

HANOÏ-SAÏGON SUR FORD EN 29 H. 54  
(17-18 JANVIER 1930),  
par Victor DEMANGE,  
précédemment auteur d'un raid Hanoï-Bangkok sur Rolland-Pilain  
[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Victor\\_Demange-Hanoi.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Victor_Demange-Hanoi.pdf)

Dédié au chauffeur-mécanicien inconnu...

MONSIEUR DEMANGE A RÉALISÉ LE PARCOURS HANOÏ-SAÏGON  
EN 29 HEURES SUR UNE FORD  
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1930)

Parti de Hanoï le vendredi le 15 [17] janvier à 6 heures du matin, M. Demange arrive à Saïgon le lendemain matin à 11 h. 54 après avoir effectué les 1.900 km qui séparent les deux capitales en 29 h. 54 et en pulvérisant l'ancien record détenu par M. Agostini, qui a effectué le trajet Saïgon-Hanoï en 40 h. 50, — sur un voiture de même marque.

Le télégramme que nous avons reçu samedi, nous annonçant l'arrivée à Saïgon de M. Demange, ne nous a surpris qu'en partie, étant donné que notre aimable concitoyen avait établi avant son départ un horaire probable de ses passages dans les divers centres, ainsi que l'heure à laquelle il pensait arriver au but de sa grande randonnée. Les divers télégrammes nous signalant son passage en cours de route confirmaient, avec une certaine avance, les heures prévues sur l'horaire et le temps fixe par M. Demange (30 h. 50) pour couvrir ce parcours a été encore amélioré d'une heure à l'arrivée à Saïgon.

Nous ne pouvons que faire des éloges à M. Demange pour la confiance et la virtuosité de conduite qu'il possédait et manifester notre admiration pour la voiture Ford, conduite intérieure strictement de série, qui lui a permis d'inscrire son nom à un palmarès qui va faire l'objet de beaucoup de conversations.

---

UNE BELLE PERFORMANCE  
HANOÏ-SAÏGON EN MOINS DE TRENTE HEURES  
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 janvier 1930)

On se souvient que l'an dernier, M. Demange, d'Hanoï, avait tenté d'établir le record Hanoï-Saïgon mais un accident l'avait obligé à interrompre sa tentative.

Il renouvela hier sa tentative.

Parti d'Hanoï avant hier matin à 6 h. précises, il était ici à Saïgon avant midi et pouvait prendre l'apéritif au Continental où l'attendaient M. le colonel Sée, président de l'Automobile-Club ; M. Bec, qui le félicita au nom de la S. C. A. M. A. ; M. Cocogne, huissier.

C'est avec une conduite intérieure Ford que M. Demange établit ce joli record de 29 heures 54 pour relier Hanoï-Saïgon.

Parti au devant de lui en compagnie de M. Chaubert, de la S. C. A. M. A., nous croisâmes M. Demange un peu avant Biênhoà.

Nous primes peu après la tête, car, connaissant peu Saïgon, il avait demandé qu'une voiture lui indiqua aux approches de notre ville le chemin le plus court. Nous pûmes recueillir ses premières impressions au pont de Binh-Loi où la barrière fermée nous permit quelques secondes de conversation.

Mon voyage s'est très bien effectué, nous dit-il. J'ai commencé par battre le record Hanoï-Hué.

La partie la plus pénible du parcours fut certainement ce matin entre Phanri et Phanhiêt. J'ai subi là, sur la route en réfection, quatre crevaisons. J'ai dû abandonner par deux fois la route pour, une première fois, croiser un convoi de charrettes et, à la seconde, parce que l'ingénieur fies T P. avait trouvé bon d'obstruer complètement la route en arrêtant son auto à côté d'un rouleau à vapeur.

Je n'ai mis cependant que 7 h. 54 pour venir de Nhatrang à Saïgon.

J'ai l'impression, ajouta M. Demange, que mon record sera difficile à battre, car, pour réaliser ma performance, j'ai dû marcher à 100 à l'heure le plus souvent possible.

J'ai suivi, d'ailleurs, exactement l'horaire que je m'étais fixé et qui avait fait sourire l'Automobile-Club d'Hanoï.

En effet, celui-ci prévint l'Automobile Club de Saïgon de la prochaine arrivée de M. Demange, mais pour ce soir, à cinq heures, cette association était plutôt sceptique, comme on le voit.

M. Demange était accompagné d'un seul mécanicien indigène qui l'aida, non pas à tenir le volant [si !], mais dans les réparations.

Ce mécanicien eut, en effet, en cours de route, à changer la dynamo, à vidanger l'huile et à réparer quatre crevaisons.

Cette performance constitue un beau succès pour la Ford, car si M. Demange put réaliser une moyenne supérieure à 58 kilomètres à l'heure, c'est grâce aux qualités de cette voiture,

(*La Dépêche* du samedi 19 janvier 1930).

---

## UN RAID SPONSORISÉ PAR LE GARAGE AVIAT GARAGE AVIAT

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Garage\\_Aviat-Hanoi.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Garage_Aviat-Hanoi.pdf)

HANOI-SAIGON

EN 29 H. 54 m.

TEL EST L'EXPLOIT RÉALISÉ PAR M. DEMANGE Le 17 et 18 janvier 1930 sous le contrôle des Automobiles-Club du Tonkin et de Cochinchine

avec une conduite intérieure FORD strictement de série

ET SANS PRÉPARATION AUCUNE

LE RÉCIT DE M. DEMANGE

AUTOUR DE SON RECORD OFFICIEL

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1930)

### AUTOUR DU RAID HANOÏ-SAÏGON

Historique. — Au début de 1928, le meilleur temps connu pour le trajet Hanoï-Saïgon, avec contrôle sérieux, avoisinait 62 heures.

En octobre 1928, monsieur Poncet, avec une FORD modèle A, deux places, abaissait ce temps à 44 h. 20.

En mai 1928, monsieur Agostini, de Saïgon, sur une voiture identique, réalisait 40 h. 50, Il convient toutefois de noter que, dans l'intervalle, entre le raid de monsieur Poncet

et le sien, quatre bacs avaient été remplacés par quatre ponts. Or le seul passage du song Darang avait demandé 1 heure 1/2 à monsieur Poncet. On peut donc admettre que les temps réels de marche étaient à peu près identiques dans les deux cas.

En conséquence, il semblait que ce dernier record de 40 h. 50 fût difficile à battre.

Voyage de reconnaissance. — En avril 1929, avant que monsieur Agostini ne battit le record établi par monsieur Poncet, monsieur Demange partait pour Saïgon avec sa FORD, torpédo 4 places. Monsieur Albert Dassier, directeur du garage Aviat, lui demanda de noter ses temps entre les différentes villes du trajet afin qu'ils puissent lui servir d'indication, le cas échéant, s'il devait organiser un raid sur Saïgon. Monsieur Demange se récria, disant qu'il marcherait à une allure de touriste et qu'il ne chercherait nullement à battre le record.

« Qu'à cela ne tienne, répondit Monsieur Dassier, je désire seulement posséder une base, un horaire sur lequel je pourrai tabler.

J'aurais besoin également d'autres renseignements : savoir si je peux faire partir une voilure prise directe plombée, et connaître votre consommation d'eau, d'essence et d'huile ».

Monsieur Demange accéda à ces exigences et voici les renseignements qu'il rapporta :

Il avait effectué le parcours en trois jours, la durée de marche réelle avait été 31 h. 50 consommation d'essence : 12 litres 100 aux 100 kilomètres, huile : deux litres. Eau : deux litres.

Il ne s'était jamais servi du levier de changement de vitesse, sauf pour la marche arrière. Il sortait des bacs en prise directe de la façon suivante : à l'embarquement, il stoppait dès que les roues arrière reposaient sur le bac, de sorte qu'il démarrait en descente légère.

Les endroits où il lui fut le plus illicite de conserver la prise directe furent : la sortie du bac au pied du col des Nuages, deux épingles à cheveux voisines l'une de l'autre dans la montée du même col, et le trajet dans le sable entre Phan-Ri et Phan-Thiêt.

Préparation du raid de janvier 1930. — Monsieur Demange devant aller pour affaires à Saïgon, décida, au début de janvier, de s'y rendre d'une seule traite à l'allure de tourisme d'avril 1929, mais sans aucun arrêt ni pour se reposer ni pour manger.

Il espérait ainsi, au cas où ses forces ne le trahiraient pas, avoisiner le temps de 31 h. 50 précédemment réalisé.

Il disposait d'une conduite intérieure FORD 4 places achetée fin décembre, qui totalisait au jour du départ 3.500 km.

Pour mettre toutes les chances de son côté, voici comment il organisa son expédition :

Préparation matérielle. — Il équipa sa voiture de phares Marchal Trilux afin d'avoir une lumière impeccable au cours de la nuit.

Il emporta comme pièces de rechange 1°) une dynamo parce qu'il craignait que la surtension imposée par ce nouvel équipement électrique à gros débit ne fût néfaste à la dynamo de la voiture. 2°) une batterie d'accumulateurs 3°) des ressorts de soupape, un Delco complet, une courroie de ventilateur, un joint de culasse, deux chambres à air, des rustines et des ampoules de phare.

De plus, il emportait deux roues de secours, deux crics et deux pompes. Il s'était muni de deux lampes torches américaines garnies chacune de cinq piles, avec dix piles de rechange, de quoi assurer l'éclairage d'une nuit entière en cas de défaillance des phares.

Pour compléter : un bidon d'eau de neuf litres, quatre bidons d'essence de dix litres et deux bidons d'huile Spidoléine de cinq litres.

Préparation du trajet. — Il posta aux deux bacs entre Phu-Ly et Ninh-Binh deux de ses amis. Au premier bac, l'un avait préparé un bidon d'essence de neuf litres, prêt à être versé.

Monsieur de Villeroy à Thanh-Hoa se rendit lui-même au bac situé à 22 kilomètres pour organiser un passage rapide.

À Vinh, messieurs Monier et Fébreau <sup>1</sup> avaient fait le nécessaire : sur le bac attendaient deux touques d'essence prêtes à être versées.

Le bac de Quang-khe, envia la porte d'Annam et Dong-Hoi, était prévenu par lettre. Celui qui se trouve à 8 kilomètres après Dong-Hoi était avisé par les soins du directeur du bungalow de Dong-Hoi.

Le bac après Cua-Tung était prévenu par lettre. À Hué, messieurs Morin frères répondaient du ravitaillement. Lettre au bac de Lang-Co, au pied du col des Nuages. À Quang-Ngai, au bac, monsieur Bel devait venir lui-même vérifier les dispositions prises et apporter une touque d'essence.

Lettre au bac de Bong-Son.

Lettre au bungalow de Tuy-Hoà pour l'aviser que M. Demange passerait entre 1 heure et cinq heures du matin, le 18 janvier, et demander qu'un boy couchât près du distributeur pour donner de l'essence sans retard.

Au-delà, plus de bacs et le jour devait luire pour réveiller les marchands d'essence.

Préparation physique. — [Monsieur Demange séquestra le chauffeur que lui avait confié le garage Aviat, afin qu'il fût aussi bien reposé que lui-même.](#) Il avait terminé tous ses préparatifs le 15 janvier, et devant partir le 17 à 6 h. du matin, il s'abstint de toute fatigue pendant les journées du 15 et du 16, faisant de la suralimentation et s'abstenant de café et d'alcool. Il dormit le plus possible, et se coucha, la veille du départ à 7 h. du soir ainsi que le chauffeur.

Il emportait six coussins, afin que chacun des deux occupants pût en avoir un comme siège, un comme appuie-dos et un comme oreiller. Comme vêtement : un pyjama très ample afin que la circulation ne soit gênée en aucune façon. Les pieds nus dans des pantoufles, pour la même raison.

Ravitaillement — Rien ne prédispose au sommeil comme un repas trop copieux. Donc, pas d'aliments lourds. Des choses très nourrissantes, riches en calories sous un très faible volume : chocolat, sucre, mandarines, bananes, figues sèches. Eau pure comme boisson.

Pour boire seulement au cas de sommeil, et à la dernière limite, du café très fort et très sucré.

Et enfin, en dernier ressort, de l'extrait fluide de Kola qu'il n'eut, du reste, pas à utiliser. Ainsi préparé, monsieur Demange prit le départ le 17 janvier, à 0 h. du matin, au garage Aviat, sous le contrôle de messieurs Clavée et Borzecki, membres de l'Automobile-Club du Tonkin et de l'Annam.

Laissons maintenant la parole à monsieur Demange :

Départ sous le crachin. — Il fait froid, il fait nuit. — Toutes les vitres de la conduite intérieure sont fermées. Je me sers des phares jusqu'à 6 h. 20. Route impeccable. Phu-Ly à 6 h. 47', ce qui correspond à une vitesse tout à fait raisonnable.

Premier bac après Phu-Ly. — Tout est prêt, je passe rapidement — Durée du passage : 6 minutes.

Deuxième bac : l'auto postale vient de quitter la rive. On réaccoste le bac, on m'embarque et, par suite de ce contre-temps, la traversée à rames des deux voilures prend treize minutes.

Ninh-Binh, après 1 h. 27 de marche. Il crachine toujours.

Quelques kilomètres plus loin, je quitte le Tonkin à la population grouillante et je commence à « gazer » sur une route déserte.

Thanh-Hoa est atteint en 2 h. 18.

---

<sup>1</sup> Monier et Fébreau : Garage du Nord-Annam :

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Garage\\_du\\_Nord-Annam.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Garage_du_Nord-Annam.pdf)

J'arrive au bac à 8 h. 37 et passe en 7 minutes, chiffre que je crois exceptionnel. C'est grâce à l'obligeance et à la diligence de monsieur de Villeroy que je dois ce résultat et je lui renouvelle ici mes remerciements.

Jusqu'à Vinh, où j'arrive à 10 h. 10, pluie battante, route grasse. Je suis très surpris du temps réalisé : 4 h. 10 d Hanoï à Vinh. C'est ce qui m'a le plus frappé au cours de mon raid, avec le temps Hanoï-Hué.

A Bèn-Thuy, le bac est prêt. Essence. Un verre d'eau au radiateur. Passage rapide en 9 minutes. Ce temps, ainsi que pour les autres bacs, représente la durée qui s'écoule entre le moment où l'auto s'arrête sur la rive et celui où elle quitte le bac.

[Je passe le volant au chauffeur.](#)

Ha-Tinh à 10 h. 57.

[À 11 h. 40, le chauffeur me signale que l'ampèremètre ne donne plus d'indication de charge — Je suggère de continuer jusqu'au bac de Quang-Khê et de faire le nécessaire pendant la traversée. Il prétend qu'il vaut mieux aviser de suite. Je me fie à sa compétence et nous nous arrêtons. Au bout d'une minute de tripotage dans la dynamo, je lui passe la dynamo de rechange, il la monte, l'essaie au moteur et nous repartons à 11 h. 48, après huit minutes d'arrêt total. Ce mécanicien est un as.](#)

Je reprends le volant et nous passons au sommet de la porte d'Annam à midi douze. C'est là que la pluie cesse de nous harceler.

Nous stoppons sur le bac de Quang-khé à midi 38'. À midi 50', nous débarquons sur l'autre rive. Nous brûlons Đông-Hôi à 13 h. 12, et arrivons au bac suivant à 13 h. 18.

Le directeur du bungalow de Dong-Hoi a fait le nécessaire. Un coolie m'attend avec une touque d'essence.

Passage en 11 minutes.

Au bac suivant, personne n'a reçu ma lettre — J'ai retrouvé à mon retour l'enveloppe qu'on m'a retournée avec la mention « adresse inconnue ».

Voici quelle était l'adresse : « Monsieur le cai du bac qui se trouve entre Cua-Tung et Hué — ».

L'Administration des Postes ne connaît pas de bac entre Cua Tung et Hué ; Elle a bien de la chance. Elle les supprime avec une maestria que lui envieraient les Travaux publics.

Quoiqu'il en soit, les coolies ne sont pas à leur poste, et c'est nonchalamment que deux passeurs s'attèlent aux rames. J'essaie de les allécher par une prime importante. Ils me regardent d'un air morne et n'accentuent pas leur rythme soporifique. Traversée en 14 minutes.

[Pour arranger les choses, une crevaision nous arrête dix kilomètres plus loin. Grâce à mon mécanicien trépidant de célérité, et aux répétitions que nous avons eu soin de faire à Hanoï pour coordonner nos mouvements, nous ne perdons que cinq minutes.](#)

J'arrive à Hué à 15 h. 44, soit 9 h. 44 après avoir quitté Hanoï.

Contretemps : route grasse d'Hanoï à la porte d'Annam, changement de dynamo, une crevaision.

Moyenne entre Hanoï et Hué : 70 km à l'heure.

Moyenne réelle de marche, en défalquant les 85 minutes de bacs et d'arrêts : 675 kilomètres pour 499 minutes, soit 81 à l'heure.

Le seul record officiel connu sur la distance est 11 h. 3 minutes établi en 1926 par MM. Albert Dassier et Bruneval sur Rolland-Pilain.

J'avais prévu, dans mon horaire, 12 h 7 pour atteindre Hué et dans ma lettre à messieurs Morin, j'avais annoncé que j'arriverais entre 16 h. et 19 h.

Comme j'étais en avance sur mes supputations les plus optimistes, personne ne se tenait près du distributeur d'essence. Mais sitôt que le gérant de l'hôtel me vit arriver, il assura mon ravitaillement aussi rapidement qu'il était possible de le faire.

Avant de reprendre le cours de mon récit, je tiens à exprimer mon admiration pour la merveilleuse route de Dong-Hoi à Hué. Tous les virages sont relevés et signalés par une

barrière de ciment armé peinte en blanc qui se voit de loin. Du reste, tout l'Annam est ainsi repéré et c'est d'un grand secours pour les automobilistes qui voyagent de nuit.

Je reste donc à Hué 8 minutes et je file sur Tourane — Le bac du col des Nuages est prêt, je passe en 7 minutes — Pendant ce temps, le chauffeur vidange l'huile du moteur.- Je monte le Col en seconde pour aller plus vite et j'arrive au sommet en 13 minutes 35 secondes. Je laisse Tourane sur la gauche à 17 4. 44. La nuit tombe : à ce moment, j'ai 3 h. 18 d'avance sur mon horaire de 31 h. 50.

Au moment où le jour s'est levé, je n'avais que 1 h. 12 d'avance.

Il s'ensuit que même à allure de course, avec les phares les plus puissants qu'on connaisse actuellement, il est impossible pendant la nuit de soutenir une vitesse égale à celle du tourisme en plein jour. Non seulement, je n'ai pas pu conserver l'allure de ma promenade d'avril 1929, mais j'ai perdu 2 h. 6' tout en cherchant à tirer le maximum de ma voiture. Qu'on n'objecte pas la fatigue, puisque, dès qu'il a fait jour, j'ai soutenu à nouveau une moyenne très élevée, et que je suis arrivé à Saïgon avec 2 heures d'avance sur mon horaire. Je me suis permis d'insister sur ce point afin de faire ressortir qu'on ne peut comparer un temps obtenu en additionnant les heures de marche au cours de journées successives, avec celui d'un raid ininterrompu. Et que ce n'est pas la défaillance physique qui explique ce fait, mais uniquement la visibilité restreinte pendant la nuit.

Connaissant par avance cette particularité, j'avais choisi à dessein mon heure de départ de façon à franchir de nuit les passages difficiles où la différence des moyennes de jour et de nuit est moins sensible que sur des travaux les routes droites. Les risques d'accidents y sont moindres; les phares étant les meilleurs avertisseurs pour les virages.

Donc, la nuit tombe après Tourane. [Je cédai le volant au chauffeur, le parcours étant aisé.](#)

Au bac de Quang-Ngai où monsieur Bel m'attendait, prévenu par dépêche de Hué que j'étais en avance sur mon horaire, ravitaillement en essence, passage en 7 minutes. Quang-Ngai à 19 h. 58. Je reprends le volant.

De Hué, j'avais également avisé le bac de Bong-Son que j'arriverais vers 21 h. au lieu de 23 h. mais j'avais voyagé plus vite que le télégramme et rien n'était prêt. C'est là que j'ai mis le plus de temps à passer : 23'.

[Je redonne le volant au chauffeur — ni lui ni moi ne sommes fatigués, mais c'est pour éviter justement que la lassitude nous gagne que je fais des relais aussi fréquents.](#)

[Il conduit jusqu'à Quinhon que nous atteignons à 23 h. 12.](#)

Je franchis rapidement le col de Cuinong et je stoppe à 1 h. 21 dans la cour du bungalow de Tuy-Hoà. Personne. Klakson. Rien. Nous descendons de voiture et réveillons les boys Ils nous expliquent qu'on nous attendait 24 heures plus tard — le 18 entre 1 heure et 5 heures du matin. Cela veut dire : toute la journée du 18, puis minuit, puis 1 heure du matin. À ce moment de mon raid, cette arithmétique ne m'enchantait guère.

Le distributeur d'essence est enfermé dans un garage dont le gérant annamite du bungalow détient la clef. Il faudrait le réveiller.

Alors on cherche des touques qu'on commence à ouvrir. On en verse une. Puis on obtient la clef et on fait fonctionner le distributeur, Je perds au total 21 minutes.

Je repars en vitesse, je dévore le Varella regardant à toute allure, [puis je confie la direction au chauffeur jusqu'à Ninh-Hoa.](#) Dans le col de Rury, je croise une Bugatti vers 3 h. 1/2 et j'arrive à Nha-Trang à 4 heures juste. Nous réveillons le planton d'un garage qui nous ravitaille en essence et nous démarrons à 4 h. 11.

À ce moment, les accrus commencent à faiblir. Ils fournissent depuis 10 heures de marche 20 ampères aux phares et n'en reçoivent que dix de la dynamo. J'ai des accrus de rechange, mais je crains de perdre trop de temps à les poser. Et puis, le jour va bientôt se lever. J'éteins les phares, [le chauffeur conduit](#) et je l'éclaire avec les deux lampes-torches. La moyenne baisse terriblement. Je reprends le volant, et je marche au clair de lune qui me permet de soutenir une vitesse de 60 à l'heure. Enfin, le ciel rosit à

gauche. Je rallume les phares pour cette période difficile où il ne fait pas encore jour et où il ne fait plus nuit. En dix minutes, tout s'illumine et nous arrivons à Phan-Rang à 6 heures très exactement, 24 heures après notre départ d'Hanoi.

Ravitaillement d'essence jusqu'à 6 h. 8'.

Passage à Phan-Ri à 7 h. 30 après une crevaison. La route n'est pas fameuse de Phan-Rang à Phan-Ri, mais elle devient franchement épouvantable entre Phan-Ri et Phan-Thiêt. Comme je l'ai noté au retour grâce à l'enregistreur partiel de kilomètres, il n'y a au total que 11 kilomètres 600 de très mauvais mais ils le sont sérieusement ! Je ne puis donner aucun élément de comparaison car je n'ai jamais rencontré en Indochine de route semblable. C'est de beaucoup plus mauvais que la piste Hoa-Binh-Cho-Bo en saison des pluies.

Pour aggraver les choses, l'ingénieur des Travaux publics de l'endroit, a eu recours à cette charmante plaisanterie qui consiste à répandre sur la chaussée pendant des kilomètres entiers, la couche épaisse de ballast que les rouleaux à vapeur écraseront quand ils auront le temps. Peut-être l'ingénieur n'est-il pas responsable de cet étrange procédé ? Plus loin, la piste en terre — [car cette route coloniale commence seulement à être empierrée pour la première fois](#), — est bordée de chaque côté par un cordon de pierres, sans carrefour de garage.

Je dois reconnaître qu'à mon retour, huit jours plus tard, cette anomalie avait disparu, la section correspondante avait été empierrée. Il est vrai que, dans l'intervalle, le journal *l'Opinion* avait reproduit mes déclarations sur ce point précis.

Quoiqu'il en soit, le jour de mon raid, je fus arrêté, au milieu de cet étroit couloir, par une file de charrettes à bœufs transportant du ballast. Impossible de se croiser. Faire reculer les charrettes, il n'y fallait pas songer. Il ne restait, pour une auto ordinaire, que la marche arrière sur une longue distance. J'aurais ensuite attendu l'interminable passage des charrettes et j'aurais perdu là le peu de cheveux qui me restent.

J'ai choisi une autre solution.

Comme le carter de la FORD est d'une résistance à toute épreuve — il m'est arrivé, dans la Haute Région, de décapiter des rochers granitiques —, j'ai lancé à plusieurs reprises la voiture contre le ballast jusqu'à ce que le carter s'y ouvre un passage. Je me suis trouvé sur le bas-côté de la route, dans le sable de la forêt, j'ai dépassé la dernière charrette par une marche en « crabe » très amusante — amusante pour l'ingénieur des travaux qui a manqué là un fort joli spectacle — et je suis remonté sur la route en défonceant à nouveau le ballast.

Deux crevaisons sont venues, quelques minutes plus tard, faire payer ces excentricités de mauvais goût.

Un sourire de bonne humeur flottait sur mes levées et je ressentais une sympathie débordante pour l'ingénieur des Travaux publics de Phan-Thiêt. C'est certainement un joyeux compagnon qui doit aimer les bonnes farces.

Ma joie fut portée à son comble lorsque je me trouvai en face d'un rouleau compresseur en conversation muette avec une FORD nouveau modèle. Les deux « véhicules » étaient arrêtés côte à côte et livrés à eux-mêmes. La route était parfaitement libre avant et après le rouleau, mais le facétieux conducteur de l'auto avait pris soin de l'immobiliser sous la protection immédiate du « grand frère ».

Une fois de plus, la route était barrée. J'ai bien vu de loin un chauffeur indigène qui, après avoir hésité, se dirigeait tout doucement vers la voiture. Mais, craignant un assaut d'amabilités qui m'aurait retardé, je ne l'ai pas attendu et j'ai repris le chemin du fossé.

Le reporter de *l'Opinion* m'a affirmé à Saïgon que cette Ford était la voiture de l'ingénieur des Travaux publics de Phan-Thiêt — Décidément : ce Monsieur est un plaisantin dans la compagnie duquel on ne doit pas s'ennuyer.

Lors de mon passage de retour à Phan-Thiêt, le garagiste qui me fournit de l'essence me dit qu'il avait lu l'article sévère de *l'Opinion* « sur les difficultés que j'avais

rencontrées entre Phanri et Phanhiêt. Il ajouta que je n'avais pas été très chic, étant donné que l'ingénieur des Travaux publics chargé de cette section y menait une existence très dure et qu'il y travaillait avec acharnement »

J'étais donc prêt à passer éponge sur les cailloux répandus à l'avance, sur la double ligne de ballast et sur l'auto arrêtée près du rouleau. Je me promettais de ne pas en parler à Hanoï. Mais voici ce qui m'a fait changer d'avis.

Je venais de quitter Phanhiêt, me dirigeant vers Hanoï, lorsqu'à l'embranchement de la mauvaise route, je rattrape une Hotchkiss dont le propriétaire était tombé en arrêt devant un écriteau : Route coupée au Km 34.

Nous nous sommes concertés un instant. J'ai pensé que, depuis huit jours, on avait coupé effectivement la piste au km. 34 et j'ai conseillé au conducteur de la Hotchkiss de ne s'aventurer inutilement sur cette route.

Quant à moi, j'allais tout de même de l'avant, absolument sûr de passer, quelle que soit la coupure, puisque j'avais une Ford. L'autre automobiliste, qui avait du cran, se déclarait prêt à suivre, plutôt que de faire le détour par Dalat.

Nous sommes partis quand même et bien nous en a pris, car cette indication était absolument fautive et le km. 34 était une route splendide.

Ce petit fait m'a fortifié dans l'impression que j'avais ressentie précédemment : C'est que, si le scandale de cette route impraticable dure depuis de si longues années, il semble qu'on veuille obliger les voyageurs à passer par Dalat. M. Cucherousset a émis cette opinion dans *l'Éveil économique* et l'incident de l'écriteau n'est pas fait pour m'en dissuader.

Revenons à nos moutons...

J'arrive enfin à Phan-Thiêt à 8 h. 57. Plein d'essence. Je télégraphie à l'Automobile-Club de Cochinchine que j'arriverai vers 11 h. 50, puis je repars à 9 h. 8. [Comme je me sens frais et dispos et que je conduis plus vite que le chauffeur, je conserve le volant jusqu'à Saïgon.](#) La route est splendide. Je croise de nombreuses voitures. À 15 km de Saïgon m'attend une voiture pilote, car je connais mal les abords de la ville. Nous arrivons en trombe devant le Continental où nous attendent les officiels de l'Automobile-Club. Il est 11 h. 54. J'ai fait attendre ces messieurs pendant 4 minutes. Ils ne semblent pas m'en tenir rigueur. Les reporters m'assaillent, me font descendre en pyjama de ma voiture et me prennent tout vif en photo. Puis, c'est l'apéritif jusqu'à 1 h. 1/2. [On a pitié du chauffeur qui a merveilleusement « tenu le coup » jusqu'à Saïgon, mais qui dort maintenant sur sa chaise. On l'envoie se coucher et il dormira ainsi jusqu'au lendemain à midi, 24 heures sans arrêt.](#)

Pour ma part, grâce aux précautions prises, à la préparation physique minutieuse que j'avais subie avant mon raid, je ne ressentais aucune fatigue, et je suis allé me coucher à 1 heure du matin, heure à laquelle j'ai faussé compagnie à M. Bilewski.

Renseignements techniques. — Essence : je ne puis donner d'indication précise, les touques étant de contenance variable. La consommation m'a paru osciller autour de 13 litres aux 100 kilomètres.

Pendant la nuit, j'ai parcouru 550 km en 12 heures, soit 46 de moyenne.

Pendant le jour, 1.200 km en 18 heures, soit 66,6 de moyenne.

Si l'on défalque les arrêts, pannes et bacs, à titre purement indicatif, on obtient une moyenne de 65 1/2 sur la distance totale.

J'ai consommé, en dehors de la vidange du moteur, deux litres d'huile.

Consommation d'eau ; un litre. J'ai poussé le moteur à fond pendant 30 heures. Après l'apéritif de Saïgon, quand j'ai remis le moteur en marche, il est parti au quart de tour et son ralenti était le même qu'au départ.

Somme toute, j'ai été favorisé par une chance inouïe, car je n'ai eu d'Hanoï à Saïgon que 28 minutes d'ennuis : 4 crevaisons à 5 minutes et un changement de dynamo de 8 minutes. Pour ce dernier point, je ne sais ce qu'il faut admirer davantage ; [la](#)



merveilleuse célérité du mécanicien ou la simplicité d'une installation qui peut être changée aussi rapidement.

La confiance très grande que j'avais dans la Ford se trouve encore accentuée à la suite de ce raid. En un an et demi, trois voitures Ford sont parties pour tenter de battre le record. Chacune d'elles y a réussi, sans aucun ennui mécanique. C'est une référence.

Pour terminer, je pense que ce raid n'est pas sans utilité. Il a démontré qu'en 36 heures, avec des relais fréquents et de» conducteurs différents, la liaison postale quotidienne peut être assurée entre les deux capitales, avec une vitesse normale de tourisme. Qu'en pense M. Cucherousset, toujours en tête du progrès en matière de communications rapides ?

V. DEMANGE.

---

#### TONKIN

*(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 mars 1930)*

M. Demange est allé en auto, en vingt-neuf heures cinquante-quatre minutes, de Hanoï à Saïgon. Parti du garage Aviat le 17 janvier à 6 heures du matin, il est arrivé au Continental le 18 à 11 h. M. Il a couvert les 1.738 kilomètres à une vitesse commerciale de 60 km. à l'heure, et, compte tenu des arrêts, à 73 de moyenne.

Voici les temps des principales étapes :

Hanoï-Vinh en 4 h. 10.

Vinh-Hué en 5 h. 31

Hué-Tourane en 1 h. 50.

Tourane-Luang-Ngai en 2 h. 10.

Quang-Ngai-Quinhon en 3 h. 26.

Quinhon-Nhatrang en 4 h. 48.

Nhatrang-Phanrang en 2 h. 02.

Phanrang-Phanthiêt en 3 h.

Phanthiêt-Saïgon en 2 h. 54.

M. Demange, qui était accompagné d'un mécanicien indigène, ne dépassa jamais 105 à l'heure.

---

#### Publicité

*(L'Avenir du Tonkin, 9 mai-11 juin 1930)*

**GARAGE AVIAT. GARAGE AVIAT. GARAGE AVIAT**

## LA VOITURE IDÉALE POUR LE PRINTEMPS

Le printemps est par excellence la saison des pique-nique et des excursions. Pour ce genre d'automobilisme, la FORD, carrosserie de tourisme est vraiment la voiture IDÉALE car elle passe partout et vous permet de voyager confortablement et rapidement.

Elle est aussi particulièrement bien adaptée aux besoins de la jeunesse moderne, étant non seulement élégante, mais également économique et capable de résister à un long usage.

L'achat d'une NOUVELLE FORD est donc un **Placement sur** qui vous permet de réaliser une sérieuse économie sur vos frais de réparations.



*Hanoï-Saïgon, en 29 h. 54 m., tel est l'exploit que vient de réaliser M. Demange sur sa voiture FORD conduite intérieure, strictement de série. Parti d'Hanoï, en présence de deux délégués de l'Automobile-Club le Vendredi 17 Janvier à six heures précises. M. Demange arrive à Saïgon le lendemain matin à 11 h. 54. Ancien record battu de 11 heures.*

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL

Garage AVIAT  
HANOÏ



GARAGE PAUL-BERT  
HAIPHONG

**GARAGE AVIAT. GARAGE AVIAT. GARAGE AVIAT**

N'employez que les véritables pièces détachées Ford, livrées par les agents Ford

Hanoï-Saïgon en 29 h. 54 m., tel est l'exploit que vient de réaliser M. Demange sur sa voiture FORD conduite intérieure, strictement de série. Parti d'Hanoï en présence de deux délégués de l'Automobile-Club le vendredi 17 janvier à six heures précisée. M. Demange arrive à Saïgon le lendemain matin à 11 h. 54. Ancien record battu de 11 heures.

Le record est battu le 8 février 1934 par Ch. Orsini, encore sur Ford, épaulé par la Texaco et ses relais, en 25 heures et 10 minutes :

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Texaco\\_Indochine.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Texaco_Indochine.pdf)