervenir entre l'État et les compagnies.

Avec son expérience d'administrateur délégué de la Compagnie de navigation qui relie à la métropole notre plus vaste colonie lointaine, et avec un sens clairvoyant d'observation, le rapporteur fit donc un exposé des plus substantiels sur la complexité du statut de l'aviation marchande, la justification des subventions de l'État, la nécessité de ces subventions, la détermination de l'appui financier de l'État, sa gestion et son contrôle des compagnies, le choix de celles-ci, les modalités d'attribution des subventions et les détails de l'organisation des compagnies et, enfin, sur les dispositions à ajouter au projet de loi voté par la Chambre.

Après la discussion de ce rapport, a été adopté le vœu suivant :

« Le Congrès, convaincu de la nécessité d'une aviation marchande nationale, constituée sous le contrôle de l'État par des organismes privés et conçue essentiellement en vue d'exercer l'action la plus efficace sur la vie économique, sociale et politique de la métropole et de ses colonies, émet le vœu :

1° Qu'un Statut de l'aviation marchande soit le plus vite possible voté, permettant la solution, trop longtemps attendue, des nombreux problèmes que soulèvent, chaque jour, l'existence et le développement d'une industrie nouvelle d'utilité publique ;

2° Qu'un plan de développement de l'aviation marchande, établi sur des bases logiques, précède l'estimation des subventions nécessaires ;

3° Que, dans le budget général et dans le budget du ministère de l'air en particulier, l'aviation marchande reçoive des dotations en rapport avec les services qu'elle rend ;

4° Que la formule de gestion qui sera adoptée soit fondée sur des méthodes simples et industrielles, capables d'assurer aux entreprises les possibilités d'action nécessaires à leur bon fonctionnement, tout en garantissant les droits et intérêts de l'État ;

5° Que la qualité des entreprises constituant, au total, la meilleure garantie de bonne gestion, le choix que l'État pourra être appelé à exercer entre elles s'exerce dans des conditions qui en tiennent le plus large compte ;

6° Que la durée de dix ans pour les conventions à intervenir soit considérée comme un minimum, et que des conditions soient prévues pour le rachat de l'actif social qui, en assurant aux compagnies une réalisation normale de cet actif, en fin de concession, leur permettent de se procurer les capitaux nécessaires à la bonne marche de leur exploitation ;

7° Que le Parlement ne fixe, par des dispositions législatives difficiles à réviser, que les principes essentiels qui doivent régler les rapports entre l'État et les compagnies de navigation aérienne ;

8° Enfin, que les conventions à intervenir soient enregistrées au droit fixe et que, si la création de ces actions n'entraîne pas le paiement de droits fiscaux. »

On comprendra aisément l'importance que représentent ces vœux pour l'avenir de notre aviation commerciale et il faut souhaiter que les pouvoirs publics en veuillent bien tenir compte.

La Cie Air Orient communique les tarifs pour passagers par avion de Marseille à Saïgon ou vice-versa. Voici les tarifs intéressants les voyageurs d'Extrême-Orient. De Marseille à Rangoon 16.000 fr. ; à Bangkok 18.500 fr. ; à Saïgon 20.375 fr. ; de Rangoon à Saïgon 1.375 fr. et de Bangkok à Saïgon 1.875 fr. Ce ne sont que les prix du billet de passage, les excédents de bagages paient par kilo de Marseille à Rangoon 110 fr., à Bangkok, 135, et à Saïgon 150.

Voici, d'autre part, quelques renseignements généraux.

Billet aller-retour. Réduction du 10 % sur le montant de deux billets simples additionnés.

Enfants. — Les enfants au-dessous de 3 ans, sont transportés gratuitement ; de 3 à 7 ans, demi-tarif ; au-dessus de 7 ans plein tarif.

Frais d'hôtel. — Les prix indiqués comprennent les frais d'hôtel pendant la durée du voyage, sauf à Beyrouth pour les passagers dont le voyage commence à Damas, et à Damas, pour ceux dont le voyage a commencé à Beyrouth.

Assurance. — Les voyageurs prenant place à bord des avions de la Cie Air Orient sont automatiquement assurés pour un capital de fr. : 125.000. La prime assurance est comprise dans le prix du billet.

Les voyageurs qui le désirent peuvent également, au moment du départ, assurer leurs bagages.

Passeports. — Les passagers doivent être munis de passeports réguliers portant les visas nécessaires.

Certificat sanitaire. — Au-delà de Damas, les voyageurs doivent être en possession d'un certificat médical visé par un officier municipal compétent, attestant qu'ils ne sont atteints d'aucune maladie contagieuse et qu'ils ont subi avant leur départ, toutes vaccinations préventives nécessaires.

Bagages. — Transport gratuit de 15 kg de bagages.

Réduction de 50 % sur le tarif ci-dessus pour les 15 premiers kg d'excédents.

Le surplus à plein tarif (dans la mesure des disponibilités de l'appareil).

Dimensions et poids. — Tout colis mesurant plus de 1 m. x 0 m. 50 x 0 m. 50, ou du poids supérieurs à 70 kg doit être soumis à l'agrément préalable de la Compagnie; colis encombrant et légers : 10 décimètre³, 1 kg.

La Compagnie assure l'acheminement des bagages ne pouvant être transportés par avion.

LAOS

[Vientiane]

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 novembre 1931)

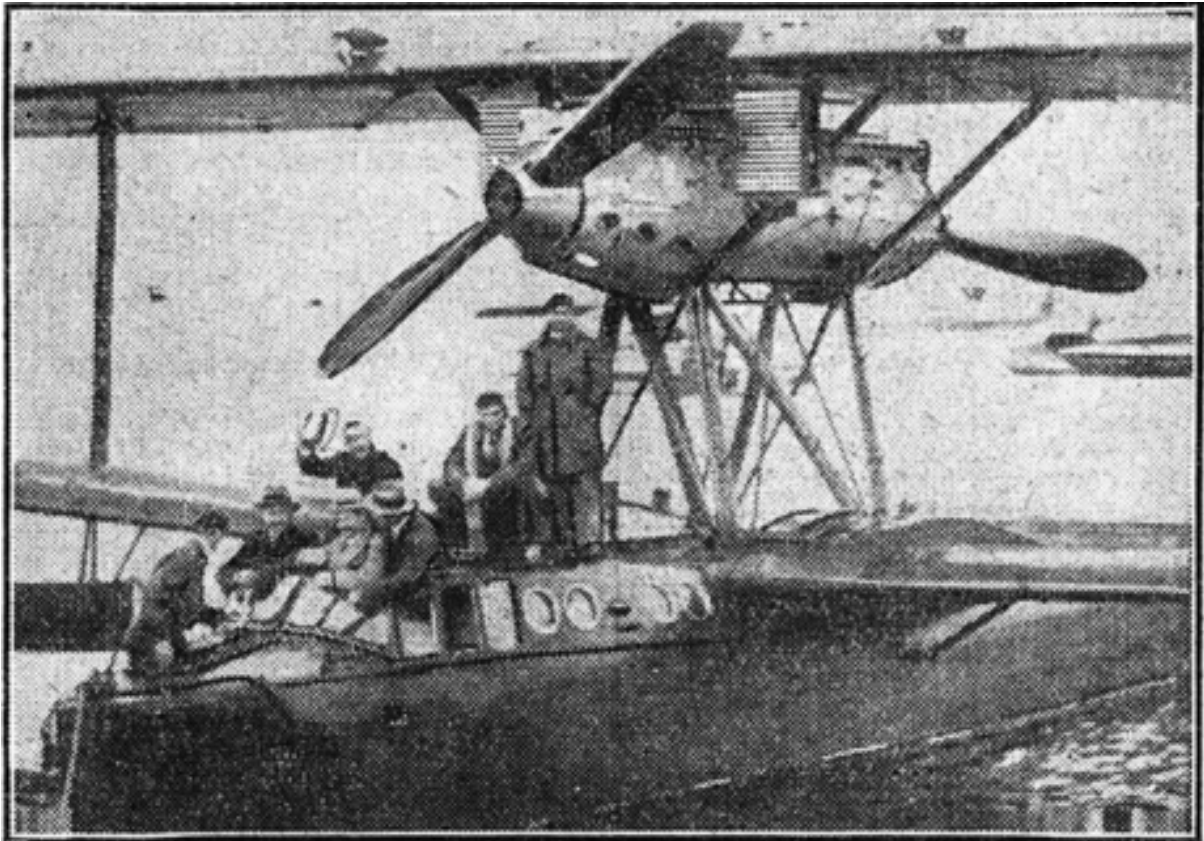
L'activité de l'aviation indochinoise. — Un avion trimoteur de la Compagnie « Air Orient » venant de Hanoï a atterri à 13 h. 40, amenant MM. Noguès, Allègre, Glaize, Gasmay [Gannay] et Fraissard. Il repartira demain pour Bangkok.

L'hydravion du lieutenant de vaisseau Ménès, venant de Saïgon à la rencontre du Ministre des Colonies qu'il remmènera à Saïgon, a amerri à 15 h.

REVENANT DE SAÏGON PAR LA VOIE DES AIRS,
M. PAUL REYNAUD, MINISTRE DES COLONIES,
EST ARRIVÉ HIER À MARIGNANE

Il sera au Bourget cet après-midi

(Le Matin, 4 décembre 1931)



L'arrivée de l'hydravion de M. Paul REYNAUD à Marignane. Le ministre des colonies salue la foule qui l'accueille à son débarquement.

Photo transmise par bellinogramme de Marseille aux bureaux du *Matin*.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

Marseille, 3 décembre. — Par télégramme. — Sur le coup de trois heures, cet après-midi, M. Paul Reynaud, ministre des colonies, revenant de Saïgon, en passant par Naples, qu'il avait quittée à 9 h. 45, amerrit dans le port minuscule de l'aérodrome de Marignane-Portiby (étang de Berre).

Ayant commencé son voyage sur avion terrestre, à bord de l'avion trimoteur de l'Air Orient, ayant comme équipage le pilote Lannay, le radiotélégraphiste Queyrel et le mécanicien Verrouil, le ministre des colonies avait terminé sa randonnée à bord de l'hydravion trimoteur de l'Air Orient, de Beyrouth à Marignane, par Athènes, Corfou et Naples, ayant comme équipage le radiotélégraphiste Ronad et le mécanicien Vanette et, comme pilote, de Beyrouth à Athènes, Lanata, et d'Athènes à Marignane, Pichodou, le même Pichodou qui, en janvier dernier, inaugura la ligne Marseille-Saïgon.

Enfin, tout le long du voyage, M. Paul Reynaud eut pour compagnons M. Pelewski [Palewski], son chef de cabinet, MM. Allègre et Noguès, directeur général et directeur technique de la société Air Orient.

L'hydravion ayant été remorqué à quai par une vedette, le ministre des colonies, prestement, sauta le premier à terre. M. Palewski suivit, précédant MM. Allègre et Noguès dans l'ordre. Le ministre des colonies reçut les félicitations des autorités constituées, civiles et militaires, dit quatre mots devant un microphone, prit le pas de charge jusqu'au hangar de la société Air Orient, s'y fit servir un thé bouillant, réclama l'adjudant-pilote Moron qui doit le conduire demain au Bourget, s'entretint quelques instants avec lui, se dirigea ensuite vers son automobile, y monta, en descendit peu

après parce que la musique militaire jouait la *Marseillaise*, y remonta prestement en donnant comme adresse la préfecture.

La manœuvre, au total, n'avait pas duré trente minutes. Le ministre, aussi gelé qu'un capital anglais en Allemagne, avait hâte d'aller se réchauffer. Alors que le cortège et les invités avaient endossé des vêtements chauds, M. Paul Reynaud n'était resté qu'en costume de demi-saison. Voilà ce que c'est de revenir à toute vitesse des pays chauds et d'arriver, à un Marseille qui s'était réveillé par la gelée blanche.

Mais à part ce petit coup de froid, le ministre des colonies et sa suite ne paraissaient pas plus fatigués que s'ils venaient de recevoir le baptême de l'air au-dessus de l'étang de Berre.

— Voyage admirable, m'a dit M. Paul Reynaud, et voyage accompli dans des conditions que seul l'avion peut offrir.

Je suis heureux de dire toute ma reconnaissance pour l'accueil que j'ai reçu de tous les peuples d'Orient que j'ai visités.

J'ai pu, quoique n'ayant pas mis quinze jours pour rentrer en France, assister à toutes les réceptions, à tous les dîners qui m'ont été offerts aux étapes. J'ai pu me reposer normalement et j'ai pu travailler à bord de l'avion et j'ai pu admirer des paysages uniques. J'ai pu enfin me rendre compte de l'excellente organisation administrative et technique de l'air et en féliciter MM. Allègre et Noguès, qui m'ont tenu compagnie pendant le parcours.

Le guidage de l'avion par la télégraphie sans fil est vraiment quelque chose de remarquable et, grâce à cela, grâce aussi à l'expérience des équipages on se sent partout en toute sécurité.

M. Paul Reynaud inaugurait en quelque sorte officiellement le service de transport des passagers entre l'Indochine et la France. Il aura été le premier passager de Bangkok à bord de l'avion trimoteur. Il était le jour même à Rangoon et passait ensuite le 21, à Calcutta, le 22 à Bénarès, le 23 à Delhi où il assista, le 24, à une réception du vice-roi des Indes. Reparti le 25 novembre, il se trouvait le même jour à Karachi. le 26 à Bouchir, le 27 à Bagdad et le 28 à Damas.

Reparti le 30 de Beyrouth, dans l'hydravion, il fit successivement escale ce jour-là à Athènes, le 1^{er} décembre à Corfou, le 2 à Naples et, aujourd'hui, il terminait sa randonnée à Marignane.

Le voyage s'est bien passé jusqu'à Bassorah. Mais dans l'étape suivante, l'avion fut pris dans une tempête de sable. Par contre, la traversée maritime a été franchement mauvaise, surtout entre Athènes et Corfou et, hier, au-dessus des Apennins. Mais le ministre des colonies a tenu bon jusqu'au bout.

Il tient encore, il tiendra encore demain, puisque l'avion officiel piloté par l'adjudant Moron l'amènera au Bourget où une réception solennelle lui est réservée.

Détail amusant : trois hydravions de la marine devaient escorter l'hydravion de l'Air Orient dès son arrivée aux côtes de France et jusqu'à l'étang de Berre. Les trois partirent, et, peu après, on les vit revenir faisant cortège à un hydravion jaune de même type et de même moteur Hispano-Suiza que celui de M. Paul Reynaud. La troupe s'apprêtait à présenter les armes, la musique était prête à jouer la *Marseillaise*... mais l'appareil solennellement escorté était l'hydravion de Tunis de l'Air-Union.

Cela n'empêcha nullement Pichodou de trouver l'étang de Berre et de s'y poser mollement après avoir rasé le flot, et de faire terminer, dans des conditions remarquables, le voyage admirable dans sa régularité du ministre des colonies.

SUR LES TERRAINS
À TOUSSUS-LE-MOBLE

(*Les Ailes*, 14 janvier 1932)

À l'école civile, M. Allègre, administrateur délégué de la Compagnie Air Orient, a passé avec succès les épreuves du brevet de pilote d'avion de tourisme et M. Balazuc ⁷, directeur de la même Compagnie, s'entraîne sur avion F-200.

PASSAGERS AÉRIENS

L'écrivain Jérôme Tharaud, arrivé hier par avion, nous quittera vendredi pour regagner la métropole ...toujours par la voie des airs et avec M. Bonnet, de la Compagnie de Suez, qu'il accompagne
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1932)

Hier vers 14 h. 30, l'avion de service direct d'Air-Orient a atterri à Tan-son-Nhut. Deux passagers en descendirent. M. Jérôme Tharaud, l'écrivain bien connu, et M. Bonnet, vice-président du conseil d'administration de la Cie de Suez.

M. Tharaud est salué par le secrétaire particulier du gouverneur, M. Bénignus, qui transmet à l'illustre écrivain une invite du gouverneur général Pasquier pour l'accompagner dans son voyage aux Philippines.

M. Tharaud se voit avec regret obligé le décliner l'offre aimable et tentante. Il est, en effet, l'invité de M. Bonnet et son séjour en Cochinchine ne devant être que de quatre ou cinq jours..., jusqu'au départ du prochain courrier arien de vendredi matin avec lequel il doit regagner la métropole. Les occupations l'appelle impérieusement en France et il ne peut modifier son programme. Si M. J. Tharaud, durant son séjour, sera l'hôte du gouverneur de la Cochinchine, M. Bonnet est reçu par M^{me} et M. Étienne Denis dont il sera l'hôte durant son court passage dans notre ville.

Après s'être soumis aux exigences de la douane qui, pour la première fois, opère sur le terrain, nos hôtes ont regagné Saïgon, non sans avoir remercié le pilote, M. Delaunay, et son équipage.

In extremis, un admirateur fait dédicacer à M. Tharaud l'une de ses œuvres. L'écrivain s'y prête de très bonne grâce.

Les deux voyageurs ont déjeuné ce matin au palais du gouverneur de la Cochinchine. Demain matin, ils feront une excursion dans es environs.

Interview express

Nous avons interrogé respectivement M. J. Tharaud et M. Bonnet. Ils sont enchantés de leur voyage. Ils n'en ressentent aucune fatigue et gardent de ce qu'ils ont vu un souvenir charmé.

À part une escale forcée d'une journée en Méditerranée par suite du mauvais temps et un atterrissage à Moulmein, en Birmanie, pour une bougie encrassée, le voyage s'est effectué sans incident notable.

— Nous avons, nous déclarent-ils, survolé Angkor assez longuement et à différentes hauteurs. Vraiment, le coup l'œil est unique.

À l'Académie des sciences coloniales
(*Le Temps*, 29 janvier 1932)

⁷ Maurice Balazuc (Paris, 1886-Corbigny, 1934) : ancien capitaine de frégate, puis directeur technique d'Air Orient. Officier de la Légion d'honneur (janvier 1933). Il périt dans l'accident du Dewoitine *Émeraude* sur le Morvan le 15 janvier 1934.

Sous la présidence du professeur Marchoux et en présence du maréchal Franchet d'Esperey, M. Louis Allègre a exposé au cours d'une récente séance les modifications profondes que l'aviation va provoquer en permettant aux hommes de se déplacer rapidement sur toute la surface de la terre. À ce titre, les liaisons aériennes régulières jouent déjà un rôle essentiel dans les relations de la métropole avec les colonies. L'aviation marchande française doit donc consacrer le meilleur de son effort aux lignes France-Afrique et France-Indochine.

Cette dernière a, au surplus, l'avantage de se trouver dans le plus grand axe commercial du monde. Son itinéraire passe par Athènes et la Syrie, qui, en Méditerranée, est la voie la plus courte et la plus intéressante. Ensuite, la ligne dessert la Mésopotamie, le golfe Persique, les Indes du nord, Calcutta, Rangoon, Bangkok et enfin Saïgon.

La Compagnie Air Orient, qui exploite cette ligne, est au capital de 50 millions de francs. [Ses quatre plus forts actionnaires sont le Canal de Suez, la Compagnie P.-L.-M., le gouvernement général de l'Indochine et la Banque de l'Indochine.](#) Depuis le 6 juin 1929, elle assure un service régulier hebdomadaire sur le parcours Marseille-Bagdad et, depuis le 17 janvier 1931, un service bi-mensuel Bagdad-Saïgon.

Au 1^{er} janvier 1932, 268 voyages avaient été effectués sur le parcours Marseille-Bagdad et 47 sur le parcours Damas-Saïgon. 569 passagers, 12.000 kg de poste, 11.000 kg de messageries avaient été transportés. Ces chiffres prennent toute leur valeur, si l'on tient compte que la ligne est longue de 12.000 kilomètres et ne fonctionne que chaque semaine jusqu'à Bagdad et deux fois par mois jusqu'à Saïgon.

En fait, une liaison aérienne est bien assurée chaque semaine entre la France et l'Indochine, mais une fois sur deux entre Bagdad et Bangkok, notre courrier est transporté par les Hollandais, la Compagnie Air Orient assurant, en correspondance, un petit service supplémentaire Bangkok-Saïgon.

Ce service combiné n'est pas sans inconvénient, car les lignes hollandaises fonctionnent chaque semaine de bout en bout sous pavillon hollandais et, évidemment, les pays traversés préfèrent confier le fret à une ligne qui passe toutes les semaines plutôt qu'à la ligne française qui ne passe que tous les quinze jours.

Il faut donc que le plus tôt possible, le service français soit hebdomadaire de bout en bout, la collaboration internationale s'exerçant dans toutes les organisations au sol et dans l'aménagement des horaires. Enfin, la liaison sur Saïgon doit être prolongée sur Hanoï et la Chine du sud. Ces améliorations dans la liaison aérienne France-Indochine ne nécessiteront, au regard de ce qui est déjà fait, qu'un effort supplémentaire peu important pour des résultats politiques et commerciaux considérables.



CAMS S 53. F-ALCD *Savoie* d'Air Orient à Naples. 1932. De gauche à droite : Gontran Ronat, radio navigant ; Paul Reynaud, ministre des colonies ; Louis Allègre, directeur général d'Air France ; et Alexandre Pichodou, pilote. Il fut un des premiers avions orné de l'hippocampe. (*Icare*, n° 163, 4^e triM. 1997)

BRILLANTES PERFORMANCES DE LA LIGNE AIR ORIENT (*Le Journal des débats*, 30 janvier 1932)

On sa souvent que la Compagnie Air Orient qui avait, au mois de janvier 1931, ouvert son service régulier pour l'Indochine, a assumé, à la fin de cette même année, la charge d'organiser, d'Indochine en France par la voie aérienne, le voyage de retour de M. Paul Reynaud, ministre des colonies.

À la suite de cette brillante inauguration de son service de passagers, elle a enregistré plusieurs demandes de passage et on nous signale comme arrivés à Marignane, par le dernier courrier aérien d'Indochine, M. Jérôme Tharaud, l'écrivain bien connu, et M. G.-E. Bonnet, l'actif directeur général adjoint de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

Ces deux passagers de marque avaient déjà emprunté la voie aérienne à l'aller et n'ont guère passé que 5 jours à Saïgon, si bien que leur voyage a ressemblé davantage à un raid qu'à un voyage de tourisme. Leur absence n'a, en effet, duré que 26 jours, au cours desquels ils ont parcouru 25.000 kilomètres et effectué plus de 150 heures de vol.

C'est là une performance qui compte et qui est tout à l'honneur de la régularité et de la sécurité avec lesquelles la Compagnie Air- Orient exécute son service.

Il faut aussi rendre un juste hommage à ces passagers. On sait, combien Jérôme Tharaud aime à se rendre compte, sur place, de toutes les manifestations de la vie

moderne ; l'attrait que présente cette longue liaison coloniale ne pouvait donc lui échapper.

Quant à M. G.-E. Bonnet, son activité n'est pas pour surprendre. Grand voyageur, se rendant chaque année en Égypte où l'appellent les importantes affaires du canal de Suez, il a, en outre, suivi pas à pas les progrès de cette liaison France-Indochine dont il a été l'un des principaux promoteurs et, non content, en effet, de donner en toutes circonstances à la Compagnie Air Orient l'appui le plus précieux, il a, on le voit, tenu aussi, à maintes reprises, à se rendre compte, sur place, de son développement et de ses progrès.

Les projets de la Cie Air Orient (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1^{er} mai 1932)

La Compagnie Air Orient est actuellement dotée d'hydravions Cams en Méditerranée et de trimoteurs Farman ou Fokker sur le reste de la ligne.

Ces appareils donnent, pour les hydravions, une moyenne de 140 à l'heure de vitesse commerciale, pour les avions : 150 à 155 ; l'influence de la vitesse étant considérable dans l'économie de l'exploitation, il faut toujours rechercher une vitesse supérieure. La technique moderne permet de compter sur 50 kilomètres de plus à l'heure et c'est pourquoi la Compagnie Air Orient serait sur le point de mettre en commande chez des constructeurs français un matériel supérieur à tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour et qui mettrait l'Indochine à cinq jours de Paris.

Les caractéristiques pratiques désirées seraient les suivantes :

Hydravions

Appareils multimoteurs

Vitesse commerciale 200 km.

Vitesse maximum 250 à 260 km.

Rayon d'action 2.000 km. par vent nul

Charge marchande nette 1.200 kg

Équipage trois hommes

Équipement complet et équipement pour vols de nuit.

T. S. F.

Fauteuils très confortables, mais pas d'aménagement en couchettes.

La charge marchande de 1.200 kg doit comporter 7 à 8 passagers.

Avions terrestres

Le rayon d'action de cet appareil doit être de 2.000 kilomètres par vent nul, l'équipage de trois hommes.

SUR LES TERRAINS À TOUSSUS-LE-MOBLE (*Les Ailes*, 5 mai 1932)

À l'école du pilotage sans visibilité, M. Lefebvre du Prey, de la Compagnie Air Union, et M. Fulachier, de la Compagnie Air Orient, ont terminé les épreuves imposées et obtenu le brevet de P.S.V.

M. Ancel, de la Compagnie Air Orient, est en cours de formation et vole journallement.

AÉRONAUTIQUE
La liaison aérienne Marseille-Saïgon
(*Le Temps*, 7 mai 1932)

Depuis hier, la Compagnie Air Orient rend hebdomadaire sa ligne Marseille-Saïgon dans les deux sens. Départs de Marignane le mercredi et de Saïgon le samedi. Durée du trajet sept jours.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1932)

Le courrier aérien. — L'avion d'« Air-Orient » est parti samedi de Saïgon à destination de France avec 66 kg 838 de courrier, et un passager pour Bangkok, M. [Rondon](#).

LAOS
VIENTIANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juillet 1932)

Vientiane, 9 juillet.

La liaison aérienne Saïgon Vientiane. — L'avion régulier de la Compagnie « Air-Orient », un monoplane Fokker trimoteur du modèle en service sur la ligne Karachi-Saïgon, qui était parti de Saïgon à 5 heures 45, a atterri à Vientiane à midi 15, soit après une moyenne horaire de vol de 150 kilomètres. Les passagers sont : Colonel Glaize, MM. Noguès, directeur de l'exploitation de la Compagnie « Air Orient », Gannay, directeur de la Banque de l'Indochine, le pilote Camoin, le mécanicien Descamps, le radiotélégraphiste Paris. Le parcours s'est effectué régulièrement sans incident. L'avion a quitté Vientiane le 10 juillet vers 6 heures pour Hanoï où il comptait arriver en trois heures 30.

Compagnie générale des colonies
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 juillet 1932)

.....
Au cours de l'année 1931, elle a donné son appui aux augmentations de capital d'Air Orient

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 août 1932)

M. de Marsillac, rédacteur en chef du *Journal*, est arrivé le 10 juin à Saïgon par l'avion d'Air Orient et a été reçu par M. Jules Haag et le colonel Glaize.

Air Orient
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 7 août 1932)

Les dernières statistiques établies par la Compagnie AIR ORIENT pour les exercices 1930, 1931, 1932 font ressortir que le trafic a atteint les chiffres suivants :

Dernier trimestre 1930, 14 voyages avec transport de 303 kg, moyenne 21 kg 065 par voyage. Année 1931 : 96 voyages 3.841 kg, moyenne 40 kg par voyage.

1^{er} semestre 1932 : 55 voyages 3.144 kg, moyenne de 57 kg par voyage.

N.D.L. R. — Encore un peu plus loin et tu verras Berre.

PARTICIPATION DE L'INDOCHINE À L'AUGMENTATION DU CAPITAL DE LA
COMPAGNIE AIR ORIENT
(*Le Journal des débats*, 18 août 1932)

Le *Journal officiel* publie le texte de la convention passée entre le gouvernement généra de i'Indochine et la Cie Air Orient qui autorise l'Indochine à souscrire 24.000 actions nominatives de 250 francs à prendre sur les 110.400 actions constituant l'augmentation de capital de 27.600.000 francs.

La souscription ne sera effectivement réalisée qu'après la double approbation du projet par décret et par ratification de l'assemblée générale des actionnaires.

Les 24.000 actions souscrites par le gouvernement général de l'Indochine seront libérées du premier quart de leur montant lors de la souscription. Le surplus sera versé au fur et à mesure des appels qui seront faits par le conseil d'administration.

Petites Nouvelles de France
(*Les Ailes*, 18 août 1932)

L'excellent pilote Gustave Douchy vient d'entrer à l'Air-Orient. Douchy a été chef pilote chez Potez et chez Wibault. Il a, en outre, construit un petit appareil de tourisme de 40 CV, actuellement à Villacoublay et que réalisa Guerchais.

Coups d'ailes
(*Les Ailes*, 25 août 1932)

Le capitaine Almy et le pilote Hennequin, blessés gravement dans un accident d'amerrissage à Beyrouth, le 13 août, sont décédés à l'hôpital de cette ville, le 20.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 septembre 1932)

Courrier aérien. — Un nouvel appareil de la Compagnie « Air-Orient », piloté par M. Pichedou, assisté de M. Crampen, mécanicien, et de M. Pons. radiotélégraphiste, a atterri jeudi 1^{er} septembre à Saïgon à 16 heures 35, avec 32 kg 973 de courrier, 8 kg

050 de fret et 2 passagers appartenant au personnel de la Compagnie, messieurs Delaunay et Nicheletti.

Un avion militaire est parti de Biên-Hoà aujourd'hui vendredi à 5 h. 35, avec un sac postal pour Tourane, pesant 7 kg 200 et 8 sacs pour Hanoï pesant 49 kg 985.

Courants d'air
(*Les Ailes*, 11 septembre 1932)

CE N'EST PAS sans une douloureuse surprise que l'Aviation de Syrie aura appris la mort d'un des siens, le capitaine Almy, décédé à Beyrouth des suites d'un malencontreux amerrissage de l'hydravion commercial, sur lequel il regagnait son poste, après quelques mois de congé.

Commandant le groupe de Dez-ez-Zor et vieil aviateur du Levant, le capitaine Almy était un officier plein d'avenir. Sa modestie et son exquise camaraderie étaient proverbiales. Nous nous associons de tout cœur à la douleur des siens. À cette occasion, rendons un hommage à l'ancienne 12^e Direction : elle nous donnait l'occasion de glorifier nos aviateurs militaires, en d'autres circonstances que celles de leur mort. Leurs exploits parvenaient d'une façon ou d'une autre à la connaissance du public. Rien de tel avec le ministère de l'Air.

Cette institution, où existe cependant un service de presse que dirige le sympathique capitaine Étienne, est aussi timorée, aussi desséchée qu'une vieille fille. Les accidents qui déciment les rangs de l'Aviation, n'ont plus comme contre-parties le récit des travaux et des prouesses de nos équipages. La consigne est de se taire. Tout est à l'alignement, rien ne dépasse. L'Aviation est sous le boisseau. Soit... Mais c'est tout de même quelque chose d'une âme ardente et belle qui meurt chaque jour.

Coups d'ailes
(*Les Ailes*, 15 septembre 1932)

Les obsèques du regretté capitaine Almy, décédé à Beyrouth le 20 août, ont été célébrées hier, à Saint-Sauveur-Landelin (Manche), lieu de la sépulture.

Cie de commerce et de navigation d'Extrême-Orient
Assemblée ordinaire du 18 juillet 1932
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 septembre 1932)

.....
Le dernier groupe des participations de notre société est représenté par des actions dans diverses sociétés foncières et industrielles — CRÉDIT FONCIER DE L'INDOCHINE, BANQUE FRANCO-CHINOISE, SOCIÉTÉ POUR L'OUTILLAGE DU PORT DE SAÏGON-CHOLON, SOCIÉTÉ AIR ORIENT — et par des parts dans divers syndicats d'études.

Un avion de la ligne France-Indochine fait une chute près de Bagdad
(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1932)

On mande de Bagdad qu'un avion de transport français se rendant à Saïgon a fait une chute dans le désert, à 130 km. à l'est de Rutbah, au cours d'une tempête de sable, et a été complètement détruit.

D'autre part, la Compagnie Air Orient communique la note suivante au sujet de l'accident :

Un des avions de la Compagnie Air Orient, gêné dans sa marche par une tempête de sable, a dû être abandonné. Les passagers et l'équipage sont indemnes. Le courrier est intact.

[Les passagers et le fret ont continué leur route à bord d'un autre avion.]

L'accident d'aviation de Syrie
(*Le Journal des débats*, 22 septembre 1932)

La Compagnie Air Orient communique la note suivante au sujet de l'accident survenu à un avion de la ligne :

Un des avions de la Compagnie Air Orient, gêné dans sa marche par une tempête de sable, a dû [être] abandonné. Les passagers et l'équipage sont indemnes. Le courrier est intact.

Les passagers et le fret ont continué leur route à bord d'un autre avion.

UNE BELLE ŒUVRE FRANÇAISE

Grâce à l'aviation,
Marseille n'est plus qu'à sept jours de Saïgon
par JEAN ROUTHIER
(*L'Écho de Paris*, 6 octobre 1932)

Notre aviation marchande ne vit pas, fort heureusement, que de scandales et c'est toujours avec une extrême satisfaction que nous saisisons l'occasion de rendre hommage, non seulement à l'héroïsme de son personnel navigant, mais aussi aux dirigeants qui assurent sa vitalité et son incessant développement.

Ceux de l'Air Orient méritent que l'on signale l'œuvre magistrale qu'ils ont entreprise et menée à bien avec une célérité qui n'exclut pas, loin de là, la prudence et la sagesse.

On sait que cette compagnie a été fondée; en 1927 pour assurer l'exploitation de la ligne aérienne France-Indochine. Le projet était ambitieux et sa réalisation présentait d'énormes difficultés qui ont été vaincues les unes après les autres, avec une louable énergie.

Plusieurs étapes ont été nécessaires avant d'atteindre le but. En juin 1920, le premier service hebdomadaire entre la France et la Syrie était inauguré ; six mois plus tard, la ligne, s'avança jusqu'à Bagdad. L'année suivante MM. Allègre, administrateur délégué; de la compagnie, et Noguès, directeur de l'exploitation —deux animateurs exceptionnels — partaient en mission pour l'Indochine, et rapportaient des renseignements précis, avec lesquels l'Air Orient organisa, sur des bases solides, le prolongement de son service jusqu'au but qu'elle s'était fixé dès le premier jour : l'Indochine.

Le 17 janvier 1931 le service régulier Marseille-Saïgon était inauguré : une grande ligne impériale française allait désormais fonctionner régulièrement et prouver au monde, en même temps que la puissance du génie français, notre inébranlable volonté

de rester à la tête du progrès. M. Paul Reynaud, alors ministre des colonies, donnait un magnifique exemple en revenant de Saïgon par cette voie aérienne, promise à un superbe avenir.

Jusqu'au 5 mai 1932, la liaison France-Syrie-Indochine était assurée tous les quinze jours ; elle le fut ensuite tous les huit jours dans les deux sens et, de bout en bout, sous pavillon français. La durée du voyage est de sept jours pendant la belle saison — le départ de Marseille ayant lieu le jeudi et l'arrivée à Saïgon le même jour de la semaine suivante ; de huit jours en hiver, par suite des circonstances atmosphériques en Méditerranée. Ajoutons que lorsque la vitesse des avions commerciaux sera augmentée — et cette amélioration est proche — la durée du voyage sera très sensiblement réduite.

Air Orient, transporte maintenant, chaque. semaine, de 120 à 150 kg de courrier dans chaque sens malgré la crise économique, le poids transporté n'a cessé de s'élever lentement mais régulièrement.

Il est permis de penser que dans ce domaine, encore s neuf, il reste beaucoup à faire pour toucher toute la clientèle susceptible de s'intéresser à ce moyen de transport.

Les passagers depuis le début de l'année, sur les divers secteurs de la ligne, ont atteint le nombre de 400 ; sur ce nombre, on compte plusieurs noms connus. En dehors de M. Paul Reynaud, qui, à la fin de l'année dernière fut le premier d'entre eux, on relève M. Laurent, directeur de la Banque de l'Indochine ; M. Furiet, directeur de la Compagnie [Société] financière française et coloniale [SFFC] ; M. Jérôme Tharaud, l'écrivain bien connu ; M. Georges-Edgar Bonnet, directeur de la Compagnie Universellie du Canal de Suez. On trouve également des personnalités de la colonie d'Indochine : M. Labasthe et M. Bafneuf [Baffeuf], avocat à Saïgon [Hanoï].

Pour assurer son service dans les meilleures conditions, la compagnie vient de passer commande de deux trimoteurs Wibault 282-T-2 et d'un Dewoitine trimoteur prototype D-332 qui sera vraisemblablement prêt à voler au mois de mai de l'année. prochaine et qui a un rayon d'action de 2.000 kilomètres par vent nul avec charge marchande de 1.300 kg.

La compagnie compte, dès que l'infrastructure le permettra, c'est-à-dire selon toute vraisemblance, au début de l'année prochaine, ouvrir à l'exploitation une ligne Bangkok-Hanoï, le tronçon Bangkok-Saïgon continuant, naturellement, à être exploité en connexion avec la grande ligne dont le terminus, en Indochine, sera ainsi reporté à Hanoï. Ce sera là un nouveau pas vers la liaison Europe Occidentale-Chine du Sud qui donnera à la ligne sa véritable physionomie internationale, en même temps qu'elle assurera aux avions français un courant postal et un courant de passagers importants échappant encore à l'avion. Nous voulons surtout parler du Delta du. Tonkin et des grands ports de la Chine du Sud, toutes régions très peuplées et très. commerçantes.

Sur le parcours Hanoï-Hong-Kong, les premiers vols d'essai seront entrepris à la fin de l'année 1932, avec l'agrément des gouvernements britannique et chinois, par M. Noguès, qui doit prochainement partir pour l'Extrême-Orient.

Voilà succinctement exposée l'œuvre de notre aviation marchande sur ce long et difficile parcours de l'Extrême-Orient. La France s'est assuré la priorité qui lui revenait de droit ; les efforts accomplis, les sacrifices consentis ne seront pas vains, mais au contraire largement récompensés le jour, pas si lointain que certains se l'imaginent, où l'avion supplantera victorieusement, grâce à sa vitesse, tous les autres moyens de transports.

FUSION DES COMPAGNIES FRANÇAISES

OU ACCORDS INTERNATIONAUX ?

Une convention entre l'Indochine et la Cie Air Orient
par H. C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 octobre 1932)

Un décret en date du 12 août approuve la convention passée entre le gouvernement général de l'Indochine et la Compagnie Air Orient⁸, aux termes de laquelle le gouvernement général souscrit 24.000 actions nominatives de 250 fr. chacune, sur les 110.400 actions constituant l'augmentation de capital de 27.600.000 fr. décidée par le conseil d'administration de la compagnie.

Ces 24.000 actions seront libérées du premier quart de leur montant lors de la souscription. Il sera réservé au gouvernement général de l'Indochine un siège au conseil d'administration de la société et aux assemblées d'actionnaires par un mandataire spécial.

En outre, le ministre des colonies pourra désigner, à titre permanent ou temporaire, un délégué, choisi parmi les fonctionnaires dépendant du département des colonies ou du gouvernement général de l'Indochine, qui sera chargé du contrôle financier et administratif de l'organisation et des opérations de la société, mais sans aucun pouvoir de décision ou de remontrance directe vis-à-vis de la société.

N.D.L.R. — C'est la bolchévisation progressive du pays. Car avec ce système de la participation du gouvernement comme actionnaire dans les affaires privées : Banque de l'Indochine, Société Indochinoise d'Electricité, Compagnie Air Orient et, éventuellement, toutes les plantations auxquelles sont consentis des prêts, il n'y aura bientôt plus entre l'Indochine et la Russie qu'une différence de proportions. En Russie, les industries sont étatisées à 100 % ; en Indochine, de 20 à 25 % ; le reste viendra. Mais l'État qui place l'argent du contribuable dans l'industrie est-il plus sûr que le capitaliste individuel que son placement est bon ?

L'État ? Qui est-ce ? Un fonctionnaire, qui n'est pas personnellement intéressé.

Voici une société qui ne tient le coup que grâce à une énorme subvention payée par la Métropole : un million par voyage aller et retour, c'est-à-dire par semaine. Est-on sûr que la France, elle, tiendra le coup ? Or il est probable qu'à moins d'une association franco-anglo-hollandaise, la Compagnie Air Orient aura, même avec cette formidable subvention, bien de la peine à se tirer d'affaire. Il lui faudrait, à 600 fr. le kilo, transporter 1.000 kg en moyenne de courrier, par chaque avion. Il est vrai que la moyenne actuelle atteint 70 kg et qu'un des derniers courriers a transporté 110 kg.

D'autre part, on espère, si la ligne est poussée jusqu'à Hongkong, transporter de ce fait 200 kg de plus ; mais tout cela est bien chanceux. À ces effroyables frais d'exploitation, il faudra ajouter à la charge de l'État, encore bien des millions de piastres à dépenser pour les terrains d'aviation, les constructions et les appareils météorologiques et de signalisation. À moins d'une association des trois pays intéressés, l'éventualité d'un dividende est bien hasardeux, étant lié à une subvention que l'État français peut, demain, n'avoir plus le moyen de payer. Seule la combinaison internationale peut nous sauver, en évitant tout double emploi et en mettant en commun tous les moyens.

Quant à ce que rapporteront les passagers, n'en parlons pas. Même de très braves aviateurs, qui ont risqué cent fois leur vie pendant la guerre, ne tiennent pas à tenter le moindre risque en temps de paix et, depuis un an qu'ils prennent des voyageurs, les

⁸ N.D.L.R. — Bien entendu sans consulter le Grand Conseil.

avions d'Air Orient n'ont encore guère transporté que leur personnel ; la Compagnie a même la naïveté de l'annoncer chaque fois par l'A.R.I.P.

Nous savons que la question est étudiée d'une façon assez serrée par le Bureau de l'Aviation du Gouvernement général mais que déjà l'on se trouve en face de débours à la charge, d'une part de l'État français, et d'autre part du Gouvernement général de l'Indochine, pour lesquels on se trouve pour le moment, de part et d'autre, assez embarrassé pour réunir les fonds. Et le Siam, qui aurait de gros frais à faire pour rendre l'aérodrome de Don-Muang accessible en tout temps, n'est non plus pas très riche.

Il est vrai qu'en ce qui concerne l'Indochine, on pourrait trouver quelques ressources en réduisant les subventions à l'A.R.I.P. et à l'Havas.

Les nouvelles de fabrication officielle, qu'on leur fait transmettre dans un sens ou dans l'autre, n'en imposent plus à personne, et la réclame personnelle des grands personnages semble en être le principal but. Les cours et renseignements commerciaux et quelques nouvelles en deux lignes nous suffiraient, et le public pourrait les payer mais nous pouvons maintenant avoir en deux jours les journaux de Bangkok, Singapour et Hongkong, nous apportant au point de vue mondial des nouvelles peut être parfois tendancieuse mais tout de même un peu moins censurées et tripatouillées. Et pour le reste, l'aviation nous permet de recevoir en huit jours les extraits de journaux de France.

Nous n'avons en tout cas plus le moyen de nous offrir à la fois ces deux luxes : ARIP et Air Orient.

Avant la randonnée Paris-Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1932)

M. Louis Couhé, inspecteur général de l'aviation civile, brillant pilote de guerre qui n'a jamais abandonné le pilotage, et l'ancien pilote de ligne Robyne, attaché à une compagnie d'huile et d'essence, feront un voyage d'expérience avec la Couzinet trimoteur Salmson 95 CV — l'ancien trimoteur Walter 80 CV — avant d'entreprendre leur randonnée Paris-Saïgon que nous avons annoncée.

Louis Couhé reviendra de Saïgon par la ligne de l'Air Orient.

Le départ pour la Cochinchine est retardé en raison du Salon de l'Aéronautique.

Courriers aériens.
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 octobre 1932)

L'avion régulier « Air-Orient » assurant la liaison Marseille-Saïgon est arrivé samedi 29 octobre à 12 h 55 avec 65 kg 616 de courrier et 15 kg 080 de fret.

L'avion régulier « Air-Orient » assurant la liaison Saïgon-Marseille, est parti pour France le 30 octobre à 5 h. 30 avec 62 kg 975 de courrier, 1 kg 787 de fret et 1 passager pour Marseille, M. Tiellu.

Un autre avion « Air Orient » ayant à bord 4 passagers : MM. Noguès, colonel Glaize, MM. Gannay et Robert, est parti le même jour à Canton avec 7? kg 870 de courrier

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 novembre 1932)

Les voyageurs de l'air. — Nous relevons dans l'A. R. I P. l'embarquement à bord de l'avion de la Cie Air Orient ayant quitté Marseille le 3 novembre, les noms de messieurs Lopicque et Passignat.

M Lopicque regagne l'Indochine après un court séjour en France et M. Max Passignat, fils de notre ami [Marcel] Passignat, propriétaire de La Perle, vient remplacer son frère [André], appelé ces jours-ci pour accomplir son service militaire et seconder son père très surmené par le succès de sa liquidation.

Nous souhaitons à ces deux voyageurs bonne route et prompte arrivée parmi nous.

AIR ORIENT

(L'Information financière, économique et politique, 9 novembre 1932)

L'assemblée extraordinaire des actionnaires du 7 novembre a modifié les statuts relativement à la clôture de l'exercice social, qui prendra fin désormais le 31 décembre au lieu du 31 mars.

Les actionnaires ont, en outre, ratifié l'augmentation de capital de 22.400 000 francs à 50 millions, par la création de 110.400 actions de numéraire, dont 24.000 actions souscrites par le gouvernement général de l'Indochine.

Enfin, il a été procédé à la nomination de trois nouveaux administrateurs : M. Louis Arène, le gouvernement général de l'Indochine et M. Louis Renault.

Nouvelles aériennes

(Le Journal des débats, 9 novembre 1932)

Le pilote Launay et Noguès, chef de l'exploitation de l'Air Orient, rentrent en Indochine d'un voyage d'études à Hong-Kong (Saïgon-Hanoï-Hong-Kong). Ils sont à Hanoï.

HANOÏ

(L'Avenir du Tonkin, 14 novembre 1932)

Courrier aérien. — L'avion « Air Orient » assurant la liaison Marseille-Saïgon est arrivé le 12 novembre à 12 heures 35 avec 52 kg 404 de courrier, 54 kg 266 de fret et 2 passagers, MM. Lopicque, armateur à Haïphong, et Passignat, fils de l'antiquaire bien connu de Hanoï.

— Un avion en voyage d'études est parti pour Hanoï le 13 novembre à 6 heures avec 22 kg 910 de courrier et 4 passagers : MM. Noguès, Glaize, Gannay et Passignat.

*

* *

L'avion régulier « Air-Orient » assurant la liaison Saïgon-Marseille est parti le 12 novembre à 5 heures 30 avec 100 kg 92 de courrier, 5 kg 150 de fret et 1 passager pour Marseille, M. Braud.

Un essai de jonction aérienne Hanoï-Rangoon
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 novembre 1932)

Un avion tripoteur de la Compagnie « Air Orient », effectuant un voyage d'essai de Hanoï à Rangoon et transportant quatre passagers : MM. Noguès, Glaize, Gannay et Denis, et un courrier postal pour France, a atterri à Vientiane aujourd'hui, à 10 heures 30. Les aviateurs, après avoir constaté l'excellent état de l'aérodrome de Vientiane qui vient d'être doté d'une piste d'envol empierrée, sont repartis à 11 heures, après s'être ravitaillés en essence.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 novembre 1932)

La navigation aérienne indochinoise. — L'avion de la Compagnie « Air-Orient » ayant à bord MM. Nogues, Glaize, Gannay et Denis, parti de Hanoï le 15 novembre pour accomplir un voyage d'étude sur Bangkok et Rangoon, est rentré à Saïgon le 17 novembre à 17 heures 30, revenant de Bangkok.

COMPAGNIE AIR.ORIENT
(*Le Journal des débats*, 23 novembre 1932)

Les comptes de l'exercice clos le 31 mars 1932, qui seront présentés à l'assemblée ordinaire du 19 décembre, se soldent, après affectation de 12.797.000 fr. aux amortissements, par un bénéfice net de l'ordre de 10.000 fr. contre 8.358 fr. pour l'exercice précédent.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1932, p. 2, col. 2)

Mariage. — Aujourd'hui, samedi 23 novembre 1932. à 8 heures 30, a eu lieu a la mairie de Hanoï, le mariage de M. Pierre Jean Delécluse, âge de 26 ans, chef de laboratoire de photo-aérienne à la Compagnie « Air-Orient », avec M^{lle} Madeleine Marie Sophie Girard, âgée de 27 ans, employée de commerce, tous deux domiciliés a Hanoï. Les témoins étaient : MM. Paul Edel ⁹, colonel d'infanterie coloniale en retraite, officier de la Légion d'honneur, domicilié à Quang-Tri, et Clovis Barthas, directeur technique de la Cimenterie, domicilié à Haïphong.

À 10 heures dans la coquette chapelle des Sœurs, boulevard Rollande, la bénédiction nuptiale a été donné aux jeunes époux.

Nous leur adressons nos meilleurs souhaits de bonheur.

LA VIE AÉRIENNE
Le trafic aérien avec l'Indochine

⁹ Paul Edel (1876-1938) : saint-cyrien, ancien chef du service géographique de l'Indochine (1924-1927). Voir [encadré](#). Colon et fondé de pouvoirs d'Air Orient à Quang-tri (Annam).

(Le Journal des débats, 7 décembre 1932)

À l'aéroport de Marignane est arrivé hier l'hydravion *Savoie*, venant de Beyrouth, ayant à bord le courrier d'Indochine. Parmi les passagers se trouvaient MM. Noguès, directeur de l'exploitation, et Briend, directeur commercial de l'Air Orient

Parti de Marignane le 13 octobre dernier, il a entrepris, dès son arrivée à Saïgon, la reconnaissance du parcours Saïgon-Hanoï, le gouvernement général de l'Indochine ayant décidé que la ligne. Marseille-Saïgon serait prolongée jusqu'à la capitale tonkinoise.

Trois voyages aller et retour Saïgon-Hanoï ont été, effectués, avec arrêt sur un terrain aménagé à la moitié du parcours, à Lak Sao, à 700 mètres d'altitude, dans une région forestière.

La ligne a été inaugurée le 20 novembre. Dès le premier voyage, un abondant courrier postal a été emporté d'Hanoï, pour Saïgon et la France.

Cette première partie de son voyage terminée, M. Noguès s'est rendu en une journée à Canton, où le maréchal Chen Chai Tong et le président du conseil Sam Van Kéni l'ont reçu.

Tout acquises à l'aviation, ces personnalités cantonaises ont jeté les bases d'un accord pour le prolongement vers la Chine de la ligne Marseille-Saïgon-Hanoï.

Enfin, en 1 h. 10' de vol, M. Noguès est allé de Canton à Hong-Kong, pour obtenir les autorisations nécessaires au prolongement jusqu'à cette dernière ville de la ligne Saïgon-Canton. Là encore, les autorités chinoises ont fait preuve des meilleures dispositions, et l'on peut prévoir qu'au printemps prochain, le courrier, de ou pour, Hong-Kong et Canton pourra être rendu à destination en dix à onze jours.

Au retour, M. Noguès a emprunté le trajet des lignes anglaises, entre Karachi et Bassorah, désirant reconnaître la côte arabique au golfe Persique, par Sayab Balein et Bassorah, jusqu'ici survolée seulement par les avions britanniques.

LA VIE AÉRIENNE
Billets combinés Londres-Pans
(Bagdad-Karachi-Calcutta)
(Le Journal des débats, 8 décembre 1932)

La Compagnie Air-Union, agent général de la Compagnie Air Orient à Londres, vient de prendre des accords avec cette dernière pour donner plus de facilités aux voyageurs qui désirent se rendre rapidement aux Indes, en émettant des billets combinés à tarif réduit sur les parcours indiqués ci-dessous.

La vitesse des avions des deux Compagnies permet de limiter la durée de l'étape journalière à effectuer, ce qui donne aux passagers plus de temps pour visiter les villes où ont lieu les escales, tout en leur évitant une trop grande fatigue.

Ajoutons que les services combinés des deux Compagnies sont à l'heure actuelle les plus rapides puisqu'ils retiennent Londres à Bagdad en quatre jours, à Karachi en six jours et à Calcutta en sept jours, selon l'horaire suivant départ de Londres le mercredi Londres-Paris-Lyon-Marseille (même journée) ; départ de Marseille le jeudi matin, arrivée à Damas (après les étapes habituelles) le samedi ; à Bagdad, le dimanche, à Karachi, le mardi et à Calcutta, le mercredi.

L'AVIATION COLONIALE
Les prix des pilotes aviateurs de lignes

(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1932)

Le Comité français de propagande aéronautique vient de décerner les prix des pilotes de lignes créés par lui en 1929.

Ces prix sont accordés aux pilotes qui, pendant la période fixée par le règlement et rappelée ci-après, ont parcouru le plus grand nombre de kilomètres sans avarie au fret, ni dommage aux personnes.

Pour 1930 (reliquat), hydravions, période du 2 novembre 1929 au 1^{er} novembre 1930 : 1^{er} prix (3.000 francs), Ponce (Air-Union), 117.620 km. ; 2^e prix (1.000 francs), Pommereau (Air Orient), 85.282 km.

Pour 1931, quatre prix. Vols de jour (avions), 1^{re} série, du 2 août 1930 au 1^{er} janvier 1931 : Gambade (Aéropostale), 80.198 km., 3.000 francs.

Vols de nuit (avions ou hydravions), du 2 mai 1930 au 1^{er} mai 1931 : Rolland (Aéropostale), 28.804 km., 3.000 francs.

Vols de jour (avions), 2^e série, du 2 février au 31 août 1931 ; Dufour (Lignes Farman). 82.666 km., 3.000 francs.

Hydravions, du 2 novembre 1930 au 1^{er} novembre 1931 ; Kersual (Air-Union), 123.160 km., 3.000 francs.

À la Compagnie Air Orient
(*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1932)

La Compagnie Air-Orient (ligne Marseille-Saïgon) a porté son capital de 22 millions 400.000 francs à 50 millions avec des souscriptions du gouvernement de l'Indochine, du Canal de Suez, de la Compagnie internationale des wagons-lits, des transporteurs maritimes Worms [représentés par Jacques Barnaud] et de quelques divers.

ÉTAT CIVIL
MARIAGES
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} janvier 1933)

France. — M. Henri Delaunay, pilote d'Air Orient, et M^{lle} Hélène Burak.

Roger Dupuy
(*Les Ailes*, 3 janvier 1933)

.....
Roger Dupuy a effectué plusieurs études aux Établissements Blériot et Chauvière ; il a dirigé la fabrication aux Établissements Letord et créé les premiers ateliers de la S.P.C.A. à La Ciotat. De là, il est passé à la Compagnie Air-Orient où il a créé la première base d'hydros, à Marignane et est allé, ensuite, faire le pilote de ligne à la Compagnie générale aéropostale pendant deux ans et demi.

TONKIN
MARIAGES

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

M. Pierre Delécluse (ou Delécluze), d'Air Orient, et M^{lle} Madeleine Girard, employée de commerce

Accident du 13 août 1932 à Beyrouth : suites

INTERVIEWS-EXPRESS

COMMENT EST SURVENU LE TERRIBLE ACCIDENT OÙ M. TÉTART, CINÉASTE, A
FAILLI TROUVER LA MORT ...ET QUI COÛTA LA VIE À DEUX AVIATEURS

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1933)

M. Tétart, le sympathique opérateur d'Indochine films et cinémas, nous est revenu accompagné de M^{me} Tétart et de son jeune fils, par l'*André-Lebon* et il se trouve en traitement à la clinique des docteurs Vielle et Roton, rue Rousseau.

Il y devra faire vraisemblablement un séjour d'assez longue durée, car si ses jours ne sont plus en danger, une plaie ouverte de la cuisse gauche et une rotule brisée l'obligent encore à ne marcher qu'avec des béquilles.

Nous avons pu ce matin obtenir de la bouche du sympathique convalescent des précisions sur le terrible accident de Beyrouth.

— Nous avons quitté Marignane pour Beyrouth et jusqu'au point d'arrivée, tout s'était admirablement passé. J'avais déjà tourné environ 180 mètres d'un film qui devait, étape par étape, révéler les péripéties d'un voyage en avion de Marseille à Saïgon : vues aériennes, scènes d'escales, vues des pays traversés et des curiosités artistiques et naturelles qu'ils révèlent. Bref, un documentaire des plus intéressants.

Arrivés au dessus de Beyrouth, nous devions, avant d'amerrir, effectuer trois circuits pour permettre des prises de vue à des distances différentes.

Le troisième tour terminé, l'hydravion amerrit, mais le pilote avait pris son virage trop court et au lieu d'aborder la surface de l'eau à 120 mètres de la jetée, l'aborda à moins de 60 mètres. À 80 kilomètres à l'heure, l'appareil est allé s'écraser contre la jetée. Si nous n'avons pas tous les quatre été tués, c'est un vrai miracle et peut-être parce qu'une petite barque se trouvait là que l'appareil heurta, et naturellement pulvérisa, ce qui amortit un peu le second choc.

Nous fumes retirés en pieux état des débris de l'appareil et transportés à l'hôpital de Beyrouth. Le pilote qui était touché au ventre et au thorax et un capitaine aviateur qui voyageait comme passager, mouraient quatre jours plus tard, à quelques heures d'intervalle.

Le mécano et moi nous en sommes tirés, lui avec une épaule brisée, moi avec une fracture ouverte du fémur, une fracture de la rotule, six côtes enfoncées et une congestion de la base du poumon par suite de mon immersion.

J'ai fait quatre mois d'hôpital à Beyrouth. J'y fus admirablement soigné puisqu'on a pu me conserver ma jambe qu'on songea longtemps à m'amputer.

Je ne suis pas guéri car les chairs sont lentes à se refermer par là. Mais je puis encore m'estimer heureux d'en être quitte à si bon compte. J'ai gagné Port-Saïd par auto et par train et j'y ai attendu l'*André-Lebon* pour revenir à Saïgon, mon port d'attache »...

Et M. Tétart, qu'attend le spécialiste de la radio, M. le Dr. Maire, nous quitte sur ces mots où percent l'amour de son son rude métier :

— C'est dommage que je n'aie pu sauver la bande que j'avais commencée. Elle s'annonçait comme une de mes meilleures !

Nous lui renouvelons nos vœux de prompt et complet rétablissement...

(Le Courrier de Saïgon).

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de l'Air
(*Journal officiel de la République française*, 20 janvier 1933)

LANATA (*Louis-Marius*), pilote aviateur [Air Orient] ; 7 ans de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels. Pilote de ligne, titulaire du brevet supérieur de navigateur aérien. A effectué dans les meilleures conditions des essais de liaisons rapides avec vols de nuit. Compte à son actif 1.600 heures de vol.

LE GALL (*René*), pilote aviateur [Air Orient] ; 28 ans et 6 mois de Services militaires et de pratique professionnelle.

Compagnie Air Orient
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 janvier 1933)

L'assemblée extraordinaire a ratifié l'augmentation de capital de 22.400.000 fr. à 50 millions et la convention passée avec le Gouvernement général de l'Indochine.

Chronique
L'APPARITION D'HÉLÈNE
par Henry Bidou
(*Le Temps*, 25 janvier 1933)

Damas, janvier 1933.

C'est une étrange impression que cette féerie de paysages, ce tumulte de souvenirs qui s'éveillent devant l'avion. La suite des climats, comme dirait M. Maurois, est si rapide et en même temps si saisissante que le cinéma lui-même paraît monotone. Les hélices font tourner un peuple de démons dansants qui vous envoient dans le passé, dans le rêve, dans l'horreur, dans le sublime. Ils ne faisaient naguère passer ces fantasmagories que devant les saints et les sorciers. Mais le diable est démocrate ; ils fait aujourd'hui passer ses prestiges devant le plus modeste passager. Le billet de l'Air Orient donne droit à ses services.

Aux yeux du voyageur, une fois de plus, il fait apparaître Hélène. Et quel voyageur n'a un peu de l'âme de Faust ? Cet enchantement dure un jour et demi. Il a vraiment la fragilité éphémère de l'illusion. Il commence à Corfou, qui fut le dernier voyage d'Ulysse. Il cesse aux premiers sables du désert de Damas.

Son début est cette espèce d'hallucination que donne la vue du champ de bataille d'Actium. Le paysage semble un théâtre vide, et sur cette mer immense nous revoyons encore la fuite des galères. Aussitôt après, la côte se raidit et nous la suivons jusqu'au moment où une grande île se relie à elle par une bande de sable, incurvée et plus mince en son milieu, qui est percée d'un canal que gardent quelques maisons. L'île est Leucade, ou de son nom moderne Sainte-Maure. À cause du passage par terre jusqu'au continent, et sur la foi d'un vers de l'*Odyssée*, Dorpfeld avait cru pouvoir en faire l'Ithaque d'Ulysse ; mais les hellénistes s'y opposent.

Tout de même la route que nous faisons est à peu près celle que le fils de Laërte a faite sur la nef creuse prêtée par Alkinpos. Dans ce même ciel où nous sommes, Athènes

protégeait le retour de son héros. Après avoir survolé cet isthme de Sainte-Maure, nous sommes dans un golfe, paysage purement grec. Le mur de fond qui le borde à l'est est gris, fait de crêtes et d'épaules, et fendu de ravins du haut en bas. L'eau est unie, transparente, couleur de perle, et frissonnante de moires. Au sud, une grande île dentelée, à contre-jour, jetée en travers de notre route, nous barre le passage et nous force à appuyer sur notre droite. C'est Kalamos. Après elle, une autre île, plate celle-là, renouvelle l'obstacle. Et de nouveau nous nous retrouvons dans un grand bassin bleuâtre que percent des cailloux parsemés, des îlots noyés. Sur ce dédale d'eaux et de roches, le ciel est blanc et bleu, avec des bandes horizontales de nuages.

Tel est le train de l'avion, que le paysage change sans cesse. Le croquis le plus rapide n'arrive pas à noter la silhouette d'une montagne, tant elle se défait vite. À un nouveau cap succède un nouveau golfe, envahi lui-même de pointes qui sont des pédoncules et des feuilles. La terre est d'un gris vert, parsemé de taches qui sont des arbres. Une ligne jaune clair ourle et dessine le rivage. Le ciel, maintenant parfaitement pur, verdit déjà. Le drame de l'heure est pour nous le drame de la lumière.

Au pied d'un ancien promontoire maintenant tiré au sec comme un bateau et enveloppé d'alluvions, nous nous engageons au-dessus de la terre ferme, si on peut appeler terre ce marais jaune parsemé de flaques. Des îlots le trouent comme une vraie mer, et l'Acheloos y dessine la grande courbe d'un ruban bleu turquoise.

Voici deux petits tas de maisons pressées, à toit gris jaunâtre, campement de l'homme dans cette solitude. Et de nouveau, avec le golfe de Patras, la mer ou plutôt la lagune. Partout des fonds qui jaunissent sous les eaux, des îlots aux bords estompés, des terres incertaines qui se forment, des sables mouillés, de raides et minces polygones de digues, tendus comme des fils clairs. C'est dans ce paysage amphibie, devant ce fond de montagne, que les maisons de Missolonghi se tassent dans l'eau même. Elles sont grises et la dernière est rose. Une longue digitation de sable part de là, suivie par une route, et va s'épanouir dans la mer.

Du golfe de Patras on pénètre dans celui de Corinthe. Le passage de l'un dans l'autre est interdit par un long cap esquissé d'abord par la montagne et prolongé en museau effilé par l'alluvion. Au bout du cap, une petite ville. À l'extrême pointe, une ancienne forteresse dont l'enceinte quadrangulaire est flanquée de tours. C'est derrière ce cap que chrétiens et Turcs se sont heurtés à Lépante. Pour la seconde fois, nous rencontrons un des champs de bataille où le destin du monde s'est joué.

Nous entrons dans le golfe de Corinthe en longeant la rive sud, au pied des montagnes d'Achaïe couvertes de neige. La féerie ordinaire de la rive nord ne se joue pas aujourd'hui. Nous n'en voyons guère que les premiers plans. Les grands sommets de second plan, avec l'éclatant Parnasse, sont cachés sous des coiffes de nuages. On passe en un moment l'isthme de Corinthe, dont les faibles terres jaunes d'une structure instable, étagées en palier donnent suffisamment le sentiment qu'elles vont s'effondrer. On aborde enfin dans un golfe entre Mégare et Eleusis. On a devant soi l'île de Salamine. Pour la troisième fois nous sommes au point où deux mondes se sont affrontés.

La baie où l'hydravion mouille ne doit pas différer beaucoup de l'ancienne frontière entre Athènes et Mégare. Toutes ces cités grecques sont nées dans des berceaux que les dieux avaient soigneusement séparés. Elles se haïssaient étant séparées par des montagnes du haut desquelles elles s'épiaient. Ces montagnes sont tendues entre Mégare et Athènes. Jusqu'à Eleusis, la route est obligée de se glisser en corniche entre le rocher et la mer. Ensuite, au contraire, elle s'enfonce dans la terre attique par le charmant vallon de Daphni. C'est l'itinéraire de Chateaubriand.

Le lendemain, nous nous envolons par un temps affreux en doublant de loin le cap Sunium. De là, la route traverse Kéos, Syros, laisse à gauche le groupe de Delos, à droite Naxos, coupe Kos en deux, et vient toucher l'Asie au promontoire de Cnidé.

Nous voyons cette haute côte nue, interdite par le gouvernement turc, lequel est si hostile et si méfiant que l'avion hollandais est contraint de faire, d'une traite, par ses moyens terrestres, l'escale Athènes-Alexandrie. L'Air Orient a du moins trouvé sur la route Athènes-Beyrouth, la petite île de Castelorizzo, où les hydravions peuvent au moins faire leur plein d'essence.

Castelorizzo est un rocher creusé d'un port, lequel est curieusement bordé de maisons régulières, à peu près semblables, faites d'un rez-de-chaussée et d'un étage, celui-ci et celui-là à trois ouvertures, le tout surmonté d'un fronton triangulaire. On aperçoit d'abord un groupe avancé de ces maisons, l'une peinte en bleu, entre lavande et lessive, cernée de bandes blanches. La ville elle-même est tassée, entre deux éperons. Celui de gauche porte d'abord un fortin rouge, puis une petite mosquée avec son minaret. En un point du quai, les maisons se retirent, pour laisser libre une place carrée, admirablement propre à jouer la comédie italienne.

Après Castelorizzo, deux heures de pleine mer, au ras de l'eau, par ciel bleu à cumulus clairsemés. Et nous apercevons devant nous l'ombre bleue, la vapeur plus basse et plus sombre qui annonce de loin la terre. C'est Chypre. La pointe que nous apercevons est la pointe nord-ouest. Mais nous tenons le cap largement ouverts vers le sud, de façon à nous orienter sur Paphos et la rive méridionale. Et il se fait alors devant nos yeux cette dissection que subissent toujours les objectifs dont on approche. Le premier cap, seul visible, se différencie du long nuage violet couché sur lui et qui l'accroît. Puis le cap lui-même se dédouble ; les rochers d'un promontoire plus proche défilent sur lui et le masquent. On voit alors surgir les unes derrière les autres, des crête parallèles orientées vers le nord-ouest. Le versant qui nous regarde est fait de pentes bigarrées, dont le pied est une plaine. Mais cette plaine, couverte des lignes basses des arbres, au lieu de mourir dans la mer, est un peu surélevée au-dessus d'elle. Ces plages surélevées à une époque récente sont un des problèmes qui intéressent davantage les géographes. Que ne leur apprendrait pas un voyage en avion ! Cette surélévation du rivage au-dessus de la mer s'est faite par secousse. Quand l'avion approche, on reconnaît distinctement deux paliers, deux anciennes surfaces arasées, témoignant de deux anciens niveaux de la mer. Ils ont été remontés de deux coups d'épaule. Mais c'est là du relief frais. Au-dessus de ces gradins neufs, subsiste la vieille montagne dès longtemps émergée, mamelonnée et découpée par les millénaires.

L'avion passe devant une plaine côtière et survole les ruines d'une grande cité qui fut Paphos. Ici tous les mallarméens me maudiront. Ils rappelleront le vers fameux du poète, les bouquins refermés, et la ruine élue avec le seul génie, et les mille écumes qui la bénissent, et l'hyacinthe au loin de ses jours triomphaux. Je récitai ces vers éternels devant l'image confuse que les pierres mortes laissent au passant trop rapide. On distingue des fondations, des files de blocs. En arrière s'élève une ville moderne avec les cierges de ses minarets. On survole encore un moment la plaine côtière où paissent des moutons. Puis on rase une côte rocheuse, ou de minces strates horizontales sont à demi enterrées dans les talus côtelés de leurs propres éboulis. Et on s'éloigne pour toujours.

COCHINCHINE

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

Sont arrivés à Saïgon : Tétart, d'Indochine films et cinémas, blessé grièvement à Beyrouth l'an dernier à l'amerrissage d'un hydravion.

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DE L'AÉRONAUTIQUE À HANOÏ

(*La Volonté indochinoise*, 9 février 1933)

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

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

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

.....

L'inspection de M. Couhé
(*Le Temps*, 11 février 1933)

Saïgon, 9 février. — M. Couhé, inspecteur général de l'aviation civile, actuellement à Saïgon, s'est rendu par la voie des airs de cette ville au terrain de Laksao. Ce terrain a été créé par la Compagnie Air Orient pour les avions de la ligne France-Indochine qui trouveront ainsi une escale intermédiaire entre Saïgon et Hanoï.

Un circuit d'études en Afrique
(*Le Journal des débats*, 11 février 1933)

Le Bourget, le 10 février. — Le chef pilote Noguès, de l'Air Orient, a quitté l'aérodrome de Toussus-le-Noble ce matin à 9 h. 35, accompagné du mécanicien Le Fradic, afin d'effectuer en Afrique, un circuit d'études dont l'itinéraire sera Alger, Gao, Tombouctou, Dakar et Casablanca. Le chef pilote Noguès utilise, pour ce voyage, un monoplane de 230 CV. Il prendra à son bord, à Alger, M. Roume, directeur de l'Air Orient. L'équipage ne sera pas de retour avant le 15 mars.

LA VIE AÉRIENNE
(*Le Journal des débats*, 4 mars 1933)

Utilisant le service régulier de l'Air Orient, le vicomte de Sibour ¹⁰ a quitté hier Marignane à destination de Saïgon.

Dépêches de l'Indochine
Arrivée
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1933)

¹⁰ Jacques de Sibour (Cannes, 1896-Lisbonne, 1979) : passionné d'aviation, chevalier de la Légion d'honneur (*Journal officiel de la République française*, 11 décembre 1931). [Dossier complet](#).

Le comte de Sibour, chargé d'une mission officielle en Chine, est arrivé à Saigon hier soir avec l'avion Air-Orient. La durée de son séjour à Saigon n'est pas fixée.

DE PARIS À HANOI
Sur la grande ligne de l'Air-Orient.
(*Les Ailes*, 27 avril 1933)

La compagnie Air-Orient exploite une très longue ligne du réseau français : celle qui réunit, chaque semaine, par hydravion et avion, Marseille à Saigon et demain à Hanoï.

L'INTÉRÊT que présente la liaison aérienne de la France avec l'Extrême-Orient est souligné par le fait que le gouvernement général de l'Indochine, à côté d'autres organismes considérables, est devenu un important actionnaire de l'Air-Orient, lui conférant de la sorte un caractère d'entreprise d'intérêt public.

C'est ainsi que le capital, de 6.400.000 francs en 1929, a passé successivement à 22.400.000 fr., et en 1932 à 50.000.000 de francs. Parallèlement à cet effort demandé aux actionnaires, deux dates marquent les étapes de la réalisation du programme que la Compagnie s'était tracé dès l'origine :

— Le 6 juin 1929, ouverture de la liaison hebdomadaire régulière Marseille-Beyrouth ;

— Le 17 janvier 1931, ouverture de la liaison France-Indochine, d'abord bimensuelle ;

— Le 5 mai 1932, ouverture de la ligne hebdomadaire.

Ainsi la Compagnie Air-Orient atteignait le but qu'elle s'était fixé dès l'origine : réalisation d'une liaison aérienne France-Indochine qui, outre l'avantage de communications très rapides avec la métropole, doit permettre, au prix d'un prolongement assez court, de drainer vers l'Europe, passagers et lettres en provenance des centres commerciaux si actifs de la Chine méridionale.

Le matériel utilisé par la compagnie comprend, sur le secteur méditerranéen, des hydravions CAMS de 1.200 CV, bi-moteurs; à partir de Damas, des avions trimoteurs. Ces derniers sont destinés à être remplacés par des Wibault et des Dewoitine, également trimoteurs, qui devront assurer 2.000 km. de rayon d'action, avec 1.200 kg. de charge utile, ce qui, avec les frets normaux, poste et messageries, permettra de transporter de bout en bout, de six à huit passagers.

Comme résultats commerciaux, par une progression constante, on est arrivé aux suivants, pour l'année 1932 : distance parcourue : 1.221.569 km. ; passagers : 597 ; poste: 97.852 tonnes kilométriques ; messageries: 32.172 tonnes kilométriques.

Dès à présent, la liaison aérienne régulière France-Indochine est donc réalisée mais, du fait de la conformation de la colonie et de la lenteur des communications terrestres entre le Nord et le Sud, toutes les parties du territoire sont loin de bénéficier également des avantages du service aérien. C'est ainsi que le Tonkin peut légitimement demander un traitement égal à celui de la Cochinchine. Ce sera sans doute chose faite prochainement. Le Gouvernement français a bien voulu approuver les propositions de la Compagnie sur le transfert de Saigon à Hanoï du terminus indochinois de la ligne.

Il ne saurait, d'autre part, être question d'abandonner Saigon. Le tronçon Bangkok-Saigon, par suite des faibles difficultés du parcours pourrait être économiquement exploité par avions monomoteurs au lieu des trimoteurs de la grande ligne.

Le transfert à Hanoï du terminus indochinois permettra aussi de donner, aux moindres frais, à la ligne France-Indochine, sa vraie physionomie internationale. Nous voulons dire que le prolongement de la ligne vers la Chine du Sud — Hong-Kong

ou Canton pour préciser — pourra facilement être obtenu en partant d'Hanoï, séparé de ces villes par 900 km. au plus.

Enfin, pour terminer cette courte note, on sera sans doute heureux de connaître le nom de quelques-uns des membres du personnel navigant. Outre le chef pilote Winckler, citons, parmi ceux qui ont accompli le plus grand nombre d'heures de vol et qui ont aussi le plus d'ancienneté à la compagnie :

MM. Launay, 8.041 h. ; Camoin, 5.298 h. ; Pommereau 4.706 h. ; Delaunay, 3.995 h. ; Gambade, 3.972 h. ; Pichodou, 3.707 h. ; Leclaire, 3.705 h.

René R. BERNARD.

On a peu d'espoir de retrouver
les passagers de l'hydravion disparu entre Corfou et Naples
(*Le Journal*, 26 avril 1933)

Malgré l'activité des recherches entreprises tant par la marine et l'aviation italiennes que par plusieurs appareils de l'Air Orient, bien peu de chances subsistent de retrouver sains et saufs l'équipage et les passagers de l'hydravion de la ligne Saïgon-Marseille disparu entre Corfou et Naples. L'hypothèse qui paraît la plus vraisemblable c'est que, surpris par une bourrasque aussi imprévue que violente — car le pilote avait traversé la région montagneuse en empruntant le trajet normal qui n'est possible que dans de bonnes conditions atmosphériques — l'appareil aura dû amerrir à l'improviste et faisant un « trou d'eau » aura coulé à pic. Le pilote, André Corouge, qui pratiquait la ligne depuis qu'elle est établie, il y a quatre ans, avait dû, voici quelques mois, se poser dans les mêmes parages. Mais grâce à son sang-froid et à sa valeur professionnelle, il avait pu sauver ses passagers et son équipage et les mener à bon port.

Ce trafic hebdomadaire, qui relie Saïgon à Marseille, en était au trois cent soixantième voyage et cette disparition de l'hydravion F.A.I.B. est le premier accident grave survenu sur cette ligne.

L'équipage

Le pilote Corouge, qui avait obtenu son brevet en 1915, marié et père de deux enfants, était titulaire de 6.000 heures de vol.

Le mécanicien Galle, âgé de 30 ans, était, lui aussi marié. Quant au radiotélégraphiste Guilleateau, il n'était âgé que de 27 ans et ne volait que depuis septembre 1932.

Les passagers

Des quatre passagers français qui, avec M. John van Cleef, citoyen américain, étaient à bord de cet hydravion, deux, MM. Robert Ducke et Émile Delibes, demeuraient en Indochine. M^{me} Gigandet, qui habite Paris, est la femme du romancier Georges Imann ¹¹, notre collaborateur, et la nièce du président du conseil d'administration de l'Air-Orient.

M. Jean Etève, âgé de 36 ans, ancien aviateur de guerre, chevalier de la Légion d'honneur, est le fils du fondateur de l'École des travaux publics. Lui-même ingénieur, il était parti pour l'Indochine, voici trois mois, afin d'y établir le devis d'un barrage à construire et pour lequel l'entreprise de travaux publics qui l'employait devait soumissionner avant la fin du mois de mai. C'est pourquoi, tant à l'aller qu'au retour,

¹¹ Georges Gigandet, dit Georges Imann en littérature (Marseille, 1889-Auteuil, 1977) : marié à une fille de l'avocat Charles Signoret, de Marseille. Administrateur des Comptoirs Dufay et Gigandet, à la suite de son père Eugène, et des Forges, ateliers et chantiers de l'Indochine à Saïgon.

M. Jean Etève avait pris la voie des airs, qu'il empruntait d'autant plus volontiers que l'arme dans laquelle il avait brillamment servi pendant la guerre l'y avait habitué.

La perte de l'hydravion de la ligne Air Orient (*L'Aube*, 27 avril 1933)

Rome, 26 avril. — On est toujours sans nouvelles de l'hydravion français de la ligne « Air Orient ».

D'heure en heure, les chances de retrouver vivants les malheureux passagers et l'équipage diminuent.

Dans la journée, une information parvenait à la Compagnie Air Orient, suivant laquelle l'avion italien de la ligne Naples-Tripoli aurait aperçu au large de Policastro, les débris d'un hydravion. En même temps, les carabinieri d'Orsomarso faisaient savoir à Rome qu'un avion français était tombé dans la région. La Compagnie Air Orient a prié le ministère de l'Air de demander un complément de renseignements au ministère de l'Air italien. À la suite de cette enquête, l'information fut démentie.

Elle ne s'appuyait, en effet, que sur les rapports de paysans dont plusieurs ont entendu l'avion dans la brume, mais dont aucun n'a vu les débris de l'appareil.

L'identité des passagers et de l'équipage

Rome, 26 avril. — Voici la liste des passagers de l'hydravion Marseille-Bagdad.

Ce sont : M^{me} Gigandet, femme du romancier Georges Imans [Imann] et nièce du président du conseil d'administration de l'Air Union ; MM. Robert Ducke, Émile Dubois, demeurant en Indochine ; Jean Estève, ingénieur, fils du fondateur de l'École des Travaux publics ; John Van Cleef, originaire des États-Unis ; le pilote M. Corange [Corouge], marié et père de deux enfants ; le mécanicien M. Calle [Callot], également marié, et le radiotélégraphiste M. Guilleteau.

L'ACCIDENT DE L'HYDRAVION BEYROUTH-MARSEILLE

Les trois survivants, M^{me} Gigandet, M. Étève et le mécanicien Callot sont hospitalisés à Castro-Villari

M^{me} Gigandet fait le récit de la catastrophe
au correspondant particulier du « Petit Marseillais »
(D'un de nos correspondants particuliers)
(*Le Petit Marseillais*, 30 avril 1933)

LE PILOTE ANDRÉ COROUGE

Naples. — 29 avril. — M^{me} Gigandet a bien voulu nous faire le récit du tragique accident qui a coûté la vie à cinq de ses compagnons de voyage :

« L'appareil, nous dit-elle, se trouvait, dimanche matin, à 8 h. 30, à 2.500 mètres d'altitude, pris dans une violente tempête. Cependant, personne à bord n'éprouvait une crainte quelconque, car l'hydravion tenait parfaitement sa route. Mais, brutalement, un violent remous nous secoua et l'appareil fit une chute verticale d'un millier de mètres, s'effondrant à toute vitesse contre les arbres de la montagne.

« Le choc fut épouvantable. MM. Callot, Etève et moi-même fûmes projetés hors de la carlingue, tandis que nos compagnons étaient écrasés par l'appareil. Deux d'entre

eux avaient été tués sur le coup. Pendant plus de 5 heures, nous avons multiplié nos efforts pour tâcher de soulager les blessés qui ne cessaient de gémir. Leur agonie fut poignante au delà de toute expression et l'un après l'autre, il succombèrent. Je pense que le froid très vif qui régnait fut une des causes de leur mort rapide.

« Pendant la nuit, pour essayer de nous faire repérer, nous tirâmes des fusées avec le pistolet Véry. Mais en vain. Vous dire les souffrances que nous avons endurées, ajoute M^{me} Gigandet, le froid intolérable, la faim, car nos provisions étaient plus que réduites, et puis aussi, cette question que nous ne cessions de nous poser : « Pourra-t-on nous retrouver rapidement ? », car c'était là notre seul espoir. Aussi, lorsque des militaires sont arrivés près de nous, vous vous imaginez avec quelle joie nous les avons accueillis. Le cauchemar était fini, un cauchemar de six jours ! »

À une question que nous lui posons, M^{me} Gigandet, qui a montré dans toute cette épreuve un courage admirable, nous précise que ni elle ni ses compagnons n'ont, à aucun moment, tenté de retrouver un centre habité. Ils ont préféré demeurer près de l'appareil, pensant avec juste raison qu'ils seraient ainsi plus facilement repérables. Elle ajoute qu'ils se sont servis de la neige fondue pour boire et se laver.

M. Callot, avec qui nous avons pu nous entretenir quelques instants, nous a assuré que pour lui, la chute brutale de l'appareil est due au violent remous dans lequel il fut pris.

Quant à M. Etève, il nous a déclaré qu'il devait la vie au fait que dix minutes avant la catastrophe, M. Duché lui avait demandé de changer de place, afin de pouvoir mieux admirer le panorama.

Le sauvetage des rescapés

L'équipe partie au secours des rescapés de l'hydravion Marseille-Beyrouth, est arrivée dans la nuit au lieu-dit Cifarelli. Le transport des survivants étant impossible avant le jour, ce n'est qu'à 7 heures 30, ce matin, que la caravane est repartie, portant les rescapés sur des brancards. Elle arrivait au petit village de Morano (Calabre), à midi 30, continuait sur Terra-Rossa, où des automobilistes attendaient les rescapés pour les transporter à Castro-Villari. Ils sont arrivés dans cette ville à 13 heures 15 et ont été immédiatement transportés à l'hôpital. Le médecin a constaté que M^{me} Gigandet était légèrement blessée à la tête et présentait des contusions au ventre. M. Etève avait une blessure de 10 centimètres à la tête, mais il sera guéri dans une vingtaine de jours.

M. Callot, au contraire, ne présente aucune blessure ni contusion ; il est seulement, ainsi que ses compagnons, dans un état extrême d'abattement dû au choc nerveux. M. Gigandet, mari de la rescapée, et M. Bodart, beau-frère de M. Robert Duché, une des victimes, sont arrivés à Castro-Villari, venant de Rome, dans une voiture de l'ambassade, mise à leur disposition par M. de Jouvenel.

M^{me} Gigandet et MM. Callot et Etève resteront encore deux ou trois jours à l'hôpital de Castro-Villari.

Les populations de cette cité et celles de Morano-Calabro ont été très émues par la nouvelle de l'accident et avaient spontanément organisé des équipes de secours, composées de paysans et d'ouvriers. Les autorités locales, le consul de France à Naples, M. de la Giraudière, attaché aéronautique français ; M. Wilson et sa femme, qui représentent la famille de M. Van Cleef, sont à Castro-Villari.

Des officiers supérieurs du ministère de l'aéronautique se sont rendus sur les lieux de l'accident, afin d'ouvrir une enquête et d'interroger les rescapés.

En plus de la milice forestière et de la milice nationale, le 1^{er} bataillon du 16^e régiment d'infanterie, commandé par le commandant Rauzzi, a participé aux travaux de secours.

Les rescapés

Parmi les trois rescapés qui ont eu le bonheur d'échapper au terrible accident, M^{me} Gigandet est la femme du romancier Georges Imann et la nièce du président du conseil d'administration de la Société Air Orient

Elle est la fille de M^{me} et de M^e Charles Signoret, avoué honoraire, si sympathiquement connus à Marseille.

M. Jean Etève, autre survivant, 36 ans, fils du fondateur de l'École des travaux publics, réside habituellement à Chatou. Il a fait toute la guerre dans l'aviation et est chevalier de la Légion d'honneur. Ingénieur, il revenait par la voie de l'air d'Indochine, où il avait établi les plans d'un important barrage.

Des trois passagers que l'on donne pour morts, M. James Van Cleef est un jeune milliardaire américain. Sa famille vient de téléphoner d'Amérique à Naples pour que le corps soit envoyé aux États-Unis. MM. Robert Ducke et Émile Delibes vivaient en Indochine. — Devita.

Le retour des dépouilles des victimes

Ce n'est que ce soir à 18 heures, qu'une colonne de 100 hommes comprenant des carabiniers, des militaires forestiers et des paysans volontaires ont ramené à Castro-Villari, les dépouilles des cinq victimes de l'hydravion. Les corps, recouverts d'un drap, se trouvaient à bord d'un camion sur des civières. Le froid intense qui règne dans la zone où l'appareil est tombé a gardé les corps dans un état de conservation parfaite. I

Des voitures suivaient, à bord desquelles se trouvaient le commandant de la Giraudière, attaché aéronautique de France, le consul de France à Naples, deux officiers supérieurs du ministère de l'aéronautique, le préfet, le secrétaire fédéral et le commandant des carabiniers de Cosence.

Les dépouilles ont été placées dans une salle de l'hôpital civil et recouvertes de fleurs. À leur arrivée, elles ont été saluées à la romaine, par les habitants de Cosence qui, en proie à une émotion visible, s'étaient rangés sur le trajet du convoi funèbre.

Dans la salle de l'hôpital transformée en chapelle ardente, une scène pénible s'est déroulée lorsque M. Duché, frère de l'une des victimes, a donné libre cours à ses larmes à la vue des cadavres. Le mari de M^{me} Gigandet, l'une des trois personnes survivantes, l'a embrassé en pleurant.

Des bières ont été commandées sur place. Les corps seront transportés à Naples où ils seront embarqués, ceux des Français pour Marseille et celui du milliardaire américain, Van Cleef, pour New-York.

Ils seront escortés jusqu'à Naples par le commandant de l'aéroport de cette ville et par M. Mannajoli, vice-président de l'aéro-club, que M. Balbo, ministre de l'air, a envoyé sur les lieux.

D'après l'avis de M. Mannajoli, il aurait été impossible aux trois survivants de porter le moindre secours aux trois autres personnes qui ne sont pas mortes sur le coup, étant donné que celles-ci étaient prises sous l'appareil et que les efforts conjugués des 100 hommes de la colonne de ce matin ont suffi à grand-peine à les soulever.

Le siège qu'occupait M^{me} Gigandet est resté intact ; de même que le coffret qui contenait les lampes de rechange du poste de radio.

L'aviateur Corouge a été trouvé au poste de pilotage. Le deuxième opérateur télégraphiste avait encore la main sur le manipulateur.

M. Van Cleef a agonisé pendant deux jours et est mort mardi.

L'émotion dans la famille de M. Etève

Paris, 29 avril. — C'est par un coup de téléphone de la Compagnie Air Orient que la famille de M. Jean Etève fut avisée hier, vers 17 h. 45, que l'hydravion avait été découvert en Calabre et que M. Etève était parmi les rescapés.

On devine l'émotion qui étreignit à ce moment les proches du jeune ingénieur.

Ceux-ci avaient, en effet, perdu tout espoir de revoir leur parent. Aussi l'annonce quasi miraculeuse de la découverte des survivants provoqua-t-elle chez M. Jean Etève une joie que l'on n'osait même plus envisager.

M. Émile Delibes

M. Émile Delibes, qui était aussi parmi les passagers, appartenait à une famille éminemment marseillaise. Son père, M. Albert Delibes, qui fut premier juge au tribunal de commerce, a laissé dans le monde du commerce de notre ville une réputation de grande droiture ; la mémoire de son grand-père, M. Ernest Delibes, est toujours vivante en notre ville, qui a su conserver le souvenir de son grand cœur. Né en 1879, M. Émile Delibes a fait vaillamment la guerre, au cours de laquelle il a d'ailleurs perdu son jeune frère Ernest, grièvement blessé sur le front de la Somme, [qui] a été fait chevalier de la Légion d'honneur et a reçu la Croix de guerre avec de nombreuses citations. Actuellement administrateur des services civils de l'Indochine, il n'avait pas quitté Mytho (Cochinchine) depuis 1926. et c'est plein de confiance dans l'aviation qu'il a emprunté volontairement ce mode de transport pour venir à Marseille, où il devait passer un long congé.

L'impression à Marignane

(De notre envoyé spécial)

Marignane, 29 avril. — Après plusieurs jours d'une angoissante incertitude au cours desquels la perte de l'hydravion Beyrouth-Marseille et la mort de ses huit occupants fut annoncée, puis démentie, la nouvelle officielle de la découverte de l'appareil et de trois rescapés, fut connue hier, dans la soirée, à l'aéroport de Marignane.

Certes, cette nouvelle était cruelle, puisqu'elle apprenait la fin tragique du pilote Courouge, de l'opérateur de radio Guilloteau et de trois passagers, mais elle apportait cependant l'heureuse indication que deux voyageurs, M^{me} Gigandet et M. Jean Etève, ainsi que le mécanicien Callot, avaient miraculeusement échappé à la catastrophe.

Et si on fut unanime à déplorer la mort des cinq malheureuses victimes, il n'y eut qu'une voix également pour se féliciter qu'il y ait eu trois survivants, car on avait toutes les raisons de redouter le pire.

Ce matin, à la lecture des journaux, l'émoi fut grand dans tous les services du centre de Marignane, aussi bien parmi les pilotes, les mécaniciens et les radios que dans le personnel technique et administratif. Car chacun déplorait la disparition de l'excellent homme, du parfait pilote que l'aviation commerciale perdait en André Courouge.

— Courouge, nous dit-on à l'aéroport, était chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire et titulaire de la croix de guerre avec deux palmes ; sorti de la marine comme quartier-maître mécanicien, il avait passé son brevet de pilote en 1915.

« Après la guerre, il débuta dans l'aviation commerciale sur la ligne aérienne La Guyane-Saint-Laurent-du-Maroni ; il passa ensuite sur les lignes Antibes-Ajaccio et Antibes-Tunis, qui devaient devenir Marignane-Ajaccio-Tunis.

« De l'Aéronavale et de l'Air Union, où il assura longtemps le service entre la France et la Tunisie, en compagnie de ses collègues Rémy, Pommerau, etc., il s'en vint à l'Air Orient, en 1927, à la création même de la ligne d'Indochine, et il participa aux premiers essais sur ce parcours, des appareils « Météore » ; depuis trois ans, il était affecté au tronçon Athènes-Beyrouth, sur la ligne Marseille-Saïgon et s'il avait pris cette fois-ci avec ses camarades Callot et Guilloteau, les commandes de l'hydravion Beyrouth-Marseille, c'était pour venir jouir ici, après ces trois années d'absence, d'un congé bien mérité de trois mois.

« André Courouge, qui avait à son actif plus de 6.000 heures de vol, était âgé de 39 ans ; il laisse une veuve et un enfant de 9 ans et demi ; parmi le personnel de l'aéroport, il a un frère qui est monteur en radio.

« Le radio Guilloteau n'avait guère que 6 mois de présence à l'Air Orient; il n'était donc que peu connu ici ; il était marié, sans enfant.

« Quant à Jean Callot, le seul survivant de l'équipage du Cam^s tombé si dramatiquement en Calabre, il avait déjà volé sur les lignes de Prague et de Bucarest, quand il vint, il y a bientôt trois ans, à l'Air Orient, presque au début de la création de la ligne Marseille-Saïgon ; il est marié, sans enfant ; sa femme installée depuis peu de jours à Marignane, vient de passer par des transes cruelles ; elle habite au boulevard Camille-Pelletan. »

Le dernier message lancé de l'hydravion

Nous demandons à quel moment fut reçu le dernier message lancé de l'hydravion Beyrouth-Marseille par le radio Guilloteau.

— C'est dimanche matin, à 6 h. 55, nous répond-on.

« Jusque-là les émissions du « Cam^s » s'étaient succédé soit sur ondes longues, soit sur ondes courtes, signalant la marche normale de l'hydro et précisant en cours de route les points de position de l'appareil.

« À 6 h. 55, un message — le tout dernier — fut capté sur ondes courtes signalant « Apennins, mauvais temps ; tout va bien à bord ». Ce message devait, en principe, être renouvelé par deux fois sur ondes longues. Or, plus rien ne parvint du « Cam^s », piloté par Courouge. C'est donc, sans conteste possible, que la catastrophe se produisit, brutale, imprévisible, sitôt après l'émission du message signalant que le temps devenait mauvais, mais que tout allait bien à bord. Ciel bouché, avec brume ou neige ; tempête soudaine ; violent appel d'air ? Que s'est-il passé exactement ? Sans doute le saurons-nous par les rescapés, mais ce qui paraît certain, c'est que l'accident a dû être immédiat, sans que le pilote averti qu'était Courouge ait pu tenter la moindre manœuvre de sécurité. »

Chez la famille Courouge

« En quittant l'aéroport, nous nous rendons chez le frère de l'infortuné pilote, que nous trouvons, accablé par la douleur, assisté de sa femme.

— Dire que mon frère, nous répond M. Jean Courouge — lorsque nous lui présentons les condoléances du *Petit Marseillais* — venait en permission, en France, après trois ans d'absence ! Trois ans que je ne l'avais plus vu ! Et je ne le verrai plus !

« Nous sommes décidément marqués par la fatalité ; songez, en effet, monsieur, que j'ai perdu mon père, il y a trois ans, dans un accident d'auto ; il y a trois mois, mon beau-frère a trouvé également la mort dans un accident d'auto ; aujourd'hui c'est mon frère André qui a une fin tragique ! Que de malheurs successifs sur notre pauvre famille !...

« André, vous le savez peut-être, était Breton ; il aimait autant son pays que l'aviation à laquelle il s'était voué corps et âme. Aussi me suis-je entendu avec sa veuve pour que sa dépouille mortelle soit directement dirigée sur le pays natal, à Étables (Côtes-du-Nord). Au moins dormira-t-il, là-bas, son dernier sommeil auprès de son père ! ».

Chez M^{me} Callot

M^{me} Callot demeure boulevard Camille-Pelletan. Nous la trouvons entourée de sa sœur et de sa belle-sœur accourues de Paris et de quelques amis. Elle vient justement de recevoir la visite de M. Tresch, directeur de l'Air Orient, qui est venu lui apporter des nouvelles rassurantes de son mari.

M^{me} Callot porte sur le visage les marques des heures d'angoisse vécues depuis dimanche dernier et que la joie d'aujourd'hui n'a pu encore effacer.

— J'avais précédé ici, nous dit-elle, mon mari en prévision de sa venue en permission et j'étais arrivée il y a quelques jours seulement de Corfou. Et je dois interrompre brusquement mon installation à Marignane pour aller au chevet de mon époux car il a, paraît-il, une fracture de la clavicule qui le tiendra assez longtemps à l'hôpital de Naples.

« Je vais gagner Marseille tout à l'heure et, ce soir, à 7 heures, je prendrai le train pour l'Italie. »

Nous laissons M^{me} Callot et sa famille tout au bonheur de savoir vivant celui que, durant plusieurs jours, elles avaient cru disparu à tout jamais avec l'avion qui le portait...

Mais pourquoi faut-il que le deuil et la douleur n'aient pas également épargné les cinq autres familles !

JEAN AICARDI.

L'accident d'hydravion de Castrovillari

(*Le Journal des débats*, 2 mai 1933)

Les trois survivants de l'accident d'hydravion de Castrovillari n'ont pas quitté hier le village. M. Etève a une profonde blessure à la tête ; M. Callot est toujours sous le coup d'un choc nerveux ; seule M^{me} Gigandet est complètement remise.

D'autre part, les corps des aviateurs n'ont pu être transportés à Naples, les cercueils de zinc n'étant pas arrivés. Les défunts ont été veillés par les sœurs de l'hôpital et les carabiniers.

C'est une tempête de neige qui a causé l'accident. L'appareil, qui avait pris de la hauteur, a, par suite de remous, descendu de plusieurs centaines de mètres en quelques secondes et a ainsi rencontré la montagne.

LA VIE AÉRIENNE

(*Le Journal des débats*, 9 mai 1933)

Hier est arrivé à Marignane M. Noguès, directeur de l'Air Orient, qui revient d'Italie où il était allé procéder à une enquête technique sur l'accident de l'hydravion F.A.L.C.E.

Au cours de cette enquête, M. Noguès a constaté que les feuilles de l'appareil compte-tours des moteurs, retrouvées intactes, permettent d'affirmer que les moteurs n'avaient subi aucune défaillance au moment de l'accident. Par contre, les feuilles des barographes indiquent que l'appareil avait perdu progressivement beaucoup de hauteur par suite du mauvais temps.

D'autre part, M^{me} Gigandet, qui a échappé à la catastrophe, est arrivée aussi à Marseille.

LE TRANSPORT AÉRIEN SOUS PERFUSION
UN SECTEUR ÉMIETTÉ
UNE FLOTTE HÉTÉROCLITE
DES SUBVENTIONS CROISSANTES
UN TRAFIC STAGNANT

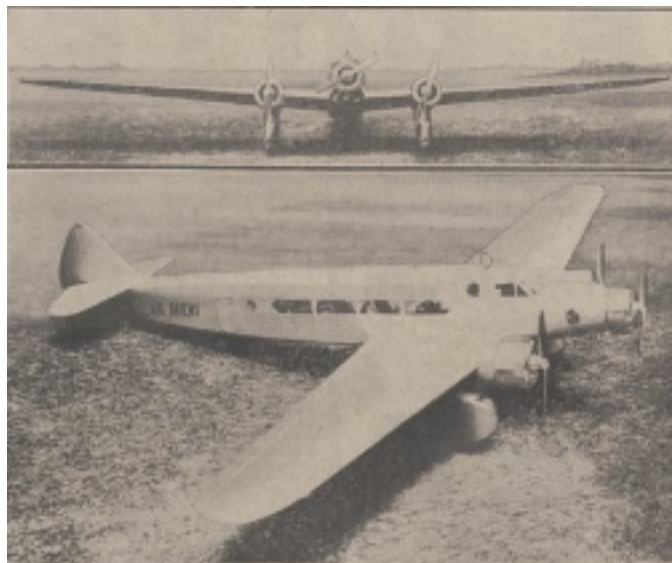
LA RÉORGANISATION DE L'AVIATION MARCHANDE (*Le Temps*, 24 mai 1933)

[...] De ces cinq compagnies, la ligne la plus active, qui est en même temps la plus courte, effectue trois voyages, par jour, dans chaque sens. Les lignes de grands parcours n'assurent qu'un voyage par semaine. Chacun de ces réseaux possède, cependant, un siège administratif, un service commercial spécial, à Paris, et, sur les aéroports français, un service technique particulier. Chacune de ces compagnies a toujours eu un programme de matériel qui lui était propre, ce qui a eu pour résultat d'empêcher la fabrication, plus économique, en séries importantes, des avions marchands. [...]

D'un très intéressant ensemble de statistiques et de schémas publiés par *l'Illustration* du 20 mai, il ressort, en effet, que la ligne, commercialement la plus prospère, l'Air-Union, perçoit 13 millions de recettes (29 %) et 32 millions 7 de subvention (71 %) ; la C.I.D.N.A. encaisse 32 millions 7 de subvention, soit 84 %, et seulement 5 millions 3 de recettes (16 %) ; Farman, 13 millions de subvention (78 %) et 3 millions 7 de recettes (22 %) ; l'Aéropostale, pour l'Europe, 35 millions de subvention (81 %) et 8 millions 4 de recettes (19 %) ; l'Aéropostale France-Amérique du Sud, 73 millions 2 de subvention (76 %), 22 millions 5 de recettes (24 %) ; **l'Air Orient, 40 millions 6 de subvention (91 %), et 3 millions 8 de recettes (9 %)**. Sur la ligne Marseille-Alger, dans la dernière année budgétaire, la recette du trafic a compté pour 908.000 francs, les subventions pour presque 16 millions. Le chargement moyen de chaque appareil est inférieur à 50 kilogrammes. Pour chaque tonne transportée, à travers la Méditerranée, le contribuable français a donc déboursé 568.000 francs. [...]

Alors que la courbe des recettes de trafic reste à peu près stable depuis 1929, avec même une légère tendance à la baisse, la courbe des subventions de l'État monte de 51,3 millions en 1925, à 204 millions à la fin de 1932. [...]

Le contribuable français a payé près de dix fois plus que l'Anglais par tonne kilométrique subventionnée. [...]



Le nouveau trimoteur Dewoitine de transport,
construit pour les lignes de l'Air-Orient.
(*Les Ailes*, 25 mai 1933)

TONKIN

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

Sont revenus en France :
Delécluze, de la Compagnie Air Orient

Le Courrier aérien légèrement retardé
(*La Dépêche d'Indochine*, 9 juin 1933)

L'avion postal de l'Air Orient, venant de France, a subi cette fois-ci un retard de 24 heures.

Au lieu d'arriver hier, comme d'habitude il n'arrivera à Tan-son-Nhut que cet après-midi vers les 15 heures.

Un passager venant de France se trouve à bord.

Marseille, 8 juin (Arip). — L'avion d'Air Orient est parti de Marseille dans la matinée, avec 124 kg de poste, 50 kg de fret et un passager pour Saïgon, M. Elmiger [Hévéas de Chalang].

À TOUSSUS-LE-MOBLE
(*Les Ailes*, 22 juin 1933)

À l'École de P.S.V., M. Méresse, de la Compagnie Air-Orient, et le maître Gauthier, de la Marine, ont obtenu leur brevet.

AIR ORIENT
(*Le Temps*, 30 juin 1933)

Il sera proposé à l'assemblée du 20 juillet la répartition d'un dividende de 4 %. Les bénéfices des neuf mois ayant pris fin le 31 décembre 1932, sont de 809.000 francs contre 10.992 francs pour l'exercice précédent.

COMPAGNIE AIR ORIENT
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juin 1933)

L'ordre du jour de rassemblée extraordinaire, convoquée impur le 20 juillet, comprend : ratification des accords intervenus avec la Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes, la Compagnie Air-Union, la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne et la Société Générale de Transports Aériens, en vue de la constitution d'une société unique pour l'exploitation des lignes aériennes et lu mise à la disposition de cette Société Centrale de l'actif de chacune des autres sociétés.

MARIAGES

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} juillet 1933)

Saïgon. — M. Pierre Luong, secrétaire de la Cie Air Orient, et M^{lle} Anne Dao.

Saïgon, 8 juillet 1933-Aubervilliers, 17 juillet 1933.



[Coll. Olivier Galand](#)

AIR ORIENT
(*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1933)

L'assemblée ordinaire du 20 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1^{er} avril-31 décembre 1932, qui se soldent par un bénéfice de 809.000 francs permettant la distribution d'un dividende de 4 %, soit 7 fr. 50 brut (actions de 250 fr. exercice de 9 mois).

Une assemblée extraordinaire tenue le même jour a approuvé les accords que la Société a passés en vue de sa fusion avec effet rétroactif au 1^{er} juin dernier avec les différentes Compagnies de transports aériens (Internationale de Navigation Aérienne, Air Union, Générale de Transports aériens, ainsi que la nouvelle société créée pour les absorber toutes : Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes).

AIR ORIENT
(*Les Ailes*, 3 août 1933)

L'avion de transport Dewoitine, à trois moteurs Hispano-Suiza, en étoile, à refroidissement par l'air, destiné à la ligne France-Indochine du « département » Air-Orient de la compagnie unique, a été amené de Toulouse à Paris par Marcel Doret, qu'accompagnaient six personnes : M. et M^{me} Dewoitine ; M. Volper, du ministère de l'Air ; le pilote Launay, de l'Air Orient ; un radio et un mécanicien.

Dédié à M. Pasquier
(*Chantecler*, 3 août 1933)

Mieux que le journalisme, la situation de gouverneur général peut mener à tout. C'est M. Roume, un ancien du gouvernement de l'Indochine, qui n'y a laissé que des souvenirs depuis longtemps effacés, qui nous en donne, un fois de plus, la preuve, après tant d'autres.

Nous aurons donc, nous aussi, notre « Lufthansa ». Sera-ce un bien ? Sera-ce un mal ? L'avenir, qui n'est à personne, le dira.

Mais, il apparaît, dès à présent, qu'entre la compagnie unique de l'aviation commerciale et la Compagnie du canal de Suez, les relations ne seront pas mauvaises.

Et cette assurance nous ôte bien du souci !

Songer que le président de la compagnie unique et celui de l'Air Orient (filiale de la Cie de Suez) ne sont qu'un seul et même personnage. C'est cela qui va faciliter les affaires. Au surplus, pour que vous n'en ignoriez rien, voici les titres de M. Ernest Roume, le président en question :

Ancien gouverneur général des Colonies ;
Président honoraire du Crédit foncier de l'Indochine ;
Président honoraire du Crédit foncier de l'Ouest-Africain ;
Président, honoraire de la Société « Le Nickel » ;
Président honoraire de l'Alliance régionale de France ;
Président de l'Air Orient ;
Administrateur du Chemin de fer d'Orléans ;
Administrateur des Chemins de fer du Maroc ;

Administrateur de la Banque de l'Indochine ;
Administrateur de la Cie du Boléo ;
Administrateur de la Cie française de réassurances générales ;
et, enfin...
Administrateur de la Cie du Canal de Suez.

Toutes ces affaires réunies représentent un capital social de 1.093 millions — une paille !...

M. le gouverneur général Roume va donc ajouter un fleuron à sa couronne proconsulaire.

Et, pour que l'« Air France » — c'est ainsi qu'on propose d'appeler la compagnie unique — reste bien une colonie du Suez, on a choisi pour administrateur délégué le propre administrateur délégué de l'Air Orient, l'allègre M. Allègre, gendre de M. le gouverneur général Roume.

Où est-on mieux qu'au sein de sa famille...

L'Arip nous a annoncé tout dernièrement que M. Roume venait, en outre, d'être désigné comme administrateur du journal *Le Temps*. Comme on le voit, c'est un grand homme, du genre imité de Fouquet : *quo non ascendam* ¹².

Au tribunal de commerce

Un intéressant procès d'assurances (*La Dépêche d'Indochine*, 12 août 1933)

C'est celui qui sera porté, mercredi prochain, devant le Tribunal de commerce, par un artiste de la caméra, M. Têtart, le cinéaste bien connu des Saïgonnais. Nos concitoyens ont pu admirer à maintes reprises, sur les écrans de notre ville, les films documentaires sur l'Indochine, tournés par M. Têtart à l'intention de la propagande coloniale. M. Têtart, qui est en Indochine depuis 1928, après avoir été chef du Service cinématographique de l'Indochine, travailla ensuite pour le compte de la Société Indochine Films et Cinémas. D'une activité débordante, d'une intrépidité digne des plus grands chasseurs d'images, on le vit sur toutes les routes d'Indochine, dans tous les coins intéressants, assistant à tous les événements marquants de la Colonie. Comme résultat, plus de 200 films documentaires, qui furent présentés à diverses expositions et qui apprirent au grand public à connaître et à aimer notre Colonie.

Mais le Destin cruel a brisé subitement la carrière de l'artiste. L'an dernier, M. Têtart, chargé de tourner pour la Compagnie Air-Orient un film de publicité documentaire sur le voyage aérien Marseille-Saïgon, s'embarquait à Marignane sur un des avions de la Compagnie.

À l'escale de Beyrouth, l'hydravion où M. Têtart avait pris place essuya un horrible accident où le pilote et un passager trouvèrent la mort. Le radiographe et M. Têtart furent grièvement blessés. Ce dernier, après être resté 4 mois à l'hôpital de Beyrouth, fut obligé de se faire soigner plusieurs mois encore par le Dr Vielle, à la clinique Angier.

En effet, outre des côtes enfoncées et une fracture de la rotule, il avait eu le fémur brisé avec plaie ouverte. Cette plaie n'est pas encore fermée et on envisage, pour l'avenir, l'amputation de la jambe.

Et c'est à un homme réduit à une pareille situation que la Cie d'assurances « British Aviation Insurance » a refusé d'accorder une provision qui eut été nécessaire au blessé

¹² Jusqu'où ne monterai-je pas ?

pour se soigner, s'octroyant un délai d'un an avant de lui payer quoi que ce soit et le mettant ainsi dans un cruel embarras.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant de ce procès.

(*Chantecler*, 13 août 1933)

M. [Fernand] d'Or, le sympathique et distingué directeur de la Cie Air Orient à Saïgon, vient, dit-on, de demander une concession domaniale dans le but de se livrer à l'élevage du cheval.

M. d'Or serait propriétaire, d'après les on-dit, d'un superbe étalon d'une race fort prisée en ces temps de crise.

Eh oui ! L'étalon d'or.

LÉGION D'HONNEUR

(*Les Ailes*, 24 août 1933)

M. Briend, directeur commercial très sympathique de la Compagnie Air-Orient, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur. Ingénieur des Arts-et-Manufactures, ayant appartenu à la Compagnie maritime du Canal de Suez, M. Briend apportera à « Air France » l'appoint précieux de belles qualités.

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} septembre 1933)

M. Tétart, qui venait en Indochine en hydravion et dont l'appareil s'écrasa à Beyrouth le 10 août 1932, marche sur deux cannes et sera peut-être amputé d'une jambe. Il attaque la Compagnie Air Orient.

Cochinchine

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 septembre 1933)

Tribunal de commerce, délais regrettables. — Nous parlions hier du départ prochain de M. Nadaillat, qui nécessita le renvoi de toutes les affaires pendantes devant le tribunal de commerce, et du mécontentement que manifestent les commerçants du peu de stabilité du titulaire de ce poste. Ces changements et ces retards sont, en effet, des plus préjudiciables aux intérêts les plus légitimes qui ont souvent besoin d'une solution urgente.

C'est ainsi que l'affaire de M. Tétart, le cinéaste d'Indochine Films et Cinémas, devait être plaidée hier et a été renvoyée au 6 septembre.

Nous avons déjà dit que M. Tétart, victime d'un terrible accident d'aviation à Beyrouth, s'est vu opposer par la compagne anglaise à laquelle il s'était assuré, la British aviation insurance, un refus formel de lui verser une provision quelconque sur son assurance. Depuis de longs mois, M. Tétart se soigne à grands frais, il est à moitié impotent et ne peut plus travailler. C'est dans un cas pareil que l'on sent combien est

regrettable l'instabilité de la présidence du Tribunal de commerce et combien il serait urgent d'adopter une solution qui sauvegarde mieux les intérêts des justiciables.

Au tribunal de commerce

M. Têtart obtiendra-t-il justice ?
(*La Dépêche d'Indochine*, 3 octobre 1933)



M. Têtart par Pépino

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs de la pénible situation dans laquelle se trouve M. Têtart, le cinéaste bien connu qui, bravant fatigues et dangers, parcourt pendant des mois la brousse indochinoise et en rapporta de superbes productions admirées de tous. Actif, énergique, M. Têtart se dépensa sans compter.

Aujourd'hui, on le rencontre rue Catinat ou à l'Eden, cheminant tristement, appuyé sur deux cannes. C'est qu'un terrible accident est venu briser une carrière qui jusque là s'était si bien annoncée.

Engagé par Indochine Films et Cinémas, M. Têtart avait accepté de tourner, au cours d'un voyage effectué au profit de la Cie Air-Orient, le trajet aérien Marseille-Saïgon, qui a été projeté sur les écrans de notre ville. Mais à Beyrouth, l'avion de la compagnie alla s'écraser contre un mur et M. Têtart sortit de l'accident fort mal en point. Aujourd'hui, malgré des soins dévoués, il est devenu un infirme et doit renoncer à la profession.

M. Têtart en père de famille, d'autant plus prévoyant qu'il n'a pour toutes ressources que le produit de son travail, lequel, par conséquent, est conditionné par sa santé, avait, avant son départ, contracté une police d'assurances auprès d'une Compagnie étrangère qui a son siège social à Londres.

C'est certainement là pour cette Compagnie anglaise un avantage qu'elle sait admirablement exploiter : les distances sont telles, que, depuis 14 mois, M. Têtart, dont l'incapacité permanente peut d'autant moins être discutée qu'elle est reconnue par le propre médecin des assureurs, n'a pu, malgré de fréquentes réclamations, toucher la moindre provision.

M. Têtart n'avait qu'un an pour formuler une demande en justice. Passé ce délai, il était forclos. L'on comprend donc la résistance de l'assurance à qui sans doute de

nombreuses expériences ont confirmé la vertu d'une telle clause. Par une abstention réelle, par de fréquentes promesses de règlement amiable, elle a conduit l'assuré, naïvement confiant, à l'expiration du délai, donc à sa discrétion, à sa merci.

Heureusement le tribunal de commerce de Saïgon a été saisi et non pas le Tribunal de Londres, comme le voudrait sans doute, cette Compagnie.

Car, en ce cas, il est à présumer que les sommes dont l'accidenté serait en définitive le bénéficiaire ne manqueraient pas d'être dérisoires en raison des frais nécessités par l'éloignement, et de l'obligation de rémunérer le sollicitor anglais.

Certes, la Compagnie étrangère ferait œuvre nationale, car l'argent qu'elle verserait ne serait pas sorti des poches anglaises.

Que le cas de M. Tétart soit pour nous une leçon. Ses souffrances n'auront pas été vaines, car elles pourront faire naître chez les voyageurs qui ne craignent pas le trajet aérien une légitime méfiance.

Ils pourront, en effet, s'interroger sur les conséquences possibles d'un accident, sur l'efficacité des plus douteuses des polices d'assurances prétendues automatiques et contractées à son profit par les soins d'une Cie de navigation aérienne que le législateur protège, puisqu'il admet la validité des assurances, l'exemptant de toute responsabilité. S'il survient une catastrophe, impossible d'actionner la Cie d'aviation.

[Ses billets de passage, qui constituent le contrat de transport auquel le voyageur se borne à adhérer, la déclarent irresponsable.](#) Cette clause est valable.

Reste donc la police d'assurance. Il semble que l'on pourrait avoir confiance. Mais dans ce domaine des contrats et de leur exécution, il n'y a que les résultats qui soient probants. Or, le résultat, le voici : 14 mois se sont écoulés depuis que l'accident est arrivé et la compagnie n'a rien payé.

Elle n'a pas versé un centime à M. Tétart dont le sort aurait pu être tragique s'il avait été abandonné par son employeur ; s'il n'avait rencontré des hommes de cœur qui, tel le docteur Vielle, ont généreusement consenti à ne pas entendre parler d'honoraires ou de remboursement de frais de clinique, d'hôpital ou de pharmacie.

Telle est l'affaire qui sera examinée demain par nos juges consulaires.

Cochinchine

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 octobre 1933)

Tribunal de commerce. L'affaire Tétart a encore été renvoyée. — Les juges consulaires n'ont pas eu à statuer à l'audience d'hier sur le procès Tétart, qui a été renvoyé à 6 semaines.

La maison de la place qui avait été assignée en la qualité d'agent de la Compagnie d'assurances n'a pas encore reçu de celle-ci mandat de la représenter en justice. Des délais étaient donc nécessaires à son avocat pour demander et obtenir des instructions. Si donc M. Tétart avait insisté pour, qu'en dépit de l'attitude de ses adversaires, son affaire fût retenue pour être plaidée, ceux-ci auraient fait défaut, c'est-à-dire qu'ils se réservaient la possibilité par tous les artifices de la procédure : opposition, appel, etc., à retarder indéfiniment l'issue du procès.

Ajoutons, comme il s'agit d'une société étrangère, ayant siège social à Londres, qu'il serait vain, si elle était véritablement hostile à un règlement, d'en vouloir rapidement poursuivre l'exécution. En effet, la formule exécutoire dont se trouvent revêtues les décisions de nos tribunaux ne peut avoir d'effet en dehors des territoires où s'exerce la souveraineté nationale.

Il convient, pour faire exécuter à l'étranger la décision définitive d'une juridiction française ou en France la décision définitive d'une loi étrangère de recourir à la longue

et délicate procédure de l'exéquatur. Dans une telle éventualité, M. Tétart n'aurait de sitôt obtenu justice. Ce sont précisément toutes ces difficultés que ses avocats ont voulu éviter en obtenant un dernier délai de 6 semaines.

Liste des électeurs français à la
chambre mixte de commerce et d'agriculture de Tourane
1^{re} partie. — Commerçants et industriels
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 29 novembre 1933)

N^o NOMS ET PRÉNOMS PROFESSION
67 Edel, Paul Fondé pouvoirs de la Cie d'Air Orient Quangtri

Air Orient
(En liquidation)
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 24 mai 1934)

Les actionnaires, réunis le 23 avril, ont approuvé le rapport et les comptes présentés par le comité de liquidation.

Ne pouvant plus disposer d'aucune partie de l'actif, le comité a obtenu de la « Banque de l'Indochine » la mise à sa disposition immédiate d'une somme maximum de 6 millions de francs qui lui a permis de faire face aux charges précitées.

Cochinchine
Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1934)

M. Tétart doit rentrer d'urgence en France. — Les nombreux amis de M. Tétart, le sympathique chef du service de la publicité de l'Indochine Films, n'apprendront pas sans tristesse que notre ami a été mis dans l'obligation, par la Faculté, de rentrer le plus vite possible en France pour se faire opérer.

M. Tétart s'embarquera le 22 courant pour la France et aussitôt arrivé, il entrera au Val de Grâce où vraisemblablement il se fera emporter sa jambe malade, celle qu'il traîne depuis la mémorable accident de l'hydravion d Air-Orient dans lequel il se trouvait à Beyrouth.

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 août 1934)

Le départ de M. Tétart. — Sur le *Cap Padaran*, qui lève l'ancre ce matin à 10 heures, a pris passage, M. Tétart, le sympathique chef du servi ce publicité d'Indochine Films et Cinémas.

M. Tétart rentre prématurément pour aller achever sous le climat de France une convalescence qui aura duré deux ans.

On se souvient de l'horrible accident d'aviation dont il fut victime à l'amerrissage dans le port de Beyrouth alors qu'il venait en Indochine, tournant un film sur le voyage aérien Marignane-Saïgon pour le compte d'Air France.

Une jambe brisée le tint immobilisé plusieurs mois à l'hôpital de Beyrouth. Puis, M. Tétart put poursuivre sa route. Mais la guérison n'était pas complète. Elle ne l'est pas encore, malgré dix-huit mois d'un traitement constant.

Au Val-de-Grâce, peut être, cette guérison pourra t elle s'achever sans qu'il soit besoin d'aller jusqu'à l'ablation du membre qu'il faut pourtant, hélas ! envisager.

Malgré les souffrances qu'il endure, M. Tétart a su, durant ces dix-huit mois, faire preuve d'activité et son travail a donné des résultats appréciables.

À ce sympathique Saïgonnais, l'*Opinion* adresse avec ses vœux de bonne traversée, ses souhaits sincères de prompt et entier rétablissement sous le sain climat de France.

Charles Marcel Huntzinger

15 novembre 1903 à Paris

11 novembre 1969 à Paris, XV^e.

(Marcel Catillon, Qui était qui ? : mémorial aéronautique)

Entré dans l'aviation en février 1923. Passe son brevet militaire supérieur de mécanicien d'aéronautique n° 1.858. Accomplit quatre années au 2^e de Chasse à Strasbourg. A été quatre fois moniteur théorique et pratique avions et moteurs. Examineur détaché à École des spécialistes de Lyon. Mécanicien navigant Compagnie Air-Union. A été un des pionniers des lignes aériennes d'Air Orient avec Maurice Noguès.

Repose dans le cimetière de Saint-Cloud (Hauts-de-Seine)

AIR ORIENT

(Icare, n° 163, 4^e trim. 1997)

[27] L'extension de la ligne Marseille-Beyrouth jusqu'à Saïgon était d'actualité mais se posait le problème du choix de l'appareil capable d'assurer en toute sécurité un voyage de 12.000 km. À cette époque, seul le Fokker F VII b-3m trimoteur avait fait ses preuves mais il avait l'inconvénient de ne pas être de fabrication française. Le 12 février 1930, Noguès, accompagné du mécanicien Marsot, partit de Toussus-le-Noble sur un Farman 190 F-AJLL à destination de Saïgon. C'était un avion de grand tourisme, équipé d'un moteur Gnome et Rhône K7 de 230 chevaux, muni, entre autres instruments de bord, d'un conservateur de cap gyroscopique, nouveauté pour l'époque.



Maurice Noguès, au centre, s'entretient avec Paul Gannay, directeur de la Banque de l'Indochine

[28] Le 24 février, à Damas, Louis Allègre, administrateur délégué de la compagnie, se joignit à l'équipage et les trois hommes arrivèrent à Saïgon le 10 mars. Le 17 mars, Noguès poursuivit son voyage vers Hanoï, capitale du Tonkin et capitale administrative de l'Indochine, en compagnie du colonel Glaize, directeur de la compagnie Air Asie, et de Paul Gannay, fondé de pouvoir de la Banque de l'Indochine. Contrairement à son projet, Noguès écourta son séjour. Il avait contracté la typhoïde. Il posa son avion à Saïgon le 23 mars après avoir fait escale à Hué et Tourane. Convalescent, Noguès s'embarqua le 26 mai 1930, pour la France à bord du *Sphinx* des Messageries maritimes. Le 10 mars 1930 restera donc une grande date pour l'aviation commerciale française. Comme le disait à l'époque Jean Macaigne :

« Noguès a construit par un raccourci historique une route qui rejoindra dans la légende l'épopée vers l'est des Dupleix et des La Bourdonnais ».



Louis Noguès

Six voyages d'organisation et d'installation jusqu'à Saïgon précédèrent l'ouverture du service au public, ouverture qui se fit d'abord sur le trajet Bangkok-Saïgon, puis, le 17 janvier 1931, sur la totalité du parcours Marseille-Saïgon¹³.

Création d'Air Orient : le 8 juillet 1930

Air Union - Lignes d'Orient fusionne avec Air Asie et devient Air-Orient.

Au niveau de la direction de la compagnie, d'importants changements eurent lieu. Le colonel Faure fut remplacé par Allègre. La direction du matériel fut confiée à Maurice Balazuc, ancien officier de marine. Maurice Noguès conserva l'exploitation.

Noguès avait entrepris l'étude du tronçon Saïgon-Bangkok qui était la partie la plus dangereuse du parcours, l'organisation de bases se révélant délicate.

[30] Pour cette mission, Noguès désigna Julien Girard et Georges Winckler, le radio Henri Gloux et le mécanicien Edmond Vautier. Pendant deux mois, les quatre hommes préparèrent une sérieuse documentation sur les conditions d'une éventuelle utilisation des hydravions, depuis les bouches du Gange et le comptoir français de Chandernagor, le long des côtes de la Birmanie et du golfe du Siam.

Les conclusions de ce rapport décidèrent Noguès à mettre en ligne uniquement, de bout en bout, des avions terrestres de Damas à Saïgon.

Il s'agissait maintenant de trouver le meilleur type d'appareil et ce fut vers le Fokker trimoteur que se tournèrent les dirigeants.

« Si le Farman 303 était le meilleur, disait Noguès, il a dans les pays humides, un inconvénient parce que construit en bois. Tandis que le Fokker est un appareil

¹³ Musée Air France-Ligne Noguès, cote MSAF D1715.

métallique aux qualités exceptionnelles et bien au point. Que voulez-vous, ajouta-t-il, quand on est à la tête d'une « boutique », on achète la marchandise qui convient » ¹⁴.

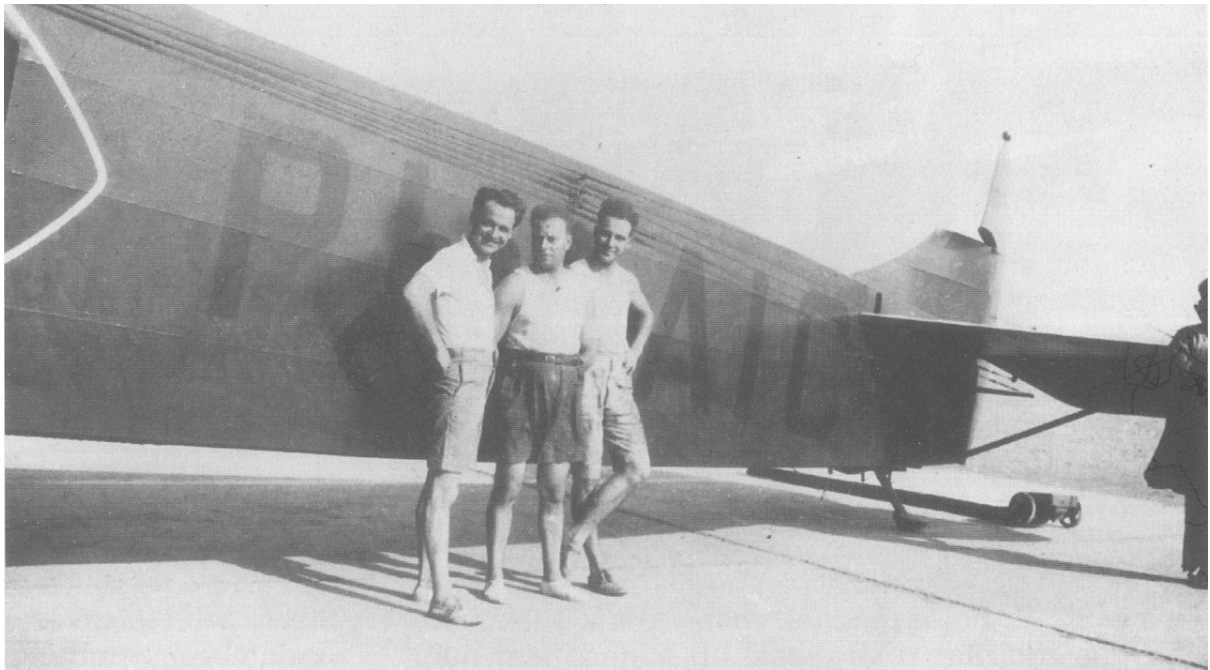
La ligne *Impériale* France Indochine

Dès le 17 janvier 1932, l'aviation commerciale française inscrivait à son actif la plus longue liaison, en service régulier, par l'ouverture de la ligne France-Indochine. Le terminus en était provisoirement fixé à Saïgon mais il était envisagé, dans les plus brefs délais, c'est-à-dire dès l'achèvement de l'infrastructure de cette région, de reporter le terminus à Hanoï, sans cependant, cesser pour autant de desservir Saïgon.

Hanoï présentait, en outre, l'avantage d'être un point de départ tout indiqué pour permettre de poursuivre la liaison aérienne sur la Chine. En 1932, un premier contact était pris avec, d'une part, les autorités britanniques de Hong Kong et, de l'autre, les autorités chinoises de Canton et le ministère des Communications à Shanghai et Nankin. Le but poursuivi par les Français était d'obtenir, pour une compagnie française, l'autorisation de venir à Canton ou à Hong Kong et d'y prendre le courrier à destination de l'Europe. À dire vrai, dès ce moment, et pour ménager l'amour-propre chinois, la France se déclarait prête à négocier sur la base de la réciprocité et, si nous obtenions les autorisations de survols nécessaires pour aller à Canton, à accorder à une compagnie nationale chinoise l'autorisation de venir à Hanoï, voire à Saïgon, ce qui, par suite de l'importante communauté chinoise qui y résidait, pouvait présenter pour le gouvernement chinois un véritable intérêt. Parallèlement à cette descente des Chinois jusqu'à Saïgon, il était souhaité d'obtenir pour les avions français l'autorisation de voler jusqu'à Shanghai. En outre, il était spécifié que le personnel navigant de la compagnie chinoise devrait être chinois et, éventuellement, que les appareils devraient être construits en Chine.

Le gouvernement général de l'Indochine, la légation de France en Chine approuvaient, chacun en ce qui le concerne, cette façon d'agir mais deux années se passèrent — 1933 et 1934 — sans apporter de modifications très sensibles à la situation. Le 15 novembre 1933, le ministre de l'Air prit la position suivante : « Aucune concession du survol de l'Indochine ne sera donnée tant qu'Air France n'aura pas elle-même obtenu Canton et Hong Kong ».

¹⁴ Daniel de Bois-Juzan, *Naissance d'une ligne* (voir supra).



Premier voyage du Fokker F VII PH-AIC (par la suite F-ALSB *La Zélée*). De gauche à droite : Georges Knockaert, Edmond Vautier et Jean Hennequin.



Début 1933, Hanoï Gia-LaM. Départ du Fokker F VII d'Air Orient



concerne, cette façon
sèrent : 1933 - 193
très sensibles à la s
ministre de l'Air pi
concession du surv
tant qu'Air France
ton et Hong Kong

Fokker VII D 3m aux Indes.



Fokker VII D 3m aux Indes. Pierre Valepyn salue avec son casque.



Le Fokker F-VII PH-AGX rencontre Scott à Calcutta

[32] Les trois ministères (Air, Colonies et Affaires étrangères) étaient également convaincus de la valeur de l'Indochine, de par sa situation géographique, pour l'avenir des lignes en Extrême-Orient. C'était un point de passage obligatoire. D'où la nécessité d'obtenir rapidement un accord avec la Chine.

Du côté chinois, après n'avoir formulé aucune observation particulière sur la clause de réciprocité, laquelle avait été mise en avant, il était à craindre, tout à coup, qu'une compagnie nationale ne fût pas en état, avant longtemps, d'exploiter une liaison avec le Tonkin et, *a fortiori*, la Cochinchine. De plus, la rivalité entre le gouvernement de Nankin et le gouvernement de Canton n'était pas pour faire avancer les choses puisqu'il y avait, en somme, deux compagnies nationales qui pouvaient prétendre à exécuter ce service. L'une, la C.N.A.C., dépendant du gouvernement de Nankin ; l'autre, la S.W.A.C. (société sino-américaine), qui dépendait du gouvernement de Canton.

Enfin, les gouvernements chinois s'inquiétaient tout de même de voir une autorisation de survol donnée à une compagnie étrangère, même avec une clause de réciprocité, craignant d'être immédiatement l'objet de demandes similaires de la part de nombreux autres gouvernements étrangers. Au premier rang de ces préoccupations, on notait la crainte d'une intrusion de l'aviation japonaise en Chine.

Du côté français, les négociations avec la Chine n'étaient pas très actives pour diverses raisons énumérées ci-dessous :

1) on était dans l'incertitude des crédits budgétaires français qui pourraient être alloués pour une telle liaison ;

2) Il s'agissait là d'une négociation de gouvernement à gouvernement, selon la thèse toujours soutenue par la compagnie Air France, négociation dans laquelle une société privée n'avait pas à se substituer à l'activité de la légation de France ;

3) comme Hanoï ne se trouvait pas encore desservi par la voie aérienne, il n'apparaissait pas utile d'aboutir très rapidement dans les négociations chinoises puisqu'on n'aurait pas été immédiatement à même de collecter et de transporter le courrier à destination de l'Europe et vice-versa¹⁵.

[33] Installation de la ligne Paris-Saïgon

Le premier Fokker mis au point par Marsot fut livré à Paris pour inaugurer le premier voyage postal régulier France-Extrême-Orient ; le pilote était André Launay jusqu'à Damas, tandis que Noguès effectuait une ultime inspection des bases de la

¹⁵ Archives Air France - secteur Extrême-Orient cote HJ055.

Méditerranée. À Damas, Noguès reprit les commandes et atterrit à Saïgon le 27 janvier 1932, d'où il repartit le 4 février en direction de Paris. À Beyrouth, les sacs postaux furent transbordés sur l'hydravion qui amerrit le 14 à Marseille. La ligne Noguès fonctionnait d'un bout à l'autre : 11 000 km et 10 jours de vol.

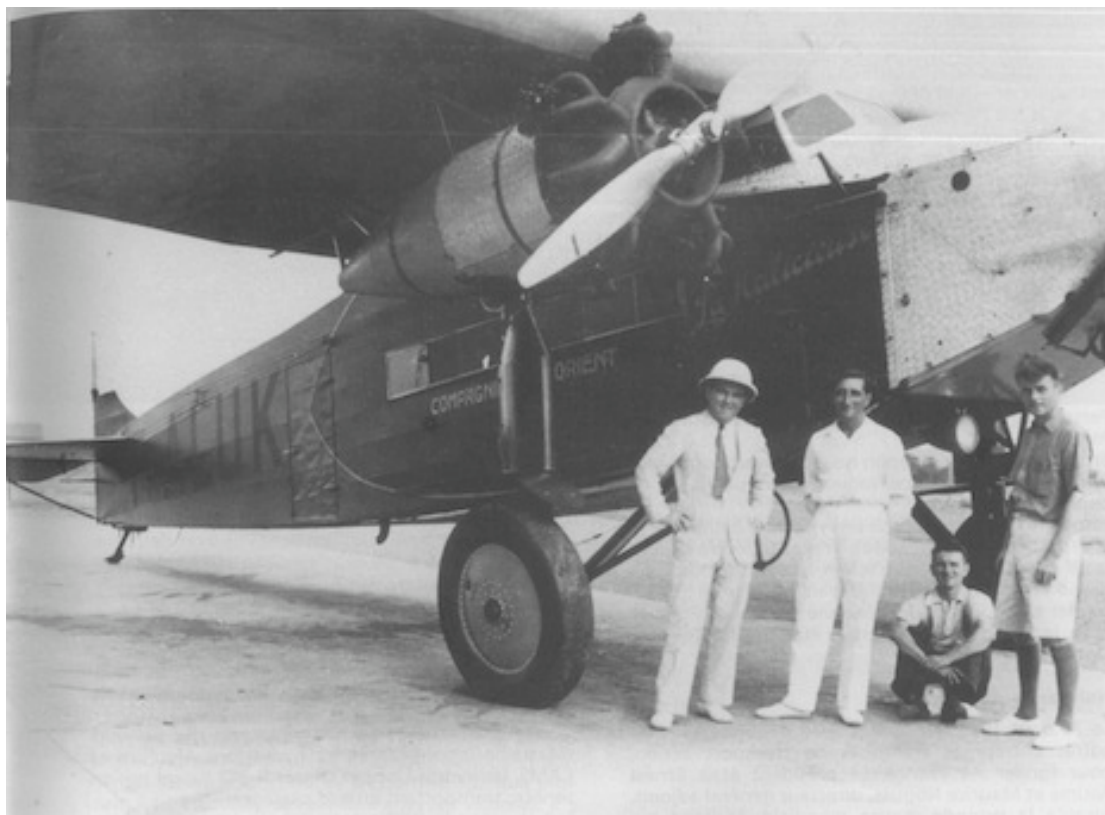
L'Aéro-Club de France avait accordé sa grande médaille d'or à Maurice Noguès, le 13 mars 1931, pour « l'ensemble de sa carrière aéronautique, ses importants voyages d'études des nouvelles lignes aériennes, et en particulier, son étude de la ligne Marseille-Saïgon en 1930 ».

Saïgon était devenu un grand centre d'aviation bien aménagé ; Damas, à mi-chemin entre la France et l'Extrême-Orient, était équipé en centre de réparations. Un poste de TSF fut installé qui permettait de suivre minute par minute le mouvement des appareils sur toute la ligne.

Cette ligne, nouvelle et moderne route des Indes, franchissait 8 fleuves, 11 mers, 13 chaînes de montagnes, 3 déserts et était ouverte deux fois par mois à la clientèle. Le 5 mai 1932, la fréquence devint hebdomadaire.

De nombreux Indochinois prêtaient leur concours à l'installation définitive de la ligne : mécaniciens-navigants, mécaniciens au sol, commis d'exploitation, se dépensèrent sans compter pour le succès de l'entreprise profitant bilatéralement aux deux pays.

Winckler avait, pendant de longs séjours, étudié la région mal connue du Siam ; deux missions anglaises, dont la première disparut en totalité, avaient effectué la même reconnaissance. En 1929, les rotations s'effectuaient sur les bases suivantes : Girard installa des postes radios à Lak-Sao, Vinh et Hanoï, et le 20 novembre 1932, était ouvert la liaison entre Bangkok et Hanoï.



Fokker VII B3 F-ALUK *La Malicieuse* de gauche à droite : Alexandre Pichodou, Camille Crampel, X, Georges Pons, radio



1932. Compagnie Air Orient : Arrivée à Jodhpur du Fokker VII b - 3 m
gouache d'Albert Brenet

1932. Compagnie Air Orient: Arrivée à Jodhpur du Fokker VII b - trimoteur *La Résolue*. Gouache d'Albert Brenet

[34] Développement de la ligne indochinoise

Mais Noguès envisagea rapidement de faire évoluer la ligne vers la Chine et voulut atteindre Hong-Kong via Canton et Shanghai.

Il effectua en un jour le voyage Hanoï-Canton puis, poussant plus loin, il atteignit Hong-Kong en une heure dix de vol. Il déclara alors :

« Je n'ai pas l'intention de m'arrêter là. Il est opportun que l'Europe soit reliée par la voie des airs avec le Japon. En effet, de plus en plus, ce pays reprend exemple sur l'Occident : il n'y a qu'à observer son développement économique au cours des dernières années pour se rendre compte combien il a d'affinité avec nous. J'espère réussir un jour à établir une liaison régulière ».

À son retour de Chine, Noguès utilisa un appareil commercial britannique pour étudier les terrains de la côte arabique qui, selon lui, offraient plus de sécurité pour les escales de secours : il pensait que si le gouvernement britannique autorisait l'accès à l'île de Bahrein, les avions éviteraient le survol des déserts de Perse, toujours dangereux en cas d'atterrissage de fortune.

En fait, la ligne sur le Japon ne sera ouverte que vingt ans plus tard et Maurice Noguès n'aura pas la joie de l'inaugurer.

Jusqu'en 1933, il fut établi une règle de limiter l'activité d'Air Orient à la liaison France-Indochine. L'objectif étant, à plus long terme, la constitution d'un grand réseau colonial qui devait refléter le but essentiel d'une politique aérienne française. Pour ce faire, la fusion de l'Aéropostale était inévitable et Air Orient s'y proposa.

Vital Ferry,
L'INDOCHINE SURVOLÉE

D'Air Asie à Air Orient

[64] C'est dans ce contexte qu'arrive à Saïgon, le 10 mars 1930, un Farman 190 immatriculé F-AJLL portant le pilote Maurice Noguès, le mécanicien Marsot, metteur au point chez Gnome et Rhône, et, comme passager, Louis Allègre administrateur délégué de la compagnie Air Union Lignes d'Orient, embarqué à Damas.

Air Union Lignes d'Orient, en bref A.U.L.O., deviendra Air Orient avec siège social 2, rue Marbeuf, selon la décision de son assemblée générale du 7 juillet 1930. Le capital initial de 6,4 millions est, en conséquence, porté à 22,4 millions (dont les 5 d'Air Asie). Comme les numéros d'*l'care* 86 (Air Orient, tome 1) et 90 (Air Orient, tome 2) ont détaillé les activités de la compagnie, il est inutile de les narrer à nouveau.

À Saïgon, Noguès s'intéresse à une éventuelle implantation de sa société en Indochine en vue de prolonger la ligne ainsi défrichée vers Hong-Kong et pourquoi pas la Chine et le Japon. Il décide donc de faire le tour du territoire. Le 17 mars, Noguès, en compagnie de Glaize, visite les installations d'Hanoï et rentre à Saïgon le 23. Une forte crise de typhoïde le force à interrompre ses déplacements. Il est hébergé par Paul Gannay, inspecteur général de la Banque d'Indochine. Il se trouve que cette banque est l'actionnaire principal d'Air Asie, que h, directeur d'Air Asie, siège au conseil d'administration d'A.U.L.O. et que le directeur d'Air Asie, Glaize, a combattu aux côtés de Noguès à l'escadrille VB 107 durant la guerre, ce qui simplifie bien des discussions. Leur conclusion est une fusion de la compagnie indochinoise avec Air Union Lignes d'Orient pour former une compagnie concessionnaire de tout le réseau aérien extrême-oriental. Les contrats de photographie aérienne obtenus par Air Asie sont également repris par la nouvelle société, comme la liaison, deux fois par mois, Saïgon-Bangkok-Saïgon pour assurer la correspondance avec le courrier régulier de la KLM Amsterdam-Batavia et retour jusqu'à l'arrivée en Indochine de la ligne française d'Air Orient.

Suite :
1933 : [Air France](#).