

AÉRO-CLUB DE SAÏGON, puis AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE

LIGUE NATIONALE AÉRIENNE
SECTION COCHINCHINOISE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911, p.579)

L. CUZEAU [*sic* : CAZEAU], président
VARIN D'AINVELLE, vice-président.

Aéro-Club saïgonnais
(*Saïgon Sportif*, 16 mars 1912, p. 2)

Messieurs les membres de l'Aéro-Club saïgonnais sont priés de se réunir en assemblée générale mercredi soir à 9 heures au Continental Palace Hôtel.

Ordre du jour :

1^o Nomination d'un Président en remplacement de M. Richaud, partant en congé ;
2^o Questions diverses.

AVIATION

Un Punch d'adieu à l'aviateur M. de Laborde
(*Saïgon Sportif*, 16 mars 1912, p. 3)

Hier soir, M. Richaud avait convoqué, dans les salons du Continental Palace Hôtel, les membres de l'Aéro-Club saïgonnais, pour assister à un punch d'adieux offert à M. le lieutenant de vaisseau de Laborde, dont le départ était fixé à vendredi soir.

Assistaient à cette petite fête intime, MM. Richaud, Ippolito, Grégori, Féraud, Oudot¹, Saint-Gratien, Dr Flandin, Ferrière, Berquet, Frézouls, Lorenzi. M. de Laborde, accompagné de son mécanicien, M. Le Penn, et M. Cornier, pilote du Club, étaient évidemment présents.

De nombreux sociétaires empêchés ou avertis trop tard n'avaient pu assister à cette réunion et s'étaient fait excuser.

Après que tout le monde se fut installé autour de la grande table garnie de pâtisseries et que le champagne eût empli les coupes, M. Richaud, président de l'Aéro-Club, se leva et se tournant vers M. de Laborde, placé à sa droite, lui adressa le discours suivant :

Monsieur,

¹ Albert Oudot (1868-1936) : journaliste, fondateur de Saïgon Sportif, secrétaire de la Société des courses.

Les membres de l'Aéro-Club n'ont pas voulu vous laisser quitter Saïgon sans vous adresser avec leurs regrets de votre prompt départ, leurs souhaits sincères pour l'avenir.

Nous ne voulons pas blesser votre modestie en vous adressant ici tous les éloges que vous méritez. Laissez-nous seulement vous dire que, vous rendant parfaitement compte des difficultés que présente l'aviation dans ce pays, vous devez à juste titre être fier des exploits que vous avez accomplis. D'autant plus fier qu'un professionnel de l'aviation, lors de son passage à Saïgon, n'a pas osé entreprendre ce que vous avez entrepris et, en grande partie, exécuté. Lorsque, rentré en France, vous deviendrez l'émule des Beaumont, Garros et tant d'autres, nous nous plaignons à espérer que vous n'oublierez pas ceux qui, à Saïgon, ont assisté à vos premiers débuts et applaudi à vos premiers succès. De notre côté, soyez persuadé que ce sera toujours avec intérêt et amitié que nous suivrons vos prouesses.

Vous me permettrez, avant de terminer, de ne pas oublier ceux qui ont été à la tâche avec vous. Je veux parler de M. Cornier, dont nous avons tous pu admirer la belle audace en même temps que les connaissances en aviation, et aussi de M. Perrin, qui sans ménager sa peine, nous a toujours prêté son aimable concours joint à ses connaissances techniques indiscutables.

Je vous propose, messieurs, de nommer M. de Laborde membre d'honneur de notre société et de lever trois fois nos verres à la santé de MM. de Laborde, Cornier et Perrin.

Des applaudissements viennent couvrir les dernières paroles du Président cependant que les coupes se vident.

M. de Laborde, visiblement ému et touché des marques de sympathie qui lui sont adressées, remercie en quelques paroles le président et les membres de l'Aéro-Club de l'appui qu'ils n'ont cessé de lui prodiguer depuis ses débuts dans l'aviation, débuts modestes sans doute, dit-il, mais qu'il doit à son maître Cornier et à son mécanicien M. Perrin ; il termine en levant son verre à la santé de ces deux personnes et à la prospérité de l'Aéro-Club qui lui a facilité sa tâche et lui a fourni l'occasion de survoler Saïgon.

De vifs applaudissements accompagnent les paroles de l'aviateur, tandis que les coupes se tendent vers lui et sont vidées en son honneur et à ses futurs succès en France.

M. Richaud fait connaître à l'assemblée que le Gouvernement de la Cochinchine s'est inscrit pour une subvention de 200 piastres au profit de l'Aéro-Club ; cette marque d'attention est sans doute le commencement d'un intérêt plus grand, dit M. Grégori, car il n'est pas douteux que le Gouvernement local, aussi bien que le Gouvernement général, se doivent à cette cause de l'aviation qu'hier encore en pleine Sorbonne, M. Clemenceau défendait énergiquement et encourageait de son mieux.

L'Aéro-Club saïgonnais n'a existé jusqu'ici que grâce à des générosités privées et à la modeste redevance mensuelle de ses sociétaires ; il possède deux appareils et un hangar, le tout d'une valeur d'environ trente-cinq à quarante mille francs ; les deux appareils ont volé ; bien mieux, on a formé un pilote qui, en quelques semaines, réussit à faire des randonnées de 70 à 80 kilomètres.

N'est-ce pas là un magnifique résultat ?

Et quand certain publiciste vous dit : L'Aéro-Club ferait bien de faire boucher les trous de son champ d'aviation, eh bien ne pourrait-on pas lui répondre qu'il ferait beaucoup mieux d'employer sa plume à encourager l'aviation et surtout de l'aider par tous les moyens à augmenter son crédit, si nous ne voulons pas d'ici peu la voir encore une fois reléguée sous les voiles de l'oubli ?

M. Ferrière se lève à son tour et, en quelques paroles, évoque à la mémoire des sociétaires les grands faits aéronautiques accomplis par deux de nos anciens concitoyens, MM. Roland Garros et Doutré, dont le stabilisateur doit rendre de si grands

services dans le momie de l'aviation ; il demande que ces deux noms soient associés à celui de M. de Laborde et qu'une coupe soit vidée en leur honneur.

M. Féraudy, propose enfin, avant de se séparer, de boire une dernière fois à la santé de M. de Laborde et à celle de monseigneur le duc de Montpensier qui fit tant en Cochinchine, pour l'aviation.

Quelques questions techniques sont ensuite soumises ; c'est ainsi que l'on apprend avec satisfaction que M. Grégori a fait voler jeudi le « Voisin » et que d'ici sa complète transformation, c'est-à-dire dans une quinzaine, cet appareil pourra, tout comme le « Blériot », survoler.

Le « Charognard » sera d'ici quelques jours en état de pouvoir continuer ses modestes exploits ; toutefois, par suite d'une magnéto, son moteur va se trouver augmenté de quelques chevaux-vapeur.

Quant à l'appareil de M. Païra, d'ici quelques jours, peut-être demain, il pourra prendre son essor.

Il était onze heures quand les sociétaires se levèrent et, après avoir souhaité à M. de Laborde un bon voyage et un gros succès en France, se retirèrent de la salle.

Nota. — M. Richaud, président, devant rentrer incessamment en France, pour y prendre son congé, les membres de l'Aéro-Club sont invités à se réunir, mercredi soir, à 9 heures, au Continental Palace Hôtel, pour y procéder à l'élection d'un nouveau Président.

Cerf-Volant

Saïgon

L'Aéro-Club

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1912)

Le comité de l'Aéro-Club décida hier définitivement d'ouvrir une souscription en Cochinchine pour offrir un biplan à l'armée coloniale. M. Freyssenge, avocat, demanda que cet aéroplane soit muni du stabilisateur Doutré, offrant de compléter la somme pour l'achat de cet appareil. La proposition a été acceptée.

AVIATION

Nouvelles prouesses aériennes

Saïgon-Thudaumot. — Thudaumot-Biênhoà et Biênhoà-Saïgon

(*Saïgon Sportif*, 15 mars 1913)

Après la célèbre randonnée aérienne de messieurs Geo Verminck et Marc Pourpe. au-dessus des plaines et des forêts cochinchinoises et cambodgiennes, il était écrit que les environs de Saïgon seraient aussi le théâtre de nouveaux exploits de l'un de ces virtuoses de l'air.

M. Marc Pourpe vient, en effet, d'accomplir, avec la maestria que nous lui connaissons déjà, trois nouveaux raids qui viennent encore accroître sa renommée d'excellent pilote.

Mercredi matin, à 7 heures, il quittait, avec *La Curieuse*, son hangar, pour se rendre par la voie des airs à Thudaumot, où il était attendu avec impatience. Après avoir effectué un envol et survolé l'hippodrome, il atterrissait pour repartir définitivement,

cette fois, vers le charmant village sis au bord de la rivière de Saïgon et où Geo Verminck, Boscq et Kéraudv l'attendaient.

À 7 heures 15, M. Marc Pourpe atterrissait, avec toute la science qu'on lui connaît, non loin des casernes.

L'Administrateur de la province, tous les fonctionnaires, colons et officiers, vinrent serrer les mains de l'aviateur qui est chaudement félicité.

Une ou deux consommations au Goujon qui Têt et l'aviateur prend par la voie terrestre (automobile) la direction de Saïgon en compagnie de ses amis Verminck, Féraudy et Boscq, où ils arrivent, après avoir fait l'école buissonnière, vers 9 heures, cependant que *La Curieuse* attend bien tranquillement à Thudaumot son courageux pilote.

À 3 heures, retour de l'aviateur, remise en marche de l'hélice et en route pour Biênhoà où de nouvelles acclamations enthousiastes attendent M. Pourpe.

Le trajet est vite fait et bientôt *La Curieuse*, docile, se pose, telle une gracieuse libellule, sur la pelouse de l'hippodrome de Biênhoà, où, [il y a] un an avant environ, s'était également posé le Blériot de M. de Laborde.

Nouvelles félicitations et congratulations. Les braves nhaqués, accourus en foule, sont en extase autour de la gracieuse machine.

Il fait une chaleur torride, mais M. Krautheimer, avec sa prévoyance habituelle, a vivement conduit ses hôtes au pied des tribunes où une buvette est dressée et bientôt vite entourée.

À cinq heures et quart, M. Marc Pourpe songe aux Saïgonnais qui l'attendent ; Geo Verminck se met à l'hélice et bientôt le moteur ronfle ; c'est l'instant du départ, un signe de main et *La Curieuse* s'est bientôt dérobée aux regards enthousiastes de la foule qui suit jusqu'au bout sa mince silhouette dans les airs.

Vers six heures, un point qui grossit à vue d'œil, c'est *La Curieuse*, qui apparaît bientôt distinctement au-dessus de notre hippodrome où elle atterrit après un vol plané très impressionnant.

Le triple raid est accompli. M. Marc Pourpe est de nouveau félicité, cependant que ses employés rentrent sous son hangar le superbe oiseau au cœur d'acier.

CERF-VOLANT.

La Semaine des banquets (Saïgon Sportif, 15 mars 1913)

Aimable contraste ! Cette semaine, notre plus grand hôtel saïgonnais, celui que M. Féraudy dirige avec tant de compétence, était le théâtre de deux manifestations sympathiques à l'égard de personnalités sportives; deux banquets viennent, en effet, d'avoir lieu ; l'un, le lundi soir, en l'honneur de nos deux aviateurs, et l'autre, le mercredi, à l'occasion du départ de M. Rimaud, le sympathique président de notre Société de Courses.

Tous deux, est-il besoin de le dire, furent des plus réussis et groupèrent, autour de la même table des mieux servies, une trentaine de convives aussi enthousiastes les uns et les autres de leur sport favori. Les premiers célébrèrent la vitesse et l'adresse de nos deux écuyers de l'air, tandis que les autres, plus terre à terre, se contentèrent d'enregistrer les progrès croissants à Saïgon du noble sport hippique.

Le banquet Géo Verminck et Marc Pourpe

Lundi soir, à 8 heures, eut lieu le banquet offert par l'Aéro-Club saïgonnais, sous la présidence de M. Gourbeil, aux deux aviateurs français Géo Verminck et Marc Pourpe.

Étaient présents : messieurs Gourbeil, gouverneur de Cochinchine ; Grégori, président de l'Aéro-Club ; Géo Verminck et Marc Pourpe, aviateurs ; Ippolito ; Féraudy, trésorier de l'Aéro-Club ; Oudot, secrétaire de l'Aéro Club ; Caire, secrétaire particulier du Gouverneur ; Octave Dupuy, Henry, Garriguenc, Julien Delpit, Stang, Filhol, Richaud, ancien président de l'Aéro-Club ; Ardin, Berquet, Pérrin, Bergier, Couzineau, Bec, Deville, Fraissard, Cailar, capitaine Audouit, Saint-Gratien, Lecœur ; E. Albert et G. Barrou, du *Courrier saïgonnais* ; Lorenzi, de l'*Opinion*. S'étaient fait excuser, souffrants : M. Cuniac, maire de Saïgon, et Me Crémazy. Un excellent repas, arrosé de vins généreux, mit l'assistance en une humeur très agréable et permit aux convives de banqueter dignement en l'honneur des aviateurs.

Le menu comportait :

Zakouskis à la Russe
Crème Pierre Legrand
Suprême de bar à la Washington
Jambon sous-pâte Continental
Poularde à la Néva
Asperges saune Mousseline
Selle de Pré-Salé à la Broche
Salade d'aréquier
Bombe Tutti-frutti
Panier de friandises
Corbeille de fruits
Rosenberg 1906 frappe
Château Bellefont Belcier étampé 1900 [Saint-Émilion]
G. H. Mumm (cordon rouge) frappé

Au champagne, M. Grégori prit le premier la parole et, en termes chaleureux, exposa les succès remportés par les aviateurs Géo Verminck et Marc Pourpe, l'heureuse influence de ces raids aériens sur nos populations cochinchinoise et cambodgienne ; il attira l'attention de son auditoire sur la haute et bienveillante intervention de nos gouverneurs, ainsi que sur celle de M. Outrey, pour la plus grande réussite des raids entrepris par nos deux vaillants aviateurs ; il termina son éloquent discours en invitant l'assistance à lever sa coupe en l'honneur des hardis pilotes, de M. le gouverneur de Cochinchine, de M. Outrey, de tous les corps élus et de tous ceux qui ont participé à l'organisation des raids.

M. Marc Poupe se lève à son tour et, s'adressant à messieurs Gourbeil et Grégori, les remercie très sincèrement des marques de sympathie dont son camarade Verminck et lui viennent d'être l'objet ; il remercie particulièrement, en la personne de son président, M. Grégori, de l'appui bienveillant et constant que l'Aéro-Club saïgonnais leur a prodigué et qui leur a permis de mener à bien la tâche qu'ils s'étaient imposée ; il retrace succinctement les conditions dans lesquelles ils durent effectuer leurs raids, sans aucune connaissance des régions qu'ils avaient à traverser ; mais l'essentiel est qu'ils ont réussi et qu'ils ont survolé, pour la plus grande gloire de l'aviation française, ces pays neufs.

Leur tâche est dès lors terminée et il ne reste plus qu'à remercier et à lever leur verre à la prospérité de l'Aéro-Club et des beaux pays qu'ils ont survolé.

À son tour, M. Gourbeil, en une charmante et heureuse improvisation, répond aux deux orateurs, et les remercie du fond du cœur d'avoir bien voulu l'inviter à ce banquet et lui permettre ainsi de pouvoir féliciter, de vive voix, les deux héros de l'air, Messieurs Geo Verminck et Marc Pourpe, qui sur leurs véloces oiseaux au cœur d'acier ont survolé

nos rizières et nos fleuves pour la plus grande publicité en faveur de notre génie national.

« Ces deux hommes, dit-il, sont des compatriotes, on peut même dire des concitoyens ; ils sont affables, courageux et simples ; qu'ils continuent leurs randonnées à travers les airs ; nos vœux de succès les accompagnent, car ce sont des énergiques, ce sont de bons Français ».

Des applaudissements soulignent ces dernières paroles et, de nouveau, les coupes se vident en l'honneur des aviateurs.

La soirée est terminée et chacun se retire, non sans avoir serré chaleureusement les mains de messieurs Géo Verminck et Marc Pourpe.

.....

R.

Ligue des amis de l'aviation

Procès-verbal de la séance du 4 novembre 1925
(*L'Écho annamite*, 6 novembre 1925)

Un assez grand nombre de Saïgonnais avait bien voulu répondre à l'appel du comité d'études, en vue de la formation; d'une Ligue d'aviation cochinchinoise. Sous la présidence du Maire, dans la salle des pas perdus de la mairie, la réunion fut toute particulièrement intéressante, en ce sens qu'il en sortit des résultats considérables et susceptibles de permettre tous les espoirs.

Après quelques mots de Monsieur Rouelle, la parole est donnée au colonel Sée qui, au nom du comité d'études, fait un exposé des travaux de ce dernier, et de ses propositions.

Il y a environ deux mois, les Saïgonnais étaient convoqués à la chambre de commerce pour étudier les moyens de reconstituer l'ancienne ligue d'aviation. Il était décidé de constituer un comité d'étude chargé, avec l'aide de spécialistes, d'élaborer un programme, et de voir dans quelles conditions un effort pouvait être tenté, en faveur de l'aéronautique.

Après deux mois de travail, le comité d'études s'est arrêté aux conclusions suivantes :

1° Il ne peut être question d'envisager la formation d'une ligue sous forme de société commerciale, ce qui demanderait des fonds considérables impossibles à réunir. Il faut donc créer une ligue d'amis de l'aviation qui soit, en même temps, un organe de propagande, et qui envisage dans son programme, l'aide morale et matérielle à apporter à l'aviation militaire pour pouvoir utiliser celle-ci, comme les décrets l'autorisent, à un usage économique et commercial (Cadastre, photographie, transport de colis postaux de lettres, et de voyageurs, etc.).

2° Il est de toute nécessité que Saïgon possède un port d'aviation susceptible de recevoir les aviateurs de passage, et de devenir ultérieurement gare aérienne ; le terrain existe, la construction des hangars est donc la première dépense à envisager.

3° Les ressources éventuelles de la ligue pourront être utilisées pour que les appareils et les pilotes militaires puissent être employés à tous les services économiques et commerciaux.

Le comité d'études a l'assurance d'une aide efficace des pouvoirs publics, gouvernement général et gouvernement de la Cochinchine, si la ligue est formée.

Le comité d'études estime qu'il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle société, mais simplement de reconstituer l'ancienne avec quelques modifications aux statuts. Exemple : la cotisation mensuelle des membres actifs ne serait que de 2 \$ par mois pour permettre à routes les bourses d'apporter leur contribution à une œuvre d'intérêt général.

Le colonel Sée conclut son exposé en demandant aux personnes présentes qui approuvent les vues du comité de s'inscrire immédiatement, et de déclarer que la société est reconstituée.

Ces conclusions sont adoptées à l'unanimité : la société est déclarée reconstituée, et le comité d'études reçoit mandat de l'assemblée présente de continuer ses fonctions comme comité provisoire, jusqu'à l'assemblée générale statutaire, fixée fin janvier.

Pendant que le trésorier du comité provisoire recueille les cotisations du premier mois, des échanges de vues ont lieu concernant les meilleurs procédés à employer pour arriver vite à de bons résultats.

Monsieur Lebrun fait une proposition sur la constitution juridique de la société, et il est prié de faire à ce sujet un rapport au comité provisoire.

Monsieur Delcroix Marsy présente une série de suggestions bien accueillies.

Monsieur Héraud donne des précisions sur ce qu'il faut attendre de l'aide gouvernementale.

Avant de se séparer, l'assemblée charge son comité d'intensifier la propagande, en faisant appel à la presse, en distribuant et en jetant des tracts, etc.

Des bulletins d'adhésion seront, de plus, immédiatement envoyés à tous les membres de la ligue, qui s'engagent à faire des adeptes ; d'autres bulletins seront déposés chez différents commerçants de Saïgon.

Il est enfin décidé que, chaque mois, avant l'assemblée générale, aura lieu une réunion de tous les membres adhérents qui seront ainsi tenus au courant des travaux du comité provisoire.

Le comité provisoire comprend : colonel Sée, MM. Héraud, Cavillon, Paillet, Barbier, Solirène, Ardin, Triollet, Jacquemart, secrétaire, Lauby, trésorier et, comme conseiller technique, le capitaine Dillet,

La correspondance sera adressée à M. P. Lauby, 146, rue Pellerin.

Le comité provisoire se réunira lundi 9 novembre, à 18 heures, imprimerie Ardin.

Pour le comité provisoire :

SÉE.

Ligue des amis de l'aviation
Assemblée générale du 30 juin 1927
(*L'Écho annamite*, 6 juillet 1927)

Étaient présents : MM. Mathieu, Paillet, Solirène, Dusson, Sicot, Pouillet, Quentin, Barbier, Sée, Minh, [Lucien] Toulza, Lagnel, Lemaitre, etc. S'étaient fait excuser: MM. Lazat, Billet.

Après dépouillement des votes par correspondance, ont été élus nouveaux membres du Comité : MM. Dusson, Larzat, Billet, Mathieu, Lemaitre.

Le colonel Sée, déclarant s'absenter trop fréquemment de Saïgon, donne sa démission de président de la Ligue de l'Aviation.

A l'unanimité des membres présents, maître Mathieu est élu président de la ligue, Monsieur Paillet conservant la vice-présidence.

Le comité étant reconstitué, maître Mathieu prend la parole.

Il est décidé que les cotisations des membres actifs seront réduites à douze piastres (12 \$ 00) par an, avec faculté de se libérer mensuellement, et que ces cotisations reprendront à la date du 1^{er} juillet 1927 seulement.

Ce comité décide également de souscrire quatre abonnements annuels au journal les « Ailes » pour permettre aux membres de se tenir au courant des progrès aéronautiques réalisés en France.

L'Indochine étant une des rares Colonies où il est actuellement impossible aux pilotes et observateurs de réserve de pouvoir s'entraîner, le Comité écrira aux centres d'entraînement Richard en France pour attirer leur attention sur la possibilité de faire quelque chose en Indochine.

Tout en plaisant à reconnaître la généreuse hospitalité et le concours désintéressé dont la Ligue, a bénéficié jusqu'ici au journal *l'Opinion*, il est décidé de faire des démarches auprès du président de l'Amicale des anciens combattants, pour être admis à avoir le siège de la Ligue dans leur salle du boulevard Norodom.

Il est décidé, en même temps, de faire appel au concours de tous les journaux, sans distinction d'opinion, en leur demandant de faire une active propagande en faveur de la Ligue des amis de l'Aviation.

Maitre Mathieu recherchera les statuts de l'ancien comité aéronautique, et après modification et approbation par le gouverneur, les nouveaux statuts seront imprimés à plusieurs exemplaires.

La séance est levée à 22 h. 30.

Pour le comité :
Le secrétaire.

Aviation
La liaison France-Indochine
Quelques détails sur le prochain voyage de Costes
(*L'Écho annamite*, 2 février 1929)

L'avion — une limousine Bréguet — emportera, outre Costes, un deuxième pilote très probablement Codos, de l'Air-Union, un mécanicien, un radiotélégraphiste et un journaliste.

L'avion réduira ses arrêts à ceux nécessités par le ravitaillement en combustibles
Après Hanoï, l'avion visitera Saïgon et probablement Bangkok.

L'intérêt de ce voyage consiste dans la liaison constante par radio entre l'avion et Paris d'une part, Saïgon d'autre part pendant toute la durée du voyage.

L'Indochine sera donc, de même que la Métropole, tenue au courant, heure par heure, des incidents de route, escales, durée des arrêts, etc.

La société qui recevra en Indochine les messages de l'avion donnera à ces renseignements toute la publicité possible.

Le président de la Ligue des amis de l'aviation, maître Mathieu, dont on connaît de dévouement à la cause de l'Aviation, a bien voulu assurer la Société du concours de la ligue dans cette circonstance.

AVIATION
La Liaison postale France Indochine
Le raid de Le Brix et Paillard
(*L'Écho annamite*, 25 février 1929)

Le bruit courait en ville, samedi, que les aviateurs attiraient le même soir, vers 18 heures. Vers 15 heures, un nouveau renseignement, donné par une personne des plus autorisées, nous confirma la nouvelle, et c'est alors que nous en fîmes part à nos lecteurs.

Cependant... ce n'était qu'un « canard », et la même personne qui nous avait donné rendez vous sur le terrain d'atterrissage revint nous prévenir de l'erreur commise.

Comme le montrent les deux télégrammes que nous publions ci-dessous, les aviateurs rencontrent, depuis Calcutta, des terrains trop exigus : ils ne peuvent donc décoller avec leur plein chargement d'essence, ce qui les oblige à de fréquents ravitaillements et retarde d'autant leur marche.

Nous n'avons pas de détails sur le temps qu'ils ont rencontré en cours de route : on doit le supposer très dur, entravant lui aussi la marche de l'appareil. Voici les télégrammes reçus par le gouvernement. Après les quelques commentaires qu'en a bien voulu faire pour l'*Écho annamite* M^e Mathieu, président de la Ligue des Amis de l'Aviation, ils montrent la position dans laquelle se trouvent les deux courageux aviateurs.

N. D. L. R.

Vers trois heures ce matin ont été reçus de Calcutta les deux télégrammes suivants qui intéressent le raid de Paillard et Le Brix :

1° Calcutta 24 février 12 h. 50.

Arrivés Calcutta dimanche matin température et terrains exigus nous obligent à faire escale Akyab Rangoon Bangkok vous aviserez de Bangkok Paillard Le Brix

2° Consul de France à Calcutta à gouverneur Cochinchine :

Calcutta 24 février.

Le Brix est arrivé Calcutta dimanche partira lundi pour Saïgon via Akyab Rangoon Bangkok.

Un troisième télégramme vient d'être communiqué par le gouvernement à la Ligue des amis de l'Aviation. Il émane de l'agent consulaire français à Rangoon et indique des probabilités seulement :

« Les aviateurs ont quitté Calcutta — Ils sont attendus à Akyab vers 17 heures et à Rangoon vers midi.

La réception officielle en l'honneur des aviateurs

Les personnes qui ont été priées de bien vouloir assister à la réception offerte le 25 février courant à 18 heures, à l'Hôtel de Ville, en l'honneur des aviateurs Paillard et Le Brix sont informées que cette réception est reportée au lendemain de l'arrivée des aviateurs à 18 heures.

(Communiqué)

Les causes de l'accident survenu à l'avion de Costes

Un télégramme du 24 février nous dit :

Le ministère de l'Air communique que le moteur de l'avion de Costes, transporté à Chalais-Meudon, a été essayé et a fonctionné normalement ; donc l'hypothèse que l'accident a été causé par la température trop basse rencontrée au départ, est confirmée.

Interviewé, Costes est moins affirmatif

Interviewé par « Paris Midi » sur l'accident, Costes a déclaré qu'il en ignorait les causes. Il a ajouté que la mécanique est très capricieuse : ils ont dû leur salut au hasard et surtout à leur sang-froid et à leur habileté.

Costes termine en affirmant à nouveau son projet, si possible de repartir au plus tôt.

Codos est plus gravement blessé qu'on ne le supposait

Les contusions de Codos sont plus sérieuses qu'on pensait ; des déchirures musculaires nécessitent des soins délicats ; il a été transporté dans une clinique.

AVIATION
(*L'Écho annamite*, 20 juin 1929)

Les félicitations du gouvernement indochinois à Rignot et Arrachart

M. le gouverneur général Pasquier a transmis aux aviateurs Arrachart et Rignot le télégramme suivant :

Vous adresse, nom Indochine, félicitations pour vol magnifique que venez d'accomplir et vœux les plus sincères pour heureuse continuation votre voyage aérien de bonne propagande française. Les aviateurs, accompagnés de M^e Mathieu, président de la ligne des amis de l'aviation, ont été reçus, hier, après midi, par M. Krautheimer, qui les a vivement félicité pour le succès obtenu dans la première partie de leur raid.

Edgar, Marie, Albert MATHIEU, président

Né le le 2 février 1880 à Cayenne.

Faculté de droit de Paris. Magistrat.

Avocat à Cantho (1913).

Premier clerc, puis successeur (1921) de Camille Aymard, notaire à Saïgon.

Membre (1928), puis président (1931-1932) du Conseil colonial.

Président (1929-1935) du [Syndicat des planteurs de caoutchouc](#),
etc.

Décédé à Saïgon, le 20 mars 1935 (suicide).

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

M^e Mathieu, président de la Ligue de l'Aviation, a jeté les bases d'un Aéro-club de Cochinchine. Son projet a été approuvé à l'unanimité.

Conseil municipal
(*L'Écho annamite*, 25 août 1930)

La troisième assemblée ordinaire du conseil municipal de Saïgon s'ouvrira le 30 août. Voici l'ordre du jour de la première séance :

.....
5 Demande, formulée par M^e Mathieu, président de l'Aéro-club de Cochinchine, à l'effet d'obtenir une subvention de 1.000 \$ 00 ;

Saïgon-Cholon

À l'Aéro-Club
(*Les Annales coloniales*, 9 septembre 1930)

L'Aéro-club de Cochinchine vient d'acheter un avion, dans le but de permettre aux aspirants pilotes de faire des vols d'entraînement, grâce aux souscriptions de commerçants de la place, qui ont versé 6 300 p.

Saïgon
Conseil municipal
(*L'Écho annamite*, 12 septembre 1930)

.....
M^e Mathieu, président de l'Aéro-Club de Cochinchine, se vit refuser 1.000 piastres, sur avis défavorable de la commission des finances.

AVIATION
Des descentes en parachute seront faites au cours de la journée cochinchinoise de l'Aviation
(*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1930)

Aux nombreuses attractions déjà enregistrées, qui seront données à Tân-Son-Nhut, en décembre 1930, pour la Journée de l'Aviation, et qui comprendront des exercices d'ensemble, des vols de l'aéronautique militaire, des descentes en vrille, des défilés d'avions, un vol à voile, nous croyons savoir que le comité de l'Aéro-club a reçu une proposition nouvelle de l'un de ses membres, qui consiste à une descente en parachute.

Cette exhibition, jointe aux autres, ne manquera pas d'attirer à cette fête la population française et annamite de Saïgon et de la banlieue.

Nous avons essayé de connaître le nom de cet aviateur ; tout ce que nous avons pu savoir, c'est que ce serait un membre de la presse saïgonnaise. Au comité, on observe, à ce sujet, le mutisme le plus absolu, en ce qui concerne le nom de notre confrère.

Courrier de l'Indochine
Au conseil municipal de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1930)

Le conseil municipal de Saïgon s'est réuni pour examiner différentes questions inscrites à l'ordre du jour :

Sur la demande de subvention de l'Aéro-club de Cochinchine.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 octobre 1930)

Désormais, les avions ne pourront évoluer au-dessus de Saïgon qu'à 1.000 mètres de hauteur. — Nous avons parlé, à maintes reprises, du développement réel pris par

l'aviation en Indochine. Ce développement est tel que le moment a semblé venu où des dispositions, à l'instar de la Métropole, devaient être prises à la colonie pour assurer « la police de l'air ».

Déjà, on s'était plaint à Saïgon, à maintes reprises, du danger que pouvait courir la ville du fait du vol à basse altitude de certains avions, allant même jusqu'à raser la cime des arbres.

Aussi le maire de notre ville, M^e Béziat, vient-il de prendre un arrêté intéressant aux termes duquel il est formellement interdit à tous les aéronefs d'évoluer au-dessus du territoire de la ville de Saïgon à une altitude inférieure à mille mètres pour les appareils multimoteurs et à deux mille mètres pour les appareils monomoteurs.

Les infractions aux dispositions de cet arrêté seront consignées par les procès verbaux et passibles des peines de simple police.

L'arrêté est précédé de considérations motivées. Attendu, dit-il, que les vols d'avion sont assez fréquents au-dessus de la ville de Saïgon et que, par suite, ils pourraient constituer un danger pour la population et qu'il est du devoir de la municipalité de Saïgon de prendre toutes les mesures propres à assurer la sécurité des habitants de la Ville...

Un détail : lorsqu'un avion commettra une infraction à cet arrêté, verrons-nous l'agent de police chargé de verbaliser, siffler et lever gravement son bâton blanc pour avertir l'aviateur délinquant ?

La chose ne manquerait pas de piquant.

COCHINCHINE

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 5 novembre 1930)

L'Aéro-club de Cochinchine a fait l'acquisition d'un appareil Caudron pour l'entraînement des trente pilotes de réserve du Sud Indochinois.

COCHINCHINE

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

Le conseil colonial refuse une subvention de 6.000 piastres à l'Aéro-club.

L'arrivée de Maryse Hilsz à Saïgon
(L'Écho annamite, 8 décembre 1930)

M^{me} Maryse Hilsz atterrit à Tan-Son-Nhut, vendredi, 15 heures 45, soit avec plusieurs heures de retard sur l'horaire prévu.

Le capitaine Ganlard l'y avait précédée, de près de deux heures, tandis que le troisième avion attendu partit directement à Biênhoà, sans s'arrêter à Saïgon.

La vaillante aviatrice avait rencontré Goulette, Lalouette et M. Pasquier, à Rangoon, où ils avaient déjeuné ensemble

L'Aéro-club de Cochinchine reçoit une avionnette
(L'Écho annamite, 8 décembre 1930)

L'Aéro-Club de Cochinchine vient de recevoir, par le « Sphinx », la même avionnette de tourisme qui a servi si brillamment à M^{me} Hilsz.

Cette avionnette sera incessamment mise en montage, à l'Escadrille militaire de Biênhoà, et servira ensuite à l'entraînement des membres pilotes et non pilotes de l'Aéro-club.

AVIATION

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

Le comité chargé d'élaborer le programme de la Journée de l'Aviation, dont la date est fixée au 28 décembre, s'est réuni samedi à 21 heures, au siège de l'amicale des A. C. C., rue Larclause.

Étaient présents : M^e Mathieu, président de l'Aéro-club, le capitaine Gaulard, M. d'Or, d'Air-Orient, M. le capitaine Ménès, M. Morant, M. Geneste, M. Esquevin, M. [Lucien] Toulza, M. Lemaître, M. Fatta, de la Cie aérienne française, M. Rousseau, M. Barbier et les représentants de la presse saïgonnaise.

On passe immédiatement à l'élaboration du programme. Le capitaine Gaulard met son escadrille à la disposition du comité, cinq avions peut être sept. Elle exécutera un vol de groupe et un lâcher de parachutes lestés et avec passager. Cette démonstration se déroulera vers 16 h 30.

À 16 h 30 aura lieu la présentation de l'avion Caudron que vient de recevoir l'Aéro-club.

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.

M. Ménès présentera son hydravion avec grand pavois.

Ensuite, il sera procédé au lâcher de 100 ballons Citroën. Entre-temps, le terrain de Tan-Son-Nhut et les villes de Saïgon-Cholon seront inondées de papillons prospectus multicolores

Le matin, il sera procédé à la vente d'insignes dans les rues de Saïgon par de charmantes jeunes filles.

Un bal sera organisé, probablement à la Philharmonique, avec le concours d'un hôtelier de la place.

Le comité fixe ensuite le prix d'accès du terrain : Chaises 2 \$, entrée 1 \$ et indigènes 0 \$ 20.

Les établissements Bainier organiseront un service d'autobus pour assurer le transport des assistants.

La fanfare du 11^e R. I. C. prêtera son concours.

M^e Mathieu a réservé pour la fin la nouvelle sensationnelle :

« J'ai demandé, dit-il, à la direction des P T. T. l'autorisation d'émettre un cachet ou une surcharge spéciale en l'honneur de cette journée à l'occasion de la malle aérienne qui partira samedi.

La surtaxe perçue sera versée au profit de l'Aéro-club.

M. Mathieu attend avec confiance une réponse télégraphique de Hanoi.

Un des journalistes présents proposa l'émission d'une vignette, mais le temps matériel manque pour l'exécution de cette intéressante suggestion.

Toutes les questions ayant été ainsi résolues, le comité se sépara.

Il était minuit.

UNE FÊTE DES AILES

Le meeting d'aviation de Tân-son-Nhut
(*La Dépêche d'Indochine*, 29 décembre 1930)

La fête d'aviation organisée par l'Aéro-Club de Cochinchine s'est déroulée hier sur le terrain de Tân-son-Nhut. Dès 15 heures, les autos se suivaient sur le tour de l'Inspection et, arrivées à Tân-son-Nhut se rangeaient en file au bord du terrain. Sous un hangar, le buffet, tenu par le sympathique propriétaire de la [Ronde](#), M. Walthausen, offrait ses rafraîchissements aux gosiers altérés. Et ce ne fut pas de trop, car le soleil, à cette heure du jour, était plutôt ardent.

Cette chaleur n'empêcha pas un public nombreux, avide de spectacles nouveaux, de se rendre à Tân-son-Nhut. On y vit le gouverneur de la Cochinchine, le général Vallier et M^{me}, le général Paulet et M^{me}, M. le Procureur général Bourayne, M^e Mathieu, M^{me}, MM. Thomas, Potier, Fatta et M^{me}, M. Darrigade et M^{me}, M. le commandant Audouit, colonel Chadebec de Lavalade, M^{me} Manès, M^e Desgrands, M^e Vaucelle, M^{me} et M^{lle}, M^e Dusson, M. Esquevin, M. Pech et M^{me}, Dr Vielle et M^{me}, M^{me} Auzerda, M. Lonis Ohl, Dr Augagneur et M^{me} ; Dr Dufossé, M. Nadaud, M. Collet, M. Méchin, M. Van den Born, M. Boy, etc.

[Tous les côtés du vaste terrain étalent en outre bordés d'Annamites curieux qui s'offrirent ainsi le meeting à l'œil.](#)

Le service d'ordre était assuré par des membres de l'Aéro-Club : MM. Lemaitre, secrétaire du Comité ; Toulza, Genesse, Morand, Martini, Piétri, Vally. Sur un terrain aussi peu défendu, ces messieurs eurent fort à faire et, malgré leurs efforts et leur peine, réussirent difficilement à maintenir un ordre dont le public ne se souciait guère.

De charmantes jeunes filles offraient des insignes fort élégants : deux ailes accolées. C'étaient M^{lle} Hévin, de Saint-Pern, Boyer, Desvignes, Sécot, Luya, Omnès. Nous nous permettrons d'offrir à ces demoiselles les compliments les plus sincères, car, par cette chaleur, elles eurent vraiment du mérite à remplir leur délicate mission.

Le programme se déroula sans accroc. Le matin, vers 8 h. 30, le lieutenant de vaisseau Menès avait survolé Saïgon en lançant des programmes de la fête de l'après-midi. Vers 16 heures, on entendit vrombir des hélices dans l'azur au dessus de Tân-son-Nhut. C'étaient [sept avions de l'escadrille de Biênhoà, qui, formés en V, survolèrent le terrain](#) sous le commandement du capitaine Goulard. Et le public de s'exclamer : que c'est joli ! De fait, cette démonstration fut la plus réussie de toutes ; c'était bien la première fois que les Saïgonnais voyaient un groupe d'avions aussi nombreux voler dans ce dispositif.

Le lieutenant de vaisseau Menès fit ensuite quelques tours de terrain, lançant des prospectus multicolores, dont la pluie tournoyante s'abattit lentement sur l'herbe.

Puis ce fut M^e Mathieu qui prit place dans l'avionnette de l'Aéro-Club, avec le capitaine Goulard pour pilote ; il bombarda et incendia une paillote et, tout fier de cet exploit simili-guerrier, reprit contact avec le sol. La Compagnie Air Orient sortit deux de ses berlines pour donner des baptêmes de l'air. La première se montra rétive et ne voulut rien savoir pour décoller. La seconde s'envola avec une aisance et une élégance remarquables, emportant plusieurs passagers.

[N'oublions pas de noter qu'au cours de ces démonstrations, deux descentes en parachutes furent exécutées, avec mannequins. Les parachutes s'ouvrirent fort bien et descendirent avec lenteur, au grand ébahissement des nhaqués qui bordaient les routes aux environs et ouvrirent de grands yeux à ce spectacle imprévu.](#)

Pendant toute l'exécution de ce programme, la musique de la Marine, dirigée par M. Boucoiron, joua des morceaux de circonstance, animant de ses airs joyeux le champ d'aviation.

Il nous est revenu que certains trouvèrent les démonstrations aériennes un peu simplettes. Ils s'attendaient, paraît-il, à des acrobaties mirifiques, à des virtuosités sensationnelles, looping the loop, descente en vrille, etc. etc.

Cette attente a été déçue et pour une bonne raison : c'est que les appareils qui furent mis en vol hier, aussi bien militaires que civils, ne sont pas disposés pour de telles expériences. On ne voit pas bien les berlines de l'Air-Orient bouclant la la boucle. Ce que le Comité de l'Aéro-Club a voulu faire, c'est de donner, avec le concours gracieux de toutes les formations aériennes locales, une fête qui attirât l'attention du public sur les choses de l'Air, le forçât à s'y intéresser. Si ce but a été atteint, et nous le pensons, nous ne pouvons que le remercier et le féliciter de son initiative, car la chose n'était pas aisée. Déjà, un gros élément d'intérêt rétrospectif lui manquait : on sait, en effet, que le vaillant pilote Van den Born, dont, par le choix de la date du meeting, on a voulu commémorer l'audacieux exploit d'il y a vingt ans, n'a pas pu reconstituer l'avion qu'il pilotait à cette époque : « Le Ministre, comme il nous le disait plaisamment hier, a pris trop grand soin de sa précieuse personne. »

Dans ces conditions, le meeting n'a pu être et ne devait être qu'une série de démonstrations des divers emplois de l'avion et on a eu raison d'éviter toute expérience dangereuse, destinée uniquement à épater les populations.

Le programme épuisé, le soleil commençait à décliner, les autos à la file quittaient le terrain, les avions rentraient au hangar. Et nous pensions que ce début amorçait en somme de magnifiques promesses. Sur ce terrain encore mal aménagé, pourvu seulement de quelques hangars, des héros de l'air ont déjà atterri, les ailes se sont ouvertes de plus en plus nombreuses. Ayons foi en l'avenir et disons-nous que d'autres fêtes de l'aviation se donneront peut-être dans un temps qui n'est pas éloigné et satisferont les plus difficiles.

À l'Aéro-club
(L'Écho annamite, 15 janvier 1931)

Le comité directeur de l'Aéro-club s'est réuni hier soir sous la présidence de M^e Mathieu. Étaient présents : MM. Van den Born, Morand, Sée, Lemaître, Geneste, Rousseau, [Richard] Jamas², Potier, [Lucien] Toulza.

Il a été procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de l'assemblée générale du 4 février prochain, puis de nombreuses questions très importantes furent étudiées. Nomination d'une commission pour élaborer un programme d'utilisation rationnelle de l'avionnette.

Conditions d'obtention du brevet de pilote. Recherche d'un local de réunion. Création d'une section de vol à voile sous la direction de M. Rousseau dont la compétence ne fait aucun doute. Vœux pour la création de nombreux terrains d'atterrissage par l'administration et les grosses plantations. Création d'une carte des terrains d'atterrissage ; Admission des jeunes gens à l'aéro-club grâce à une réduction de 50 % des cotisations à leur égard. L'assemblée admet ensuite le principe de conseillers techniques militaires, etc.

Ainsi qu'on le voit, l'Aéro-club de Cochinchine est dans une période d'activité qui promet.

² Richard Jamas : surtout connu comme pionnier des liaisons radiotélégraphiques par ondes courtes entre l'Indochine et la France. Concessionnaire de 50 ha à Biênhoà, il renonce en 1928. Largement battu aux élections coloniales de 1930. Il semble avoir quitté l'Indochine peu après l'obtention de son brevet de pilote.

AVIATION
Le sport aérien en Cochinchine
(*L'Écho annamite*, 22 janvier 1931)

À Saïgon, les pilotes civils ont volé, pour la seconde fois. Venus très nombreux, les adeptes de l'aviation et membres de l'Aéro-club ne purent tous voler.

Un pilote militaire, mis gracieusement au service de l'Aéro club, fit faire de la double commande. Une douzaine de pilotes volèrent. Un élève pilote, le premier, M. [Richard] Jamas, fit trois petits tours réglementaires, après avoir présenté sa police d'assurance et remis 200 p.

M. Chevreton, directeur de la Banque de l'Indochine*, et M^{me} Bertron volèrent comme passagers. MM. Geneste et [Lucien] Toulza volèrent seuls.

Tribune de nos lecteurs
LETTRE OUVERTE À MONSIEUR GENESTE,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE « L'AÉRO CLUB » DE COCHINCHINE, À SAIGON
(*L'Écho annamite*, 10 avril 1931)

Monsieur le secrétaire général,

J'ai lu, avec intérêt, votre article paru dans le journal *La Dépêche* du 23 février dernier, ainsi que le communiqué, publié par l'*Opinion* du 4 mars, au sujet du service de l'Aviation et de sa propagande en ce pays, notamment la formation en Cochinchine du premier pilote aviateur qu'est M. Jamas qui a pris son premier vol ces jours derniers, à Tân Son Nhut, le « Bourget saïgonnais ».

C'est, en effet, un grand pas vers le progrès réalisé par le génie français en ce pays, dont le brillant avenir est indissolublement lié à l'évolution du peuple annamite.

[L'élément indigène est tout à fait négligé]

Malheureusement, nous constatons, avec surprise et tristesse, que dans cette manifestation d'activité, ou mieux dans cette branche d'étude, l'élément indigène est tout à fait négligé. On rencontre bien, à Bachmai et à Biênhoà, quelques Annamites, employés comme ouvriers ou mécaniciens. Mais d'apprenti aviateur aucun.

Nous cherchons vainement la cause de cette abstention, d'autant plus regrettable que la politique de collaboration ne serait qu'un vain mot si on ne parvenait pas à se mieux comprendre.

Les pays extrême-orientaux, tels que la Chine du Sud, le Siam, les Philippines, les Straits, etc., ne reculent devant rien pour former leurs pilotes aviateurs, et depuis la fin de la Grande Guerre, on peut voir évoluer dans le ciel d'Asie des escadrilles d'avions pilotés par des aviateurs de couleur, qui font honneur à leur pays et à leurs éducateurs blancs

Quant à l'Indochine, l'élément autochtone brille par son absence totale dans cette évolution mondiale.

En présence de cette infériorité manifeste et outrageante, les Annamites se demandent à quoi rime la politique de collaboration tant préconisée. Notre rancœur est d'autant plus profonde que, vivant depuis plus de trois quarts de siècle sous la protection de la France, nous sommes restés encore, à tous les points de vue, moins favorisés que nos voisins : le Sam, pays indépendant, et les Philippines, placés volontairement sous la protection américaine depuis une trentaine d'années seulement.

Nés sur une terre de climat presque malsain, nous n'avons pas la constitution d'un Russe ou d'un Tibétain. Mais nous ne manquons ni de courage ni d'énergie, et, tout comme les hommes jaunes des autres pays, nous pourrions faire, ce nous semble, de bons marins ou d'excellents aviateurs.

Aussi, nous aimons à espérer, du fond de notre cœur Monsieur le secrétaire général, que, usant de votre autorité et de votre compétence, vous daignerez chercher remède à une situation qui ne va pas à l'avantage des intérêts franco-annamites.

Peuple intelligent et doué d'une force d'expansion et de production remarquable, nous, Annamites, nous ne pouvons nous résigner à la décadence inévitable avec l'actuel régime d'évolution à l'écrevisse qu'on semble vouloir nous imposer.

NGUYEN TU-VAN

ON VOLE À SAÏGON
L'AÉRO-CLUB DE SAÏGON A SUPPLÉÉ
À L'ABSENCE DE CENTRE D'ENTRAÎNEMENT
(*Les Ailes*, 16 avril 1931)

Pendant le mois de février, les séances de vol en double commande et d'entraînement, au nombre de quinze, se sont poursuivies très régulièrement et sans incident, sur le terrain de Tân-Son-Nhut.

Les actifs moniteurs Busca et Bourgeois ont fait effectuer, tant aux pilotes de réserve en cours de réentraînement qu'aux élèves, 191 vols en double commande, soit au total 19 heures de vol.

Les pilotes ou élèves lâchés ont effectué 83 vols d'entraînement, totalisant ainsi 10 heures et 37 minutes de vol.

Enfin, quinze vols de propagande représentant 1 heure 47 minutes ont été offerts à des personnes s'intéressant aux choses de l'air.

Au total, l'unique appareil du Club, un Caudron 232, à moteur Renault 95 CV. a effectué, durant le mois, 279 vols d'une durée totale de 31 heures 24 minutes.

Sept pilotes de réserve se sont entraînés en double commande : MM. Andlauer, Chaut, Cros, Fleury, Morant, Moret et Quintin.

Cinq ont été lâchés et ont rejoint à l'entraînement les deux pilotes de réserve lâchés en janvier : MM. Geneste et Toulza.

Le premier élève du Club, M. Jamas, a été lâché après 64 tours de piste et 5 heures, 50 minutes de vol.

Huit pilotes volent donc seuls maintenant : MM. Andlauer, Chaut, Cros, Fleury, Geneste, Jamas, Quintin et Toulza.

Deux élèves pilotes, MM. Pichardie et Rousseau, ont commencé les séances de double commande.

Deux nouveaux élèves, M^e Hercourt et M. Denkwitz, inscrits à la fin de février, ont commencé leur entraînement, au début de mars.

D'autres inscriptions sont d'ailleurs imminentes et le succès s'affirme de séance en séance.

À l'Aéro-Club de Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1931)

L'assemblée générale statutaire de l'Aéro-Club de Cochinchine a eu lieu au Majestic Palace*, son nouveau siège social.

Une trentaine de membres y assistaient.

Le président a ouvert la séance en soulignant l'importance de plus en plus grande prise par le Club, importance clairement démontrée par le nombre de membres présents à l'assemblée. Il rappela la naissance toute récente de ce jeune groupement, issu de la ligne des Amis de l'Aviation et se félicite des résultats obtenus en quelques mois.

L'Aéro-Club est entré dans une ère de réalisations dont les possibilités sont illimitées et le champ le plus vaste est ouvert à son activité. Le nombre des adhésions qui augmente tous les jours, autorise tous les espoirs.

Le compte-rendu financier fut présenté par M. Rousseau qui indiqua l'état satisfaisant de la trésorerie. Puis, M. Lemaitre donna quelques explications sur les recettes et dépenses de l'année écoulée.

Le président a proposé ensuite la modification des statuts, remaniés et augmentés d'un règlement intérieur par M. Geneste.

Après lecture et quelques retouches de détail, statuts et règlement ont été adoptés à l'unanimité.

Il en fut du même du règlement de vol approuvé sans débat.

Une discussion s'engagea alors, au sujet de l'achat d'un nouvel avion école pour la formation des élèves pilotes. La question fut renvoyée à l'étude des commissions techniques et de propagande, l'une en ce qui concerne la recherche des fonds nécessaires, l'autre, relativement au choix de l'appareil.

Un programme de conférences est en élaboration pour l'instruction des élèves.

Il sera complété par un cours de préparation de mécaniciens d'avions, destinés aux jeunes gens n'ayant pas accompli leur service militaire. MM. Gros et Rousseau ont bien voulu se charger de ce soin.

Le renouvellement du conseil d'administration eut lieu, à la suite.

La séance fut levée à 0 h. 15, après qu'il fut décidé d'offrir un vin d'honneur à M. Lemaitre, secrétaire-trésorier sortant, en instance de départ en France.

Aéro-Club de Cochinchine
(Saïgon sportif, 5 juin 1931)

Dimanche dernier, à l'aérodrome de Tan-son-Nhut, de nouveaux essais de vol à voile ont été effectués, essais, qui, du reste, furent couronnés de succès.

Sur le terrain, de nombreux sportifs et spectateurs étaient présents : M^{mes} Rousseau, Vignais, M^{lle} Desvergues, MM. Chevreton, Busca, Toulza, Fleury, Morand, Bollet, Rousseau, Chaudon, Vignais, Geneste, Martin, Martiny, Pichardie, maître Pinaud, MM. Gaillard, Raffin.

Successivement, Busca, Rousseau, Pichardie tentent de décoller, mais pas la moindre petite brise et le planeur n'effectue que de belles glissades.

Enfin du vent ! Morand prend « le manche à balai » et se fait tirer à toute allure. Après une course de 20 mètres, le planeur décolle et fait un bond d'une dizaine de mètres. Malheureusement, la rupture du palonnier n'a pas permis au pilote de prolonger son vol.

Pour fêter ce succès, tout le monde bondit au bar où des hourrahs prolongés sont poussés pour ce début prometteur.

LES AILES AUX COLONIES

Les encourageants débuts de l'Aéro-Club de Cochinchine
(*Les Ailes*, 11 juin 1931)

À Saïgon, un intéressant mouvement aéronautique a été déclenché par l'Aéro-Club de Cochinchine. Celui-ci poursuit une active campagne en faveur de l'entraînement des pilotes et observateurs

AIDE-TOI, les pouvoirs publics t'aideront, a dû être le principe directeur de ceux qui ont voulu créer à Saïgon un mouvement aéronautique et qui, d'ailleurs, sont en train de réussir dans le bel effort qu'ils ont tenté. Cet effort s'est traduit par la création d'un Aéro-club de Cochinchine dont *Les Ailes* ont eu, à plusieurs reprises, l'occasion de signaler la louable activité.

Saïgon compte un certain nombre de pilotes de réserve qui, depuis qu'ils sont dans la colonie, ont dû cesser tout entraînement. Il n'y a pas de centre en Cochinchine. Le nouvel aéro-club a pensé qu'il convenait, en premier lieu, de remédier à cet état de choses. À peine constitué, il a acquis un avion — un Caudron 232 à moteur Renault 95 CV — et l'a mis à la disposition de ses membres pour permettre, soit aux pilotes de s'entraîner, soit à ceux qui n'étaient point pilotes de le devenir.



Le Caudron 232 à moteur Renault 95 CV de l'Aéro-club de Cochinchine.

Le résultat fut, tout de suite, encourageant : dix pilotes qui n'avaient pas volé depuis 1919 se sont remis à l'entraînement et six élèves — dont une femme [Raymonde Nicolle] — commencèrent leur apprentissage. Le 4 avril, le premier pilote formé par l'Aéro-Club de Cochinchine, M. Richard Jamas, industriel, passait brillamment les épreuves du brevet, après avoir été « lâché » au bout de cinq heures de double commande, correspondant à 64 tours de piste.

Ce résultat avait été précédé, quelques jours auparavant, du baptême de l'avion. Sur le terrain de Tan-Son-Nhut, la marraine, M^{me} Chevretton, femme du directeur de la Banque de l'Indochine, avait eu la délicate pensée de donner au Caudron 232 le nom de *Petite-Maryse*, en souvenir de la gracieuse Française qui, la première, réalisa le voyage France-Indochine sur un avion de tourisme.

Peu de temps après, le Caudron fut d'ailleurs endommagé à la suite d'une prise de contact brutal avec le sol. Grâce au concours de l'Aviation militaire, l'appareil fut rapidement remis en état. Mais pour éviter que l'immobilisation de l'unique avion du club n'entraînât l'interruption des vols, un deuxième avion — un Caudron également — fut commandé.

Le programme d'aviation active de l'A..C.C. ne se limite pas à la formation et à l'entraînement des pilotes. Une section de vol sans moteur a été créée avec, à sa tête, M. Rousseau, aidé de MM. Morand, vice-président ; Bollet, secrétaire ; et Pichardie, trésorier.

Sous la direction de M. Rousseau, un planeur a été construit à Saïgon même. C'est un « zogling », fort bien réalisé, dont les essais ont dû avoir lieu dans le courant de mai.

L'Aéro-Club de Cochinchine se propose d'aménager sur l'aérodrome de Tan-Son-Nhut un véritable « club-house », de façon à attirer à lui de nouveaux adeptes. Son programme comporte également l'organisation de conférences, de rallies, de sorties-promenades. Il veut rendre l'Aviation attrayante et sa Commission des Fêtes composée de MM. Morand, président ; Goetz, Potier, Piétri, Moret, Martiny et Pichardie, s'y emploie très heureusement.

L'effort essentiel de l'Aé. C. C. se portera toutefois sur l'entraînement des pilotes mobilisables : il veut obtenir pour ceux-ci des périodes volontaires annuelles dans les escadrilles d'Indochine et l'assimilation de son école aux centres civils de la Métropole. En outre, il entend créer une école de mécaniciens pour les jeunes gens qui désirent accomplir leur service militaire dans l'Aéronautique et entreprendre la campagne nécessaire pour obtenir des pouvoirs publics les aérodromes et les terrains de secours qui sont indispensables au développement de l'Aviation -de tourisme.

Le bureau du club est composé de : M^e Mathieu, président ; colonels Sée et Cros, vice-présidents ; Geneste, secrétaire général ; Bollet, secrétaire adjoint ; Rousseau, trésorier général ; et Pichardie, secrétaire adjoint. Le conseil d'administration comprend, en outre, MM. Van den Born, Faget, Goetz, Toulza, Moret, Moraud, Chevretton, Fleury³ et Dusson.

Une commission technique, présidée par M. Cros et ayant pour membres MM. Rousseau, Toulza, Bourgeois, Van den Born, Fatta et Morand, est assurée du concours précieux de deux conseillers techniques de l'Aéronautique indochinoise : le capitaine Gaulard et le lieutenant de vaisseau Menès.

L'administration de l'Aé.C.C. est complétée par une commission sportive que préside M. Fleury et qui a pour membres : MM. Bollet, Cros, Goetz, Rousseau, Moret et Toulza, et d'une commission des finances comprenant MM. Chevretton, président ; le colonel See, Dusson, Courtial, Pichardie, Faget et Fleury.

Il faut enfin signaler que l'Aéro-Club de Cochinchine a vécu jusqu'à maintenant sans aucune subvention officielle et que, tandis que les pilotes de réserve de la métropole perçoivent une indemnité de vol, ceux de Cochinchine, au contraire, sont obligés de payer leur entraînement.

L'A.O.R.A.A. À SAIGON

À la campagne de l'Aéro-Club de Cochinchine en faveur de l'entraînement, va s'ajouter celle de l'Association des officiers de réserve de l'armée de l'air. Une section Cochinchine-Cambodge de l'A.O.R.A.A. vient, en effet, de se constituer à Saïgon.

Son bureau provisoire est ainsi formé : Président : colonel Glaize ; vice-présidents : lieutenant Étienbled (observateur), et lieutenant Maurice (pilote) ; secrétaire général : lieutenant Geneste (pilote) ; trésorier général lieutenant Maurin (pilote).

Dans le cadre de la Réunion des officiers de réserve de la division Cochinchine-Cambodge, cette section a pour buts immédiats : 1° L'obtention des périodes volontaires annuelles pour le personnel navigant, telles qu'elles existent en France ; 2°

³ *Albert Louis Fleury* : fils de [Joseph Fleury](#), longtemps commissaire-priseur à Hanoï (1910-1937) : Avocat à Cantho, puis auprès de la cour d'appel de Saïgon.

La création d'une école de perfectionnement de l'Aéronautique, comme pour les autres armes.

Encore une fois, alors que l'entraînement des réserves se place de plus en plus à l'ordre du jour et fait l'objet, dans la Métropole, d'un gros effort de la part de l'État, il semble anormal de négliger en Indochine l'appoint d'un noyau de pilotes et d'observateurs de complément susceptibles de rendre des services en cas de besoin.

À l'Aéro-club.
École de tourisme
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1931)

L'école de tourisme de l'Aéro-club de Cochinchine vient de compléter son premier succès.

À la suite de la séance d'entraînement, M. [Richard] Jamas a satisfait aux épreuves du brevet de tourisme, après avoir dépassé les 15 heures de vol obligatoires.

Le brevet comporte :

1° Une épreuve d'altitude et de vol plané, soit une montée à 600 M. et descente moteur au ralenti, avec atterrissage à moins de 150 m. d'un point fixé.

2° Une épreuve d'adresse, soit un vol autour de 2 bouées situées à 500 mètres l'une de l'autre, au cours duquel 5 huit (cinq 8) doivent être décrits, chaque virage étant effectué autour d'une des 2 bouées.

Cette épreuve doit être exécutée à une altitude de 200 m. avec atterrissage à moins de 50 m. d'un point fixé.

M. Jamas a reçu sur le terrain les félicitations de la commission pour les qualités qu'il a montrées dans l'exécution de ces vols. Les pièces du brevet ont été envoyées à l'Aéro-club de France, aux fins d'homologation.

Ainsi se trouvera confirmé le premier pilote formé par l'Aéro-club de Cochinchine.

Entraînement des pilotes

L'entraînement des pilotes et élèves-pilotes va être interrompu pendant un certain temps.

Un autre avion de même type que « la Petite Maryse » va être commandé d'urgence en France.

En attendant, le planeur de la section de vol à voile, qui va faire ses débuts dans le courant du mois, permettra aux amateurs de se livrer aux douceurs des glissades

L'Aéro-Club reprend son vol !
(*Saigon sportif*, 30 octobre 1931)

Un bref communiqué, éloquent dans son laconisme, indiquait samedi aux pilotes et élèves-pilotes de l'Aéro-Club de se trouver dimanche matin sur le terrain de Tan-Son-Nhut, pour reprendre l'entraînement.

Il mettait le point final à une longue période d'attente et d'atermoiements, durant laquelle, à la suite d'un malencontreux incident, l'Aéro-Club avait dû interrompre son activité aérienne.

Aussi, tous les fidèles du « manche » sont-ils présents, impatients d'escalader le ciel. Les élèves-pilotes : M^{me} Abadie, MM. Hercourt, Pichardie, Rousseau ; les pilotes MM. Bollet, Geneste, Cros, Fleury, Morant, Toulza.

Après un vol d'essai en double commande avec le dévoué moniteur sergent-chef Busca, qui a bien voulu reprendre son poste au Club, les pilotes repartent seuls pour quelques tours de piste, Les élèves se remettent à la double commande et ne semblent pas se ressentir de cette interruption. Tous s'accordent à déclarer le nouveau Caudron très agréable à piloter.

Quelques visiteurs suivent avec intérêt les évolutions des uns et des autres : M^{me} et M. Louvet, M^{me} et docteur Couturier, M^{me} et M. Thibaut, M^{me} Rousseau, M. Chevreton, etc..., tandis qu'un bar tenu par le sympathique hôtelier du *Mékong* permet le réconfort qu'exige un lever matinal.

Aussi plus de 4 heures de vol sont-elles accomplies au cours de cette première séance.

L'Aérodrome de Tan-son-Nhut va retrouver ainsi son animation dominicale. L'attrait de ces réunions ira croissant puisque ce sont deux appareils qui vont pouvoir prendre l'air à la fois, sans compter le Moth-Morane de M. Vincens, nouveau membre du Club, récemment arrivé de France avec son avion.

L'Aé. C. C. est heureux d'exprimer, une fois de plus, sa reconnaissance à tous ceux qui, par leur généreuse souscription, lui ont permis l'acquisition de son matériel volant.

Ses remerciements vont également au capitaine Gouet, commandant l'escadrille de Biênhoà, au lieutenant de Lauzanne, commandant le parc, et à ses mécaniciens qui ont assuré le montage.

Il réunit dans sa gratitude le colonel Glaize, agent général de la Cie Air-Orient, MM. d'Or, chef de base, et Martin, chef mécanicien, dont le précieux concours lui a toujours été largement acquis en toutes circonstances.

De cette collaboration cordiale entre l'aviation militaire, l'aviation commerciale et l'aviation de propagande. doivent sortir les plus efficaces résultats pour le développement de la navigation aérienne en Indochine, sous toutes ses formes.

C'est cette union étroite sous le signe des cocardes que doit consacrer le Gala des Ailes !

AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE

Communiqué aérien
(*Saigon sportif*, 6 novembre 1931)

Les pilotes et élèves pilotes de l'Aéro-Club de Cochinchine ont profité des fêtes de la Toussaint pour continuer leur entraînement.

Étaient présents :

MM. Bollet, Andlauer, Toulza, Vincens, M^{me} Abadie, Hercourt, Pichardie, Rousseau, Hennequin.

Quelques amis de l'Aviation ont été remarqués sur le terrain : M^{me} Rousseau ; M^{me} Toulza ; MM. Chaudon, Dissès, Mitchell, Martin.

Le sergent-chef Busca a mis à profit ces deux séances consécutives pour pousser activement le travail de ses poussins,

Le Bar du Mékong n'avait pas oublié ses rafraîchissements très appréciés par ces temps de canicule.

M. PIERRE PASQUIER REND VISITE À L'AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE

IL A INAUGURÉ UNE STÈLE À LA MÉMOIRE DE L'ÉQUIPAGE TOMBÉ À SANDOWAY

(*Les Ailes*, 21 janvier 1932)

Sur l'invitation de l'Aéro-Club de Cochinchine, M. Pierre Pasquier, gouverneur général de l'Indochine, s'est rendu le mois dernier à l'aérodrome de Than-Son-Nhut, accompagné de MM. Graffeuil, du général Billotte, commandant supérieur des troupes d'Indochine, et du général Vallier.

Reçu par M^e Mathieu, président de l'Aéro-club de Cochinchine, et Geneste, secrétaire général, M. Pasquier s'est fait présenter les pilotes et élèves-pilotes du club : M^{me} Abadie, MM. Andlauer, Bollet, Fleury, Geneste, Lemaître, Chaut, Toulza, Consigny, Hercourt, Pichardie, Rousseau. Il a procédé ensuite à la pose de la première pierre de la stèle que l'aéro-club fait élever à la mémoire de l'équipage de la Compagnie Air-Orient tombé à Sandoway pour la liaison aérienne Indochine-France.

Les Forces aériennes de terre et de mer étaient représentées à cette cérémonie par l'escadrille n° 2 et un hydravion de la base du Donai.

M. Pasquier et le général Billotte ont effectué ensuite un vol à bord du Luciole, de l'aéro-club, piloté par le moniteur, le sergent-chef Busca.

Ainsi se trouvent officiellement reconnus les efforts de l'Aéro-club de Cochinchine pour le développement de l'aviation de tourisme dans la colonie, où l'avion doit rendre d'énormes services.

L'Aéro-club de Cochinchine, dont les efforts viennent d'être officiellement consacrés, peut se montrer fier des résultats obtenus, puisque malgré une interruption de plusieurs mois, due à la casse de son premier appareil, il compte actuellement deux élèves en instance de brevet — MM. Rousseau et Pichardie — et un troisième, M. Consigny, qui vient d'être lâché.

Le matériel se compose de deux avions Caudron 232 Renault 95 CV. Un des membres du club, M. Vincens, sous-directeur de la Banque de l'Indochine, parti de Paris, a rallié Saïgon à bord de son Moth-Gipsy. Un autre encore, M. Fleury, avocat, attend incessamment un Potez 36.

L'Aéro-Club de Cochinchine est un nouvel exemple de ce que peuvent entreprendre et réussir des initiatives ardentes et désintéressées; comme il est naturel, ce club attend toujours une aide matérielle des pouvoirs publics.

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1932)

De Saïgon à Hanoï par la voie des airs. — Nous avons dit dernièrement que M^e Fleury, avocat-défenseur à Saïgon, sitôt reçu son avion de tourisme, viendrait, par la voie des airs, à Hanoï visiter ses parents, nos excellents concitoyens M^e Fleury, le sympathique commissaire-priseur, et M^{me} Fleury. Son frère aussi, notre bon ami M. Fleury, des Douanes, en service à Haiphong. L'avion est arrivé ; il a été essayé et notre correspondant de Saïgon nous avise que, si le temps le permet, M^e Fleury s'envolera lundi matin, à destination de Hanoï.

M^e Fleury est le premier Français qui possède à la Colonie un avion personnel.

COCHINCHINE

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

Le 5 décembre a eu lieu à Saïgon le Gala des Ailes auquel assista M. Pasquier. M^e Mathieu, président de l'Aéro-club, prononça à l'issue du banquet un excellent discours.

COCHINCHINE

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 5 mai 1932)

MM. Hercourt et Chaudon ont appris à voler, ce qui porte à six le nombre des pilotes formés en Cochinchine, à l'école de l'Aéro-club dont le moniteur est M. [Lucien] Toulza.

Paul GANNAY, président (juillet 1932)

inspecteur général de la Banque de l'Indochine.

Voir [encadré](#).

Cochinchine

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 août 1932)

Baptême d'un avion. — Hier matin, le gouverneur général Pasquier en présence de MM. Berland, administrateur de la province de Gia-Dinh, Van den Born et Fath, présidents du Touring Club aérien, Gannay, directeur de la Banque de l'Indochine, du secrétaire général M. Pagès, du général Vallier, M^e Mathieu, Chevretton et plusieurs autres notabilités, a baptisé un avion Potez destiné à l'école d'aviation du Touring club aérien en brisant une bouteille de champagne sur l'axe de l'hélice.

(*L'Alliance franco-annamite*, 7 août 1932)

Mercredi. — Hier, à la soirée de l'Aéro-Club de Cochinchine, M. Pasquier est arrivé vers 21 h. 30 à l'*Éden* ; il fut reçu par le président de l'Ae. C. C., M. Gannay.

Quand le gouverneur général fit son entrée dans la loge d'honneur, il fut salué par *La Marseillaise*. Prisent place à ses côtés : M. le secrétaire général Pagès et M^{me}, M. le gouverneur de la Cochinchine et M^{me} Eutrope, M. Gannay et de lieutenant Brusseau, officier d'ordonnance. Après le spectacle, M. Pasquier s'est rendu au *Perroquet* où se continua la fête avec l'Aéro-Dancing.

COCHINCHINE

SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 août 1932)

Une réception à l'Aéro-Club de Cochinchine. — Le colonel Kraemer, chef de l'Aviation militaire indochinoise, accompagné du capitaine Puyperoux, a été reçu dimanche matin à l'Aéro-Club de Cochinchine par son président, M. Gannay, et tout le comité de direction. Les pilotes et les élèves-pilotes qui avaient évolué de 6 heures à 10 heures 30 lui ont été présentés. Le Colonel a visité ensuite les hangars de la Compagnie « Air-Orient » où il a été reçu par M. Dor [d'Or]. Le Colonel a été particulièrement intéressé et il n'a quitté le terrain d'aviation qu'à la fin de la matinée.

Le soir, un dîner a été offert au colonel Kraemer par la section de Cochinchine Cambodge de l'Association des officiers de réserve de l'armée de l'air, dans la grande salle de réception de l'Aéro-Club. Les officiers de réserve ont demandé l'appui du Colonel pour que soient instituées en Indochine des périodes annuelles volontaires

d'instruction et la création à Saïgon et à Hanoï d'une section d'entraînement. Le colonel Kraemer, après avoir remercié les organisateurs de la réception de l'accueil reçu, a assuré les officiers qu'il mettrait toute son influence au service de leurs revendications.

AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE (*Les Ailes*, 18 août 1932)

Le conseil d'administration de l'Aéro Club de Cochinchine est, depuis le mois dernier, constitué de la façon suivante : M. Gannay, président ; MM. Cros et Fleury, vice-présidents ; M. Geneste, secrétaire général ; M. Pichardie, trésorier général ; M. Bollet, secrétaire adjoint ; M. Rousseau, trésorier adjoint ; MM. Faget, Toulza, Chevretton, Dusson, Cavillon, Lemaitre, Chaudon, membres. Le lieutenant de vaisseau Menès et le capitaine Gouet sont les conseillers techniques de l'Aé.C.C.

À l'heure actuelle, l'école de pilotage du club a formé huit pilotes dont M^{me} Abadie, la première aviatrice d'Indochine ; quatre élèves sont en instance de brevet et six font de la double commande.

Le club possède deux Caudron-Luciole ; un troisième appareil est en cours d'acquisition. En outre, il doit recevoir un des Hanriot 14 mis à la disposition des clubs de la F.N.Aé. par le ministère de l'Air.

L'Aéro-Club de Cochinchine va édifier sur l'aérodrome de Tan-son-Nhut un « club-house » et un tennis ; déjà un bar fonctionne sur ce terrain.

Le programme de propagande de l'Aé.C.C. est abondant : galas cinématographiques — une soirée a eu lieu le 2 août à l'Eden ; séance pour la jeunesse des écoles, bal des Ailes, etc.

À l'Aéro-Club

Un mois d'activité (*Saïgon sportif*, 16 septembre 1932)

L'Aéro-Club de Cochinchine n'a pas chômé pendant le mois d'août et les séances de pilotage se succèdent avec la même activité.

M^{lle} Raymonde Nicolle a été lâchée dimanche matin comme nous le signalions dans un précédent communiqué.

MM. Drouin, Boutin et Caillard⁴ ont passé avec succès les épreuves du brevet devant la commission habituelle.

Toujours le même noyau de pilotes assidus aux séances dominicales. 311 vols ont été totalisés en 44 heures 12 au cours du mois par messieurs :

Abadie, Bollet, Boutin, Brunet, Caillard, Chaudon, Consigny, Drouin, Fleury, Geneste, Hennequin, Hercourt, Heumann, Lemaitre, Martin, Nicolle, Toulza, Pichardie, Rousseau.

Baptêmes de l'air et vols de propagande, toujours nombreux, se succèdent tous les dimanches, dont les bénéficiaires ont compris ce mois-ci :

Mesdames de Saint-Allary, Marcou, Soyer, Bruner, Chambon, Jallet, Lagonelle, Blanc, Salomon, Le Thomas, Blot [Biot ?].

Mesdemoiselles : O'Connell, Autares, Poupin, Bouvier, Marcon, Khien.

⁴ Jacques Caillard : directeur du département assurances de la CCNEO et propriétaire de la plantation d'hévéas de Dong-Sô.

Auteur, en février 1936, d'un raid Paris-Saïgon sur Caudron Frégate (ci-dessous).

MM. Audiffret, Robin, Fraissard, Chambon, Tabaste, Daud, Gorsse, Marcon, Le Thomas, Brunel, Ballon, Dhers, Rougieras, Soyer, Challier, Poupin, Rabbione ⁵, Biot, Robin, Grant, Lagonelle.

L'aérodrome de Tan-son-Nhut devient le lieu de réunion dominicale à la mode où tous les fervents de l'air se retrouvent.

(Communiqué).

LA VIE ACTIVE DES SOCIÉTÉS

CHRONIQUE DES CLUBS AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE (*Les Ailes*, 6 octobre 1932)

À la fin du mois d'août, la situation de l'Aéro-Club de Cochinchine était la suivante : Onze pilotes formes et brevetés : MM. Jamas, Pichardie, Rousseau, Chaudon, Consigny, Hercourt, Ch. Martin, Boutin, Caillard, Drouin, Brunet.

Trois élèves-pilotes, en instance de brevet : M^{me} Abadie, M^{lle} Nicole (les deux premières aviatrices formées en Indochine), M. Rabbione.

Quatre élèves-pilotes en double commande : Heumann, Marty, Kerjean, Luong-Truong. Ce dernier élève, de nationalité chinoise, vient de débiter.

Neuf pilotes de réserve à l'entraînement : MM. Andlauer, Bollet, Cros, Fleury, Lemaître, Toulza, Raffin, Geneste, Hennequin.

Quarante baptêmes ont été donnés dans le courant du mois ; cinquante heures de vol ont été accomplies.

C'est avec deux Caudron « Luciole » à moteur Renault que l'Aéro-Club de Cochinchine a. effectué ce travail fort satisfaisant, en dépit de conditions atmosphériques souvent défavorables en la période actuelle.

AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE

École de pilotage (*Saigon sportif*, 14 octobre 1932)

L'activité aérienne de l'Aéro-Club de Cochinchine sait une progression énergique et les deux «Caudron Luciole » sont soumis à un labeur constant.

C'est ainsi que dans le mois de septembre, 350 vols eut été effectués en 44 heures.

L'école de pilotage compte un breveté de plus en la personne de M. Mario Rabbione. Les élèves pilotes : Heumann, Marty, Kerjean, Luong-Trung, poursuivent leur instruction en double commande.

À l'entraînement, toujours la même assiduité de la part des pilotes habituels : M^{me} Abadie, MM. Bollet, Boutin, Caillard, Chaudon, Consigny, Cros, Drouin, Fleury, Hennequin, Hercourt, Lemaître, Martin Nicolle (M^{lle}), Pichardie, Rousseau, Raffin, Rabbione, Testelin, Toulza.

La liste des baptêmes de l'air et vols de propagande s'allonge continuellement. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le carnet de baptême pour se rendre compte de l'enthousiasme des baptisés : M^{lles} de la Geneste, Mouttet, M^{me} Lacoste, MM. Sacco, Rossignol, G. Borie, Bobehier, Luong-Trung, Vo-van Ban, Mousillon.

⁵ [Mario Rabbione](#) : entrepreneur de peinture de Saïgon.

Le nombre des fervents pratiquant le manche à balai est aujourd'hui de 27 ; cette activité impose l'obligation d'acquérir un avion supplémentaire. Aussi l'Aéro-Club de Cochinchine vient d'être avisé qu'une nouvelle prime d'achat venait de lui être accordée par le Ministère de l'Air. Immédiatement, le bureau de l'Aé.C.C. a passé commande d'un « Caudron Phalène » à moteur Renault inversé.

D'autre part, sa flotte doit s'augmenter incessamment, puisque la Fédération Aéronautique lui signale l'envoi prochain d'un « Hanriot 14 ».

(Communiqué).

Une conférence à l'Aéro-Club de Cochinchine

Les pilotes et élèves pilotes sont instamment priés d'assister à la conférence de navigation aérienne qui sera faite par le commandant Bobehier, au siège social, le vendredi 14 octobre à 18 h. 30.

Présence indispensable.

Aéro-Club de Cochinchine

Coupe Paris-Saïgon (*Saïgon sportif*, 21 octobre 1932)

L'Aviation de la métropole et l'Aviation indochinoise ont, depuis plusieurs mois, des liens très intimes, notamment par la ligne régulière d'Air-Orient.

La Coupe Paris-Saïgon créée par l'Aéro-Club de France a été effectivement organisée pour resserrer ces liens et pour inciter les pilotes de tourisme à effectuer sur l'itinéraire Paris-Saïgon ou Saïgon-Paris des performances sans cesse améliorées sur cette ligne de grand avenir.

L'Aéro-Club de France n'a pas oublié d'associer l'Aéro-Club de Cochinchine à cette manifestation aéronautique.

Aussi le bureau de l'Aéro-Club de Cochinchine était avisé hier par un D.L.T. expédié par l'Aéro-Club de France que le pilote Lefèvre, compagnon d'Assolant et Loti pour la traversée de l'Atlantique, avait pris le départ du terrain d'Orly, mardi à 5 h. 46 et comptait rallier Saïgon en moins de 15 jours, afin d'être le premier tenant du Challenge.

L'Aéro-Club de Cochinchine est heureux de cette circonstance et c'est avec le plus grand plaisir qu'il accueillera tous les compétiteurs du Challenge. Les commissaires délégués de l'Aéro-Club de France qui sont susceptibles de contrôler à l'horodateur les arrivées des pilotes prenant part aux compétitions sont en dehors du Club :

MM. le lieutenant de vaisseau Menès, le capitaine Gouet, le chef d'escale d'Air-Orient d'Or, et à l'Aéro-Club de Cochinchine : MM. Bollet, Cros, Fleury, Geneste, Pillon, Rousseau, Toulza.

.....



(Annuaire complet de toute l'Indochine, 1933, p. 943)

Aéro-Club de Cochinchine

Assemblée générale
(Saïgon sportif, 24 février 1933)

L'Aéro-Club de Cochinchine a tenu mercredi soir son assemblée générale annuelle, et le nombre des assistants a démontré l'intérêt que les membres du Club portent à son existence.

M. Louis Couhé et M. René Lefèvre avaient tenu à donner à l'Aéro-Club une nouvelle marque de sympathie par leur présence à cette réunion.

Après ouverture de la séance par M. Gannay, président, M. Couhé prend la parole pour assurer l'association de toute sa sollicitude et déclarer sa profonde satisfaction des résultats obtenus. Il félicite l'aéro-club de son attachement à la cause de l'aviation qu'il sert si activement, et s'engage à s'employer, dès son retour en France, à faire aboutir certaines questions importantes pour son développement, telles que celle des primes d'entretien pour l'encouragement à l'aviation privée, et celle, primordiale, de l'entraînement des réserves.

Enfin, il insiste sur la nécessité d'amener la jeunesse à la locomotion aérienne par une propagande active, car c'est dans les jeunes qu'elle doit placer tous ses espoirs. M. Couhé termine, vivement applaudi, par un pressant appel à l'union de toutes les bonnes volontés sur un programme commun de vulgarisation aéronautique, et des remerciements pour le sympathique accueil qu'il a reçu à Saïgon.

La lecture du compte-rendu de l'activité de l'aéro-club pendant l'année, présenté par le secrétaire général, est particulièrement encourageante pour l'avenir.

L'aéro-club, qui possédait un appareil au début de 1931, est aujourd'hui propriétaire de trois avions, et son activité aéronautique est en constante augmentation.

Au cours de 1933, 4.430 vols ont été effectués en 545 heures, sans le moindre incident, par les 30 pilotes anciens ou nouvellement formés que comprend l'aéro-club. Dans le même temps, 232 baptêmes de l'air permettaient d'accroître le recrutement du Club.

L'Aéro-Club ne s'est pas contenté d'exploiter sur l'aérodrome sa propagande en faveur de l'aviation, et son gala cinématographique du mois d'août, puis, en novembre, le deuxième Gala des Ailes, lui ont permis d'atteindre le grand public.

D'autre part, il ne s'est pas intéressé aux seules questions locales et il n'a pas cessé de poursuivre ses projets dans le domaine colonial et même national.

C'est ainsi qu'au 3^e Congrès national aérien, il a obtenu la création d'une commission des aéro-clubs d'outre-mer, destinée à grouper tous les clubs coloniaux pour une action commune.

Au même congrès, le général de Goys, délégué du Ministre de l'Air, a reconnu lui-même la nécessité de l'entraînement des réserves en Indochine, qu'il est permis d'espérer voir réaliser l'an prochain,

L'aéro-club de Cochinchine a donc pris résolument la tête du mouvement colonial et le secrétaire de la Fédération nationale aéronautique a pu dire qu'il représentait à lui seul un Congrès d'aviation coloniale.

Le programme de l'Aéro-Club comporte maintenant cette propagande parmi la jeunesse des écoles, facilité par le planeur Avia, dont il vient de doter sa section de vol à voile.

L'organisation d'une semaine de propagande scolaire, clôturée par la journée de l'Air, doit l'aider à déclencher le mouvement en même temps que lui procurer les moyens d'action.

L'aménagement du pays en terrains d'atterrissage devient sa principale préoccupation afin de faciliter le tourisme aérien et attirer ainsi un courant de visiteurs de la Métropole.

Enfin, un rallye international d'Extrême-Orient réunissant à Saïgon des appareils partis de différents continents demeure le projet idéal qui doit marquer le couronnement de ses efforts pour l'extension du réseau aérien.

Le compte-rendu financier que présente ensuite le trésorier général prouve une gestion particulièrement bien conduite, puisque, malgré ses acquisitions de matériel, l'aéro-club parvient, sans subvention, à couvrir tous ses frais d'exploitation et de fonctionnement.

Après l'approbation de ces deux compte-rendus, il est procédé au renouvellement du conseil d'administration qui donne les résultats suivants :

Sont élus messieurs : Bollet, Caillard, Cavillon, Chaudon, Cros, Drouin, Fleury, Gannay, Geneste, Pichardie, Rousseau, Toulza.

L'Aéro-Club de Cochinchine peut faire confiance à son nouveau conseil d'administration pour la réalisation de son programme.

(Communiqué).

L'Aéro-Club inaugure le terrain de Baria (*Saïgon sportif*, 31 mars 1933)

Répondant à l'aimable invitation de l'Administrateur, chef de la province, quatre équipages de l'Aéro-Club, avec son président, sont allés, dimanche, inaugurer le terrain de Baria.

Réception chaleureuse de la part de M. Esquivillon et de ses administrés, venus en très grand nombre assister aux évolutions de ces appareils, nouveaux pour la plupart d'entre eux.

De nombreux baptêmes de l'air ont rencontré des amateurs enthousiastes, tant parmi les Européens que parmi la population annamite, et divers notables ont tenu à survoler leur région.

L'Aéro-Club débute ainsi par des démonstrations pratiques dans sa campagne en vue de la création de terrains d'atterrissage que tout centre important se doit d'aménager afin de permettre le développement de tourisme aérien. Il espère vivement que l'exemple de Baria sera suivi et il est à souhaiter que toutes les provinces de la Cochinchine soient dirigées par des administrateurs aussi aérophiles que M. Esquivillon à qui l'Aéro-Club est heureux d'exprimer sa reconnaissance, tant pour l'accueil reçu que pour l'exemple donné.

Afin que la démonstration soit complète, il y même eu un peu de bois cassé, car il était nécessaire d'affirmer publiquement la parfaite sécurité de la locomotion aérienne

dont les accidents ne présentent pas plus de gravité que ceux de la circulation automobile.

Bonne journée de propagande aéronautique dont les participants ont emporté le meilleur souvenir.

LES AILES ET LA FEMME L'AVIATION FÉMININE EN COCHINCHINE

Les Saïgonnaises aiment voler
(*Les Ailes*, 20 avril 1933)

Les Saïgonnaises aiment voler, nous dit Raymonde Nicolle ⁶, mais elles n'ont pas suffisamment de confiance en soi pour affronter l'apprentissage et le brevet de pilote, comme l'a fait notre collaboratrice, première femme brevetée pilote de Cochinchine.

DEPUIS quelque temps, *Les Ailes* ont assez fréquemment parlé de notre Aéro-Club de Cochinchine. Tout le monde connaît son activité, chaque jour plus grande, favorisée actuellement par la belle saison.

On se fait en France une idée généralement fautive de la vie que mènent les femmes à la colonie.

Finie l'époque légendaire du soleil meurtrier, de l'indolence coloniale, des longues siestes en peignoir qui épaississaient les corps et aveulissaient l'esprit, faisant paraître interminables les séjours coloniaux.

Autant et peut-être plus qu'en France, les femmes ont maintenant le goût du plein air et du sport. Depuis quelques années déjà, elles partageaient leurs journées entre la natation, le tennis, le golf. Maintenant, elles volent !

Chaque dimanche matin, le terrain de Tan-Son-Nhut s'éveille dès six heures. Les avions du Club, deux Caudron « Luciole » et un Caudron « Phalène », sont sortis, et l'entraînement des pilotes commence. Vers huit heures, arrivent de nombreuses jeunes femmes, qui bavardent en admirant les évolutions des appareils ou qui se livrent aux joies du ping-pong en attendant d'aller faire une promenade aérienne avec leur pilote favori.

Les unes préfèrent la sensation « sport » que l'on éprouve dans la carlingue découverte des « Luciole » ; les autres choisissent, au contraire, la confortable conduite intérieure du « Phalène », d'où serre-tête et lunettes sont bannis, et de laquelle on peut descendre aussi fraîche et bien ondulée qu'au moment d'y monter.

En un mot, toutes aiment voler, mais il reste à beaucoup, malheureusement, un certain manque de confiance. Elles ont foi en l'Aviation ; c'est en elles qu'elles manquent de confiance ; elles craignent une défaillance de leurs nerfs, de leurs réflexes, et hésitent à passer leur brevet de pilote.

J'ai, maintes fois, essayé de les décider en leur expliquant que je n'avais éprouvé aucune difficulté à devenir pilote de tourisme, que cela était venu peu à peu et que les moments du « lâcher ». puis des épreuves du brevet, étaient arrivés sans émotion.

Tous mes camarades pilotes du Club sont charmants, mais j'aimerais pouvoir parler Aviation avec des femmes sachant ce que c'est et avec lesquelles je pourrais entreprendre de petits voyages.

Lors du récent séjour à Saïgon de l'aviateur René Lefèvre, elles ont su se lever tôt pour l'accompagner au terrain et lui prouver ainsi l'intérêt qu'elles attachaient à son

⁶ Raymonde Nicolle : brevetée du 19 décembre 1932, 48^e Française (*L'Intransigeant*, 2 février 1933).

voyage et à ses randonnées. Beaucoup auraient eu plaisir à l'accompagner, comme je l'ai fait, lors de son voyage à Pnom-Penh, dans son minuscule Mauboussin.

« Combien pesez-vous ? » m'a-t-il demandé très sérieusement avant de m'ouvrir la porte de sa conduite intérieure. Je crois que si j'avais dépassé soixante kilos, il m'aurait laissée sur le terrain, pour emmener à ma place quelque chat siamois ou quelque autre animal, domestique ou non, dont il semble affectionner la compagnie !

On s'imagine avec quelle impatience j'attends l'arrivée en Indochine d'aviatrices françaises, comme la charmante Hélène Boucher, ou la sympathique Maryse Hilsz.

J'avoue que je compte beaucoup sur leur présence pour stimuler, mieux que je ne saurais le faire, le zèle des Saïgonnaises.

Raymonde NICOLLE

L'aviatrice Maryse Hilsz à Saïgon
(*Chantecler*, 11 mai 1933)

Saïgon, 7 mai. — L'Aéro-Club de Cochinchine a reçu Maryse Hilsz. Des discours ont été prononcés et un fanion aux couleurs de son aéroplane a été offert à l'aviatrice.

M^{lle} Hilsz est repartie dimanche matin pour la France via Rangoon.

Aéro-Club de Cochinchine

Communiqué aérien
(*Saïgon sportif*, 12 mai 1933)

312 vols effectués au cours du mois d'avril en 66 h. 05 minutes par les pilotes et élèves-pilotes du Club.

Un élève nouvellement inscrit, M. Sardou, a commencé son entraînement en double commande avec le moniteur, M. Toulza.

Un autre pilote de tourisme, M. Tran-trinh-Huy, breveté à l'École Farman et récemment rentré de France, est venu lui aussi grossir le nombre des jeunes pilotes que compte l'Aéro-Club.

Enfin, deux nouveaux brevets ont été obtenus avec succès par MM. Boy Landry et Sang.

Seize baptêmes de l'air et un voyage Saïgon-Pnompenh et retour, effectué par M. Boutin, en compagnie de M. et M^{me} Cros, complètent le compte rendu de l'activité aérienne de l'Aéro-Club durant le mois dernier.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mai 1933)

Un aviateur civil, M. Pierre Raffin va être poursuivi en correctionnelle pour survol d'une agglomération à une trop faible altitude. — On sait que la loi du 31 mai 1924 a été rendue applicable en Indochine par le décret du 11 mai 1928 promulgué le 3 décembre de la même année. On sait encore que cette loi interdit aux aviateurs le survol des agglomérations urbaines à une altitude inférieure à mille mètres.

En Cochinchine, on est très large dans l'application de ce texte et jamais encore de poursuites n'avaient été exercées à l'encontre d'un pilote pour infraction à ses

dispositions. Très fréquemment, on eût pu le faire et le nombre des pilotes qui ont survolé la ville de Saïgon à quelques centaines de mètres ne se compte pas.

On s'en est tenu à des circulaires que la presse a reproduites à différentes reprises. Voici qu'on passe à l'action dans le cas d'espèce suivant :

Lors du départ de l'*Aramis* pour la France, le 3 avril et lors celui du *Chenonceaux* le 17 avril dernier, un aviateur civil, M. Raffin Pierre, vint survoler l'appontement à moins de vingt mètres du sol et à raser le pont des premières. Exploits qui témoignent d'une remarquable virtuosité, mais qui ne sont pas sans être dangereux pour l'aviateur comme pour les spectateurs.

On se rappelle, dans cet ordre d'idées, l'effroyable accident survenu en France : un aviateur volait à raser le toit des maisons lorsque se produisit une défaillance du moteur. Dans l'impossibilité de redresser son appareil, le malheureux vint s'écraser sur le toit d'une école, tuant du même coup plusieurs enfants.

Or, l'appontement de M.M. aux jours de départ pour la France est noir de monde et une défaillance de moteur est toujours possible.

M. Raffin a prétexté qu'étant donnée la proximité de la rivière, il lui apparaissait qu'il n'y avait aucun danger pour les spectateurs, car en cas de panne, il aurait eu tout le temps d'atteindre la rivière.

« Question d'appréciation », rétorque le ministère public qui, lui, estime, au contraire, que des exercices de ce genre sont à interdire formellement. . Aussi poursuit-il M. Raffin Pierre devant le tribunal correctionnel.

Bien que les articles 18-21 et 22 de la loi du 31 mai 1924 prévoient jusqu'à des peines d'emprisonnement pour ce délit de « survol à trop faible altitude », il est vraisemblable de penser que le tribunal n'infligera au sympathique mais téméraire délinquant qu'une amende de principe à titre de premier avertissement.

Elle suffira, nous en sommes persuadés, à mettre en garde nos « as du manche à balai » contre des récidives qui, un jour, pourraient nous valoir une douloureuse catastrophe.

Aéro-Club de Cochinchine
Communiqué aérien
(*Chantecler*, 25 mai 1933)

312 vols effectués au cours du mois d'avril en 66 h. 5 minutes par les pilotes et élèves-pilotes du club.

Un élève nouvellement inscrit, M. Sardon, a commencé son entraînement en double commande avec le moniteur, M. [Lucien] Toulza.

Un autre pilote de tourisme, M. Trân-Trinh-Huy, breveté à l'Ecole Farman et récemment rentré de France, est venu, lui aussi, grossir le nombre des jeunes pilotes que compte l'Aéro-Club.

Enfin, 2 nouveaux brevets ont été obtenus avec succès par MM. Boy-Landry et Sang.

Les baptêmes de l'air et un voyage Saïgon-Pnom-Penh et retour, effectué par M. Boutin, en compagnie de M. et M^{me} Cros, complètent le compte-rendu de l'activité aérienne de l'Aéro-Club durant le mois dernier.

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

M. Raffin a été condamné à 16 francs d'amende avec sursis pour avoir survolé en avion à basse altitude l'*Aramis* et le *Chenonceaux* qui emmenaient le vice-président et le trésorier de l'Aéro-club.

COCHINCHINE

SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 juin 1933)

Un grave accident à Tan-Son-Nhut. — Des membres de l'Aéro-Club essayaient le planeur avant que celui-ci soit expédié à Dalat.

Depuis quelque temps, en montant une roue servant de treuil aux lieu et place d'une des roues arrières d'une automobile montée sur cales, les membres de l'Aéro-Club réussissaient à lancer convenablement le planeur et à effectuer quelques vols.

Un des jeunes poussins de l'Aéro-Club, M. Mario Rabbione, qui est pilote depuis peu de temps et qui ne peut encore posséder ce que l'on appelle le sens de l'air, voulut, à son tour, faire du planeur.

Ayant pris place sur le léger appareil, il se fit lancer par le tracteur automobile et ainsi s'éleva à une vingtaine de mètres.

À ce moment, sans doute par suite d'une fausse manœuvre, le planeur piqua vers le sol. M. Rabbione put le redresser mais, une seconde fois, l'appareil piqua et vint alors s'écraser au sol.

M. Rabbione se reçut sur la tête et eut, en même temps une facture au pied.

Il fut transporté aussitôt par ses camarades de l'Aéro-Club à l'hôpital Grall, où nous avons pu prendre de ses nouvelles.

Son état n'inspire pas d'inquiétude, mais M. Rabbione souffre beaucoup.

Nous souhaitons qu'il se rétablisse assez promptement.

COCHINCHINE

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

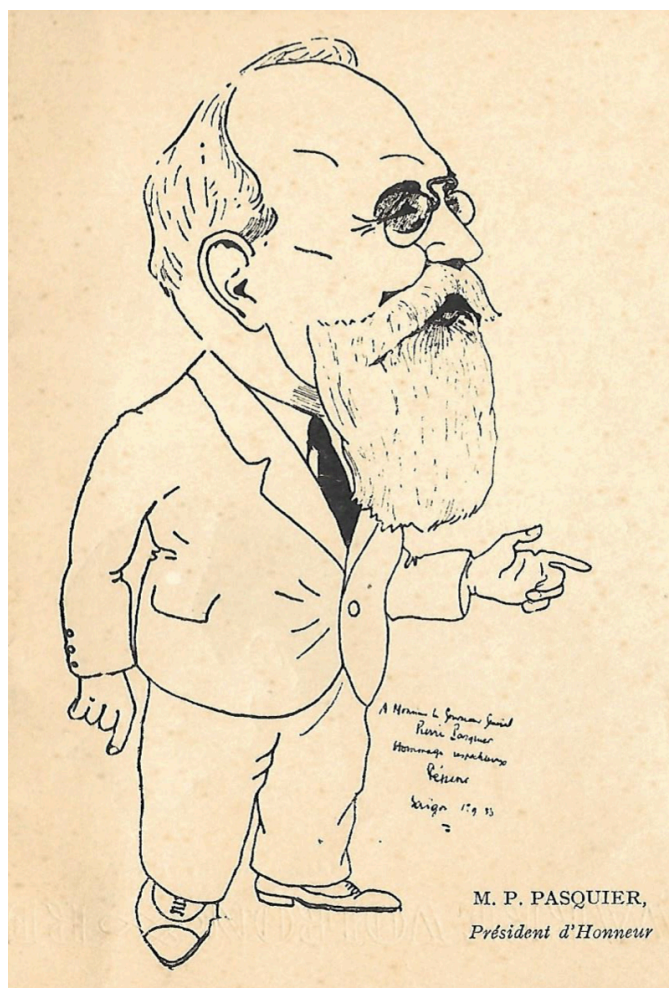
M. Mario Rabbione s'est fracturé un pied et s'est contusionné la tête en essayant le planeur de l'Aéro-club à Tan son Nhut.

Inauguration du Club-House de l'Aéro-Club
en présence du gouverneur général Pasquier
(*Saïgon sportif*, 1^{er} septembre 1933)

1933
L'AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE
VU PAR PÉPINO ⁷

(Archives Marie-Thérèse Lecordier)

⁷ *Joseph* Placide Pépino : né à Saint-Tropez (Var), le 18 janvier 1887. Marin, agent des Travaux publics, affecté spécial comme maître du port de Saïgon (14 mai 1926), caricaturiste amateur.



M. P. Pasquier, président d'honneur

À Monsieur le gouverneur général Pierre Pasquier
Hommage respectueux
Pépino
Saïgon, 1^{er} septembre 1909

..... Je souhaite que nos frères d'Asie, qui ont déjà inscrit leurs noms dans les fastes de la jeune histoire de l'aviation, s'adonnent à ce sport enivrant, générateur de courage et de maîtrise de soi-même.

En plein azur dans le beau ciel de Cochinchine, avec vous mes amis, je veux oublier les tristesses terrestres....

P. PASQUIER.

Pierre Pasquier : né à Marseille, le 6 février 1877.
Gouverneur général de l'Indochine (22 août 1928-15 janvier 1934)
Mort dans l'accident de l'Hydravion *Émeraude* au-dessus du Morvan.



Ferdinand d'OR (1888-1974)

Brevet de pilote n° 1277 (4 avril 1913).
 Il débute chez Farman, puis devient chef d'exploitation d'Air Orient à Saïgon (1929-1934), puis directeur de l'aéroport de Tan-Son-Nhut. Après guerre, agent d'Air France à Dalat. Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 27 août 1951, p. 9111).

Lucien-Léon-Joseph KRAEMER

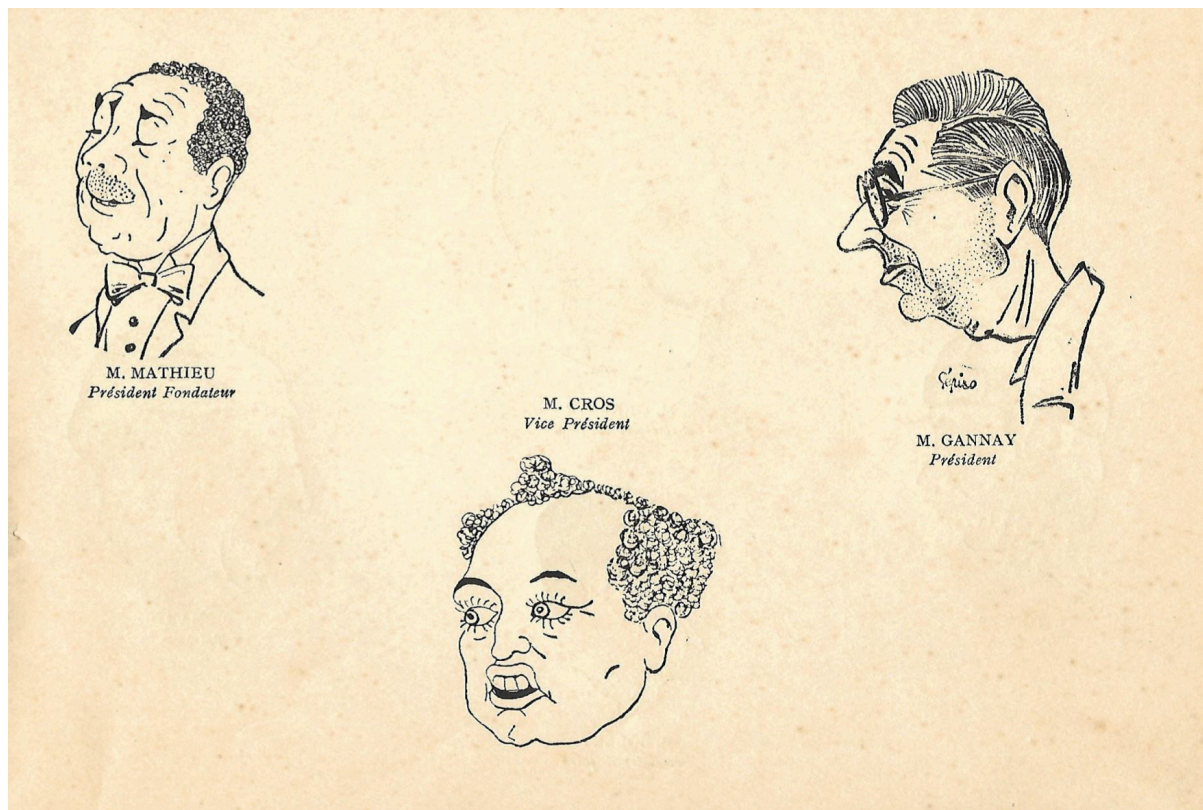
Né en 1890 à Saint-Sauveur-en-Puisaye (Yonne).
 Directeur de l'aéronautique en Indochine (février 1932-août 1934).
 Général de brigade aérienne.
 Décédé à l'hôpital de Ruffec et inhumé à Courcôme (Charente), le 2 septembre 1981

Marie Jean Ambroise Gabriel FIEUX

Né à Saint-Lary, le 1^{er} septembre 1893.
 Officier de la Légion d'honneur du 23 déc. 1933 : chef de bataillon de l'aéronautique de l'Indochine.
 Commandeur de la Légion d'honneur du 21 juin 1939 : lieutenant-colonel.
 Décédé le 17 janvier 1964.

Paul Marie Clément RETOURNA

Né le 8 août 1904.
 Cité à l'ordre de l'armée aérienne, croix de guerre avec palme (*JORF*, 28 octobre 1940).



Edgar, Marie, Albert MATHIEU

Né à Cayenne, le 2 février 1880.
Décédé à Saïgon, le 20 mars 1935 (suicide).
Voir encadré ci-dessus

Paul-Aimé-Hilaire GANNAY

Né le 1^{er} mai 1880 à Langeais (Indre-et-Loire).
Décédé à Tokyo le 1^{er} novembre 1952.
Inspecteur général de la Banque de l'Indochine
Voir encadré ci-dessus

Robert CROS

Né à Corbeil-Essonnes, le 22 juin 1897
Décédé à Levallois-Perret, 4 nov. 1986.
Ingénieur des Travaux publics.



Alfred-Eugène-André GENESTE, secrétaire général

Né à Arpajon-sur-Cère (Cantal), le 27 juillet 1901.
 Engagé volontaire (devancement de l'appel), le 20 sept. 1920 à Aurillac.
 Saïgon (1930) : employé de la maison Bergougnan.
 Chevalier de la Légion d'honneur (JORF, 19 février 1937).
 Décédé à Montpellier, le 8 nov. 1994.

Lucien TOULZA (1898-1966), moniteur

Officier de la Légion d'honneur comme inspecteur principal des services d'hygiène à Saïgon (JORF, 5 mars 1952)

Louis Germain PICHARDIE, trésorier

Né au Gond-Pontouvre (Charente), le 4 janvier 1899.
 Employé de la Société indochinoise de commerce, d'agriculture et de finance (SICAF).
 Fondateur de la Société d'exploitation des résines du Haut-Donnai (1942).
 Administrateur des Forêts et scieries de Biênhoà.
 Décédé à Paris VII^e, le 19 avril 1984.

Maurice Alfred Jules BOLLET, secrétaire adjoint

Né à Montdidier (Somme), le 4 mai 1903.
 Rescapé d'un accident au Bourget (février 1928).
 Décédé à Cannes, 6 déc. 1975).



Frédéric Alphonse Edmond FRAISSARD

Né à Caen, le 16 juillet 1883.
Ancien directeur du garage Ippolito à Saïgon.
et des [Plantations de Courtenay](#) (ca 1915-1918) :
Ingénieur expert, chef du service du contrôle des automobiles à Saïgon.

Paul-Gaston-Émile-Marie FOURNIER (1903-1962)

Assistant (juin 1928), puis directeur (janvier 1933) de la [Compagnie des Caoutchoucs du Mékong](#) à Prekkak :

Henri DELAUNAY (1904-1965)

Pilote de l'Aéropostale, d'Air Orient, puis d'Air France, sur l'Indochine, l'Atlantique Sud, de nouveau l'Indochine et (1950 à 1958) Madagascar.
Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 19 janvier 1929, p. 705). Officier vers 1935.

Raymonde NICOLLE

L'une des rares femmes pilotes en Indochine.

[Jacques CAILLARD](#) (1897-1980)

directeur de la branche assurances de la CCNEO
Planteur de caoutchouc à Bong-Sô



Pierre Léon Albert-Marie RAFFIN

Ancien pilote militaire.
Assistant à la plantation de Courtenay de la [Société des Terres-Rouges](#).

Mario Angelo Vincenzo RABBIONE

Entrepreneur de peinture à Saïgon :

Ernest-Auguste REPESSÉ

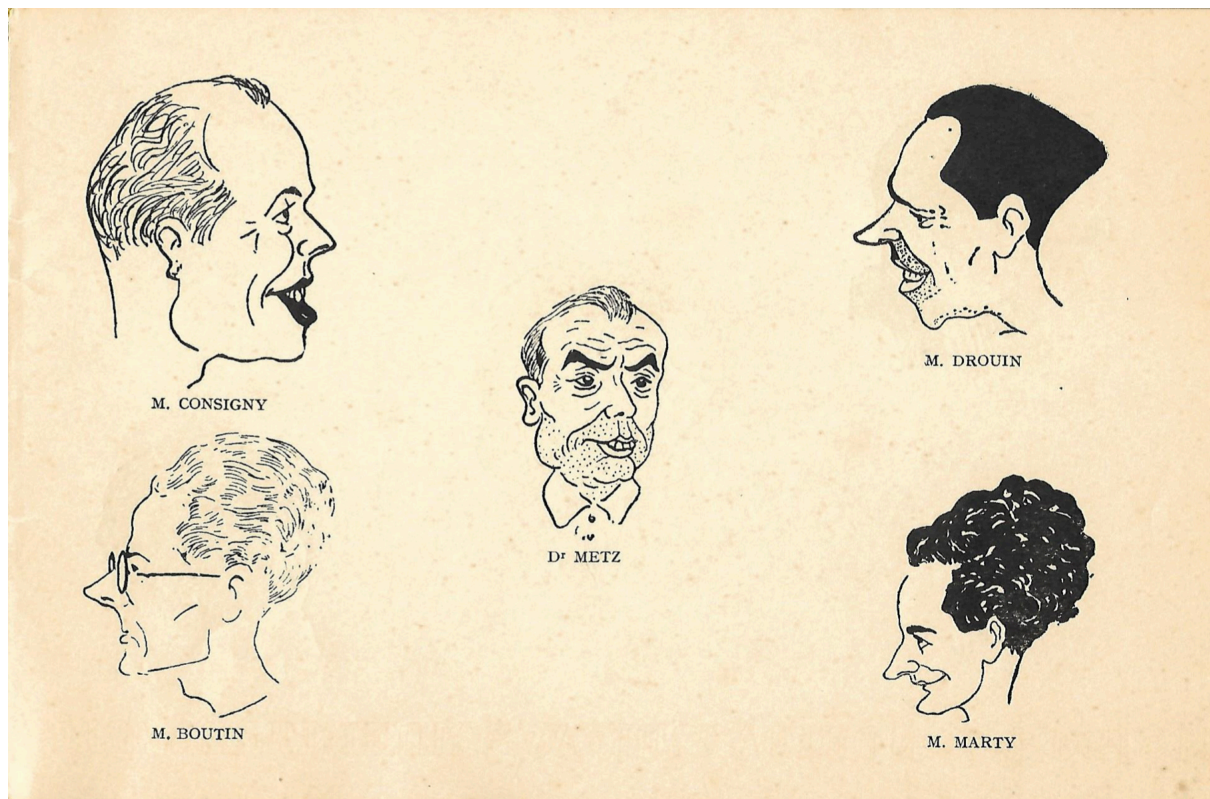
Né à Rueil (Seine-et-Oise), le 26 juin 1891.
Ajusteur mécanicien. Chef d'atelier aux [Garages Charner](#) à Saïgon, puis à Pnom-Penh :

Raymond-Jean HERCOURT

Né à Thouars (Deux-Sèvres), le 20 mars 1884.
Avocat à Vinhlong (1921), puis Saïgon (1926).

CHAUDON

On trouve un ou plusieurs Chaudon à Saïgon : marchand de nouveautés 52, rue Rolland-Garros (1929), administrateur de *l'Impartial* (1930), agent des assurances La Providence (juin 1932), directeur de la Bijouterie Catinat (avril 1933).



André-Henry CONSIGNY

Né à Nancy, le 9 avril 1899.

Il fait carrière dans les Eaux et Forêts de l'Indochine.

délégué permanent du comité directeur de la Fédération indochinoise de scoutisme (1941)

Chevalier du Mérite agricole

et de la Légion d'honneur (26 juillet 1950)

Décédé à Nancy, le 14 déc. 1976.

Henri Lucien DROUIN

Né à Levallois-Perret, le 17 mars 1898.

Il fait carrière à la Compagnie de commerce et de navigation d'Extrême-Orient. Voir [encadré](#).

Marie Louis Robert Paul METZ

Médecin de l'Assistance médicale au Cambodge (1926), puis à Saïgon (1932).

Propriétaire, avec Jeanne Leuba, d'une plantation d'hévéas de 20 h.à Thudaumot.

Il quitte définitivement l'Indochine en juillet 1934 pour un congé à Epfig (Bas Rhin).

Roger BOUTIN

Sous-directeur à Saïgon de la [Compagnie asiatique et africaine](#) (*vulgo* : l'Est-Asiatique français) :

MARTY

Impossible de trancher entre les différents Marty saïgonnais.



Henri-Louis-René CAVILLON

Né à Gonesse (Seine-et-Oise), le 13 avril 1883. Orphelin.
Engagé dans l'infanterie.
Préposé des Douanes et Régies à Phan-Tang (Annam)(7 oct. 1914). Mobilisé. Clerc après guerre de
M^e Cazenave, huissier à Cholon, puis huissier en titre (22 août 1935).
Propriétaire d'une plantation d'hévéas à Lai-Uyên.
Membre du Syndicat des planteurs de caoutchouc.
Membre de la Société des courses...
Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 octobre 1930, p. 11641).

Jean BIOT

Employé de [Descours et Cabaud](#).

Justes sanctions
(*La Tribune indochinoise*, 1^{er} septembre 1933, p. 1)

Deux de ses pilotes ayant survolé récemment Saïgon à basse altitude, ce qui aurait pu provoquer des accidents, l'Aéro Club de Cochinchine vient d'adresser à la presse locale le communiqué suivant :

Devant l'émotion soulevée par les vols effectués au-dessus de Saïgon par deux pilotes du Club, le lundi 28, et déplorant les informations tendancieuses parues dans la Presse, la commission sportive de l'Aéro-Club, réunie le mercredi 30, a décidé d'infliger aux fautifs un blâme comportant interdiction de vol pendant une durée de 3 mois sur les avions du Club et une amende.

Fermement attaché à maintenir la discipline de vol, seule garante de la sécurité que l'on a pu reconnaître jusqu'ici, l'Aéro-Club précise qu'il ne laissera passer aucune occasion de sanctionner de la façon la plus sévère toutes les infractions qui pourraient se produire.

(Communiqué).

Aéro-Club de Cochinchine
(*Saïgon sportif*, 8 septembre 1933)

227 vols effectués dans le courant du mois d'août en 38 h. 16 par les pilotes et élèves-pilotes du Club.

27 baptêmes de l'air ou vols de propagande, parmi lesquels à noter, comme passagers de marque : M. le docteur Le Roy des Barres, directeur de l'École de médecine, à Hanoi, et le capitaine Brusseaux, officier d'ordonnance du gouverneur général.

À l'École de pilotage, deux nouveaux élèves sont venus s'inscrire, et ont commencé leur entraînement sous la direction du moniteur, M. Toulza : MM. Picard et Repiton-Préneuf.

Avec sa nouvelle installation, comportant toutes les commodités désirables sur un aérodrome, l'Aéro-Club doit voir amplifier le nombre de ses visiteurs, auxquels il réserve le plus cordial accueil au Bar du Club House.

(Communiqué).

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

Le 24 septembre, vers 10 heures, M. Denkwitz, fabricant de meubles, s'est tué à Tan-son-nhut en pilotant son avion personnel, un Potez 36 ; il avait un passager, M. Burel, employé au parc à mazout, à Saïgon depuis peu, que sa femme et ses deux enfants devaient rejoindre, qui fut tué également. [...] Louis Denkwitz était né à Hanoi le 16 février 1895 ; il avait fait ses études au collège de Pamiers et à Chaptal, il avait gagné deux belles citations au front. Il volait depuis dix-huit mois et possédait son avion depuis huit mois. Il faisait de très nombreux baptêmes de l'air, en envoyant le produit aux « Ailes brisées ». Le matin de l'accident, il avait piloté la famille Bienvenu et M. Provost.

Denkwitz avait commis la grosse imprudence de scier les becs de sécurité de son avion et un pilote lui avait prédit un accident. L'avion, en effet, en perte de vitesse,

tomba en vrille de 150 m. et s'enfonça dans le sol. Les deux occupants furent tués sur le coup.

Aux obsèques, des discours furent prononcés par MM. Filuzeau, Denille, le colonel Sée et Van den Born.

[Concours scolaire]
(*Les Ailes*, 16 novembre 1933)

GRÂCE À L'AÉRO-CLUB DE COCHINCHINE, une excellente propagande en faveur de l'Aviation est faite dans les écoles de Saïgon. La chose n'est évidemment pas nouvelle dans la Métropole, mais l'Aéro-club de Cochinchine a eu l'heureuse idée, l'été dernier, d'organiser un concours scolaire : le meilleur exposé sur l'Aviation. Cette initiative est sans doute la première du genre qui ait été prise dans une colonie lointaine. Elle connut un succès complet.

Malgré la proximité des examens, cinquante-huit jeunes filles et jeunes gens consentirent, de bon cœur, à s'imposer ce travail supplémentaire.

Les prix consistaient en médailles et plaquettes auxquelles s'ajoutaient, récompense hautement appréciée, des baptêmes de l'air. Et ces baptêmes furent encore l'occasion d'une heureuse manifestation de propagande puisqu'ils donnèrent lieu à une sortie des écoles de Saïgon à l'aérodrome de Tan-Son-Nhut.

Le premier prix fut attribué à l'élève Nguyễn-Van-Nhan, du Lycée Chasseloup-Laubat; sa composition, qui eut les honneurs de « La Dépêche d'Indochine », était tout à fait remarquable.

Signalons ce détail original que le jury, composé de membres de l'Enseignement et de membres de l'Aéro-club de Cochinchine, comptait une jeune femme, M^{lle} Nicolle, qui est l'une des très rares aviatrices brevetées de la Colonie.

Le Meeting de Tan-Son-Nhut
(*Saïgon sportif*, 17 novembre 1933)

Le grand succès de la journée du 12 fut le meeting d'aviation de Tan-Son-Nhut, qui avait attiré sur le terrain une très nombreuse assistance. Il a été parfaitement réussi, tant au point de vue organisation qu'au point de vue démonstrations aériennes. Le service d'ordre, parfaitement établi, fonctionna de la façon la plus satisfaisante et l'on n'eut point d'incident à regretter. Tous nos compliments [aux organisateurs] dont la tâche fut plutôt compliquée et pénible à ces heures chaudes de la journée.

M. le gouverneur Krautheimer, s'étant foulé un pied, ne put assister. Les personnalités officielles furent reçues par M. Cros, vice-président de l'Aéro-Club, et les membres du Comité : MM. Geneste, Pichardie, Chaudon, Toulza, etc., qui se dépensèrent sans compter pour assurer le succès de cette fête des Ailes et à qui en revient pour une bonne part le succès.

De charmantes jeunes femmes et jeunes filles, parmi lesquelles nous citerons M^{me} Biot, M^{lles} Nicole, Bainier, Roland, de nombreuses fillettes et garçonnets vendaient programmes et insignes. Les boys-scouts et scouts girls de Cochinchine formaient la haie à l'arrivée des personnalités. Parmi celles-ci, nous avons remarqué M. Eutrope, résident supérieur, et M^{me} ; l'amiral Richard; le général Mailles et M^{me} ; M. le procureur général Lafrique ; M. Taboulet ; M. Berland ; M. Mossy, M. le conseiller Motais de Narbonne, M. Audiffret et M^{me} ; M. le Dr Biaille de Langibaudière ; M. D'Or, M. Louvet et M^{me} ; M^e Cavillon et M^{me} ; le colonel Picard ; le colonel Garnier, de nombreux

officiers de toutes armes. Beaucoup d'élégantes toilettes et n'eût été la présence des avions, on se serait cru au pesage d'un de nos champs de courses parisiens.

La musique du 11^e égayait la réunion de ses airs les plus entraînants et un haut-parleur annonçait à la pelouse les diverses épreuves et les noms des partants.

À 15 h. 15, les avions de l'Aéro-Club prennent leur vol pour aller à la rencontre des escadrilles de Biênhoà et Cac-lay, ayant à leur tête le commandant Fieux, qui apparaissent bientôt dans un formidable et tumultueux bruit d'hélices. Elles se composent de 7 avions et 3 hydravions.

Ceux-ci, après un tour de terrain, disparaissent et les 7 avions terrestres se posent sur la pelouse. Puis, après la présentation des appareils de l'Aéro-Club, en groupe et quatre, commence la chasse aux ballonnets. C'est merveille de voir les avions militaires tourner dans l'azur autour de ces frères aéronefs et les faire éclater au vent de leur hélice.

Les exercices de parachute, exécutés par les avions de la Cie Air France et de l'Aéro-Club, furent également très réussis. Enfin les évolutions des appareils militaires qui volèrent dans les formations les plus diverses, dénotant une rare virtuosité, arrachèrent les plus vifs applaudissements.

Les Coupes

Ont été décernées : à l'état-major du groupe, commandant Fieux et capitaine Leclerc, la coupe de la Ville de Saïgon.

À l'escadrille n° 2 (Biênhoà) la coupe de la région Saïgon-Cholon.

À l'escadrille n° 5 (Cac-Lay) la coupe du conseil colonial.

À Air-France, la coupe du gouverneur de la Cochinchine.

Pour les épreuves individuelles (chasse aux ballonnets) deux premiers prix ex æquo :

Le capitaine Leclerc, qui a obtenu la coupe Shell et le capitaine Dumas, la coupe de la maison Renault.

Chaque pilote participant recevra en outre une plaquette-souvenir, offerte par l'Aéro Club.

Cette brillante journée se termina le soir à 9 h. par une réception que l'Aéro-Club offrait, au Continental, à tous les participants du meeting et aux amis de l'aviation

Le champagne coula à flots et M. Geneste, dans un toast cordial, les remercia de leurs concours, puis les prix furent distribués aux vainqueurs, après quoi aviateurs et autres se précipitèrent au Perroquet où l'on dansa ferme jusqu'à 3 h. du matin.

*

* *

Tous les spectateurs n'ont pas manqué de s'apercevoir que le Touring-Club Aérien de Cochinchine* n'était pas convié à la manifestation de dimanche.

S'il est pourtant une fête en l'honneur de l'aviation qui aurait dû se dérouler dans une atmosphère d'étroite solidarité, c'est bien celle de la Journée nationale de l'Air.

Le public a sévèrement jugé ce geste d'inimitié, pour ne pas dire hostile, de certains dirigeants de l'Aéro-Club à l'égard du sympathique Touring Club Aérien qui, lui travaille, sans bruit, de ses propres moyens et sans subvention.

*

* *

Après la parfaite réussite du meeting aérien donné le 12 novembre sur l'aérodrome de Tan Son-Nhut, l'Aéro-Club de Cochinchine se fait un agréable devoir d'adresser ses bien vifs remerciements à tous ceux qui ont contribué au succès de cette journée :

Le groupe d'escadrilles de Cochinchine, dont le précieux concours pouvait seul permettre la réalisation de cette fête aérienne et à qui le public a pu manifester, à différentes reprises, toute son admiration pour la remarquable précision des évolutions.

La Compagnie Air France dont la participation est toujours si largement acquise à toutes les organisations de l'Aéro-Club.

Les généreux donateurs qui ont permis de doter les diverses épreuves du programme : messieurs le gouverneur de la Cochinchine, le président du conseil colonial, l'administrateur de la région Saïgon-Cholon, le maire de la ville de Saïgon, le directeur de la Franco-Asiatique des Pétroles, le directeur de la maison Renault.

La Maison Courtinat qui a fourni abondamment les ballonnets nécessaires.

La Société Indochine Films et Cinémas qui s'est chargée avec une rare perfection de l'installation des hauts-parleurs.

La garde d'élite et la brigade de Giadinh dont la collaboration a pu mettre au point un service d'ordre impeccable auquel ont contribué efficacement les cavaliers du 5^e R.A.C.

La musique du 11^e R.I.C. fort appréciée dans ses exécutions.

Le Service de Santé assuré par l'hôpital Grall dont l'intervention n'a pas eu à se produire.

La Société des Courses qui avait bien voulu mettre obligeamment à la disposition de l'Aéro-Club son personnel de guichetiers et d'encaisseurs.

La Cie des Tramways qui avait accepté d'organiser un service d'autobus spécial.

La province de Giadinh et le Service des Travaux publics à qui reviennent tout le mérite de l'aménagement du terrain et de sa décoration.

D'autre part, avant que ne soient connus dans l'ensemble les résultats des Journées de l'Air dont le produit des ventes d'insignes sera publié, pour Saïgon et pour chaque province, l'Aéro Club tient à remercier d'une façon toute spéciale :

Le comité de patronage dont les membres ont bien voulu prêter l'appui de leur autorité, et de la considération qui s'attache à leur personnalité.

Les administrateurs des provinces et présidents de comités, qui se sont dépensés sans compter pour obtenir le meilleur rendement de la Journée Nationale.

Les écoles de Saïgon, les Scouts de France et les Guides, les Éclaireurs de Cochinchine et les concours individuels dévoués qui se sont employés de leur mieux à la vente des insignes.

La Presse sans laquelle aucune organisation ne saurait aboutir et dont les colonnes restent toujours si largement offertes à toutes les initiatives désintéressées.

Enfin, le Grand Public, élément indispensable à toute réussite, dont la bonne volonté et la générosité se sont trouvées fortement mises à contribution.

Pour les œuvres de secours et de propagande aéronautiques, au nom des Ailes de France et de Cochinchine, à tous, merci !

LES AILES INDOCHINOISES

À propos d'un conflit
(*La Dépêche d'Indochine*, 21 novembre 1933)

Comme il fallait s'y attendre, la discussion qui s'est ouverte au sujet de la Journée de l'Air entre nos deux clubs aériens également sympathiques et vaillants, risque de se prolonger.

Mis en cause, l'Aéro-Club a répondu. Voici qu'à son tour le Touring-Club Aérien réplique.

N'est-il pas équitable de publier, comme il le demande, et sa réponse et la lettre d'un de ses membres, mais ne sera-t-il pas au moins aussi sage de prier nos amis d'en rester là ?

Trop dignes d'unanime admiration sont les buts poursuivis par les uns et par les autres pour que leurs dissonances puissent amoindrir notre gratitude devant leurs communs efforts.

L. D. [Darrigade]

Touring-Club Aérien de Cochinchine à la « Dépêche »

Messieurs,

Comme suite aux polémiques de presse insérées le 14 courant, dans votre estimé journal, par l'Aéro Club au sujet de la Fête nationale de l'Air, je me permets de vous adresser, en vous priant de vouloir bien les publier, copie de la réponse que j'adresse à Monsieur le secrétaire général des Journées de l'Air ainsi que le texte de la lettre qu'il a reçu d'un de nos membres.

Saïgon, le 20 novembre 1933.
Monsieur le Secrétaire Général des Journées de l'Air,
Aéro-Club de Cochinchine, Saïgon.

Monsieur,

Je me suis absenté de Saïgon depuis le 11 et aujourd'hui seulement, je prends connaissance de vos polémiques de presse du 14 courant.

Je n'hésite pas à vous dire que, par vos communications aux journaux, vous avez essayé d'induire en erreur le bon public, en annonçant que vous ne pouviez pas placer le Touring-Club Aérien sur le même pied que la Compagnie Air France et le Groupe des escadrilles.

Les lecteurs l'auront bien compris, et nous sommes bien trop modestes pour avoir eu un seul instant cette prétention.

Votre timide invitation n'avait pour but, permettez-moi de vous le dire, que d'augmenter la flotte de vos avions, en faisant méconnaître l'existence de notre club.

Pour agir correctement, vous vous deviez d'annoncer officiellement notre participation, toute petite, si vous le voulez bien, à la Fête *nationale* de l'Air. Elle aurait dû être une éclatante manifestation de solidarité des ailes cochinchinoises ; mais vous avez cru devoir agir autrement...

L'on jugera, d'autre part, votre mauvaise foi quand le public aura pris connaissance de la lettre ci-jointe, que vous vous êtes empressé de ne pas publier et donnant le plus formel démenti au post-scriptum tendancieux que vous avez fait insérer en vous permettant de publier que notre Potez avait participé au défilé final de la fête.

Vous, mieux que quiconque, étiez parfaitement renseigné pour ne pas faire cette inexacte publication.

Je suis navré d'être obligé de vous dire ces vérités, cette mise au point était cependant nécessaire.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

P. le Président.
Le Secrétaire général du T.C.A.C.
Marius DIDIER ⁸.

⁸ Patron d'[Auto-Accessoires](#) et organisateur de safaris.

Saigon, le 14 novembre 1933.
Monsieur Vrinat à Monsieur Geneste,
secrétaire général des Journées de l'Air

Monsieur le secrétaire général,

À l'occasion de votre lettre au directeur de la *Dépêche* parue ce jour sous la rubrique « À propos de la Journée de l'Air », vous avez cité mon nom comme membre du Touring Club Aérien ayant participé au défilé final. Ceci laisserait supposer que la décision motivée du Touring Club Aérien de ne pas accepter votre invitation à la Journée de l'Air aurait subi un éclatant désaveu en action de certains de ses membres.

En ce qui me concerne, si je déplore comme membre à la fois de l'Aéro-Club et pilote assidu du Touring Club le manque d'unité de vues entre les deux organismes, je précise que j'ai approuvé entièrement la décision du T.C.A.C.. Je n'ai volé en fin de la Journée de l'Air qu'à titre strictement privé et comme curieux d'une aérienne de la fête.

Pour satisfaire cette curiosité, je me suis simplement conformé aux consignes de vue spécialement renforcées ce jour-là et exigeant comme pilote responsable à bord de chaque appareil un ancien membre du personnel volant de l'Aéronautique ou un pilote totalisant plus de cent heures de vol.

Je vous serais donc très obligé de vouloir bien rectifier votre information en assurant la publication de ma lettre.

Veillez agréer, Monsieur le secrétaire général, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Signé : G.Y. VRINAT.

Un raid Saïgon-Hanoï
(*Chantecler*, 14 décembre 1933)

Six aviateurs, montés sur trois avions de l'Aéro-club, ont quitté Tan-son-Nhut dimanche matin, tentant la liaison Saïgon-Hanoï. Leur intention était de suivre la vallée du Mékong en faisant escale à Paksé.

Ce sont MM. Cros, vice-président de l'Aéro-club, et Gaillard, sur leur avion personnel Potez, Raffin, Boy Landry, Drouin et Stephan, sur deux Caudron.



Boy Landry par Pépino
(*La Dépêche d'Indochine*, 28 décembre 1933)

COCHINCHINE

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 décembre 1933)

L'heureux et rapide retour de la « Luciole » à Saïgon. — On sait que trois équipages sont partis de Saïgon pour survoler l'itinéraire Saïgon-Hanoï avec des avions de tourisme.

Les fêtes de la Noël ont enlevé à cet exploit le retentissement qu'il aurait dû avoir.

Rendons hommage aux vaillants qui ont affronté la route.

Dimanche, la « Luciole » quittait Hanoï pour rejoindre le Sud. Elle avait pour équipage Boy Landry fils et Raffin.

À Vinh, il fallut faire une réparation à l'appareil. Puis la « Luciole » repartit hier matin. Le soir, à 20 heures, elle arrivait à l'aérodrome où une foule nombreuse l'attendait, M. Gannay, président de l'Aéro-Club de Cochinchine, offrit un champagne d'honneur et félicita chaudement le jeune équipage de son audacieux voyage commencé à l'aube et bien terminé dans la nuit. Nous y joignons nos sincères félicitations ; le jeune Boy Landry a l'audace et l'entregent de son père.

Aéro-Club de Cochinchine
(*Saïgon sportif*, 5 janvier 1934)

À la suite de vols répétés des membres de l'Aéro-Club de Cochinchine au-dessus de la région des Mois de Baria, en compagnie du jeune chef du village annamite, M. Quinternet, de la Société Agricole de Song-Ray, le chef moi Chu-Khim, de cette région, intrigué par l'attrait de cette nouveauté, a demandé à recevoir le baptême de l'air.

Il viendra donc, accompagné de sa jeune fille, dimanche 7 janvier, à Tan-son-Nhut, pour s'initier aux charmes de l'envol.

Nul doute que les membres de l'Aéro-Club et leurs amis ne viennent nombreux assister à ce spectacle curieux, témoignage du rapprochement du passé et de l'avenir : voir le Moï volant

Aviation
Baptême de l'air en Indochine
(*Les Annales coloniales*, 22 février 1934)

Le chef moï Chu Kim a reçu le baptême de l'air en présence des-membres de l'aéro-Club de Cochinchine.

Aéro-Club de Cochinchine

Communiqué aérien
(*Saïgon sportif*, 9 mars 1934)

231 vols exécutés au cours du mois de février en 42 h. 13 par les pilotes et élèves-pilotes du club, dont 8 baptêmes de l'air ou vols de propagande.

À l'occasion des fêtes du Têt, trois avions : le Luciole, le Phalène et le Farman, pilotés par MM Pichardie, Stephan et Toulza, se sont rendus en déplacement à Soai-Rieng où une cordiale réception leur était ménagée, et à laquelle la présence de notre aviatrice nationale, M^{lle} Maryse Hilsz, donnait un attrait tout particulier.

Déplacement à Pnom-Penh

Pour les différentes manifestations qui doivent avoir lieu à Pnom-Penh samedi et dimanche prochain, l'Aéro-Club de Cochinchine a organisé une véritable propagande aérienne puisque sa flotte doit être composée de six appareils.

Le départ aura lieu samedi à 14 heures et le retour le dimanche vers 17 heures.

La matinée du dimanche sera exclusivement réservée pour les baptêmes de l'air qui seront donnés par des pilotes confirmés sur le terrain de Pochetong (8 km. de P.P.).

Cette nouvelle sortie en groupe de l'Aéro-Club complète son programme de vulgarisation et de décentralisation aéronautiques.

Aéro-Club de Cochinchine

La réception du Club nautique à Tan-son-Nhut
(*Saïgon sportif*, 30 mars 1934)

Pour répondre à la réception faite par le Club Nautique de Saïgon aux membres de l'Aéro-Club de Cochinchine, il y a quelques mois, le comité de l'aéro-club a, à son tour, convié les rameuses et rameurs en son Club House de Tan-son-Nhut. Cette manifestation de sympathie entre les deux clubs amis a eu lieu dimanche 25 mars, elle fut empreinte de la plus grande cordialité, ainsi qu'il est d'usage chez les aviateurs.

Dès 16 heures 30, malgré un soleil encore violent, les invités commencèrent à affluer. Les membres du Club Nautique, présentés par leur président, M. Feuillet, furent reçus par M. Geneste, vice-président de l'aéro-club, secondé par MM. Pichardie, Bollet et Drouin.

Des baptêmes et confirmations de l'Air furent donnés par les hardis pilotes Geneste, Pichardie, Bollet, Drouin, Boy Landry et Toulza à M^{mes} des Roseaux, Vergnac, Fullemann, Casanova, M^{lles} Berland, Bobehier etc.

MM. Fullemann, Dr des Roseaux, Guiggi, Guessard, Brulois, Guego, Francou, Hurlimann, etc.

Vers 17 h. 30, le Club House, brillamment illuminé et ventilé, présentait une animation très grande. Aux sons d'un excellent pick up, de gracieux couples commencèrent à danser. L'entrain ne cessa qu'à l'heure de la séparation, soit vers 20 h. 30, heure raisonnable pour dîner.

M. Gannay, le distingué président de l'Aéro-Club, a tenu à honorer de sa présence cette réunion aussi sportive que mondaine, après avoir remercié les membres du Club nautique d'être venus en si grand nombre, il s'entretint longuement avec le président du C.N S. de l'organisation du Rowing en Cochinchine. Il fut surpris et intéressé des renseignements fournis par M. Feuillet, et promit de venir visiter les installations du Jardin botanique et de faire quelques sorties à la voile.

Parmi les personnalités présentes, membres de l'Aéro-Club de Cochinchine ou du Club nautique de Saïgon, certains même appartiennent aux deux clubs, nous avons noté : M. et M^{me} Berland, M. et M^{me} Bainier, M. et M^{me} Boy Landry, M. et M^{me} Jansen, M. et M^{me} Striedter, M^{me} Carbonnières, Dr et M^{me} Lebon, capitaine et M^{me} Pinaud, Cap. Leroux, M^{me} et M^{lle} Feuillet, M. et M^{me} Fichet, M. et M^{me} Franceschini, capitaine et M^{me} Gervais, M. et M^{me} Vergnac, Dr et M^{me} des Roseaux, M. Glaize, capitaine et M^{me} Brunet, M. et M^{me} Fullemann, M. et M^{me} Roth, M. et M^{me} Casanova, M. et M^{me} Faucon, M^e Condamy, MM. Francou, Since, Guiggi, Guessard, Guego, Brulois, Fournier, Repiton, Picard, Bécot, M. et M^{me} Coudray, M. et M^{me} Cosserat, M. et M^{me} Repessé, MM. Koestel, Hurlimann, Groille ⁹, Bruderer, M^{me} Selleti, M^{me} Géraud, M^{lle} Rossi, M^{me} Moitessier, MM. Toulza, d'Assignies, Quintin, capitaine Hoste, M^{me} Perretti, MM. Beaurechamp, Barillet et tout un essaim de gracieuses jeunes rameuses et nageuses parmi lesquelles M^{lles} Berland, Bainier, Carbonnières, Striedter, Bobehier, Marty, Brunet, Duffaut.

Les toilettes étaient ravissantes, nous regrettons de ne pouvoir les citer.

Des réunions de ce genre ne peuvent que resserrer les liens de camaraderie qui unissent les deux clubs benjamins de la Cochinchine, qui n'en montrent pas moins une activité au-dessus de tous éloges.

⁹ Georges Groille : directeur d'[Émile Cambefort & Cie](#), tissus en demi-gros.

RAID SAÏGON-PARIS



Jean Étienne François Roger Péraud
(Le Gond-Pontouvre, 26 juin 1911-Libourne, 23 février 1990)
Sergent de la 35^e escadrille de l'armée de l'air à Dugny.

Au sympathique aviateur Péraud
Souvenirs de Saïgon 1934
Pépino

JEAN PÉRAUD, QUI VA TENTER LE RAID PARIS-SAÏGON,
ESSAIE UN NOUVEL AVION
(*Le Phare de la Loire*, 16 avril 1934)

Le Bourget, 15 avril. — L'aviateur Jean Peraud, qui avait déjà tenté de remporter le prix du président de la République Paris-Saïgon) avec l'avion « Ville-d'Angoulême », le 28 novembre dernier, vient de faire l'essai d'un nouvel appareil.

Après avoir fait, samedi, le trajet Paris-Marseille en 4 h. 30 et Marseille-Tunis en 5 h. 35, il est revenu, dimanche, de Tunis au Bourget, où il est arrivé à 16 h. 40, couvrant l'étape Tunis-Marseille en 5 h. 30, ce qui confirme sa vitesse de la veille, et celle de Marseille à Paris en 3 h. 30, ce qui améliore sensiblement son temps sur le même parcours.

Le jeune aviateur a repris l'air à 16 h. 55, pour rentrer son appareil à l'aéroport de Toussus-le-Noble, où il va procéder à quelques légères modifications avant de prendre le départ officiel pour Saïgon.

NOUVELLES DE L'AVIATION
(*L'Intransigeant*, 17 avril 1934)

Le sergent Jean Peraud, de Dugny-Le Bourget, a accompli en deux jours le voyage Paris-Marseille-Tunis et Tunis-Marseille-Paris avec le « Cité-d'Angoulême II » : Farman 356-Renault « Bengali ». Paris-Marseille : 4 heures 30 ; Marseille-Tunis : 5 heures 35 ; Tunis-Marseille : 5 heures 30, et Marseille-Paris : 3 heures 30. Peraud, qui a contracté un réengagement d'un an, a ramené son avion à Toussus-le-Noble où il sera préparé en vue d'une seconde tentative pour le prix du Président de la République, mis en compétition sur Paris-Saïgon et qui est détenu par René Lefèvre avec un Mauboussin 11-Salmson 45 CV. : 10 jours 7 heures 50'.

Maryse Hilsz
(*Chantecler*, 26 avril 1934)

Saïgon, 23 avril. — Dimanche matin, une réunion extrêmement brillante, à laquelle assistait toute l'élite de la société saïgonnaise, a été donnée à l'Aéro-club de Cochinchine, en l'honneur de Maryse-Hilsz. Rappelons que l'aviatrice s'est envolée lundi matin, commençant son voyage de retour en France.

Saïgon-Dalat* en 1 heure 45
(*Chantecler*, 21 juin 1934)

Il ne s'agit pas d'un record automobile, mais, tout simplement, du temps que mirent M. Drouhin [Drouin] et un mécanicien pour se rendre de Tan-Son-Nhut au terrain du Camly avec l'avion Phalène de l'aéro-club.

Le voyage fut sans histoire.

Après une journée de repos à Dalat, où il était allé rejoindre son épouse, M. Drouin prit le chemin du retour avec un passager en plus, M. Barillet, secrétaire général p. i. de l'aéro-club.

Le retour fut un peu mouvementé à cause du mauvais temps qui obligea les aviateurs à contourner les grains et les nuages, de sorte qu'ils mirent trois heures pour descendre de Dalat.

Le Phalène est ainsi le premier avion de tourisme qui se soit posé sur le terrain du Camly.

L'année dernière, M. [Lucien] Toulza avec un passager, M. Pichardie, se rendit à Dalat avec l'avion Luciole mais atterrit alors sur un mamelon proche du Tour de chasse, le terrain du Camly n'étant pas encore prêt. Ce voyage fut, d'ailleurs, à l'époque un voyage d'études destiné à ouvrir l'ère du tourisme aérien indochinois.

M. Drouin, qui a déjà effectué le voyage. Saïgon-Hanoï-Saïgon, vient de prouver que les pilotes formés à Saïgon même n'avaient rien à envier à ceux de France et que les poussins saïgonnais ont des ailes excellentes.

AVIATION

(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1934)

L'Aéro-club de Cochinchine compte deux nouvelles adhésions : MM. Vautier, mécanicien navigant, et Micheletti, radio navigant, de la Compagnie Air-France.

LES GRANDS COUPS D'AILES

Le remarquable Paris-Saïgon de Jean Péraud

(*Le Matin*, 2 août 1934)

Assurant la liaison en 6 jours et 7 heures, le jeune pilote a battu l'ancien record

SAÏGON, 1^{er} août. — L'aviateur Jean Péraud, qui effectuait le raid Paris-Saïgon en vue du prix du Président de la République et qui avait quitté le Bourget le 26 juillet, a atterri aujourd'hui à Saïgon, à 17 heures, battant le précédent record, détenu par Lefèvre.

En 6 jours et 7 heures

Étant donné que Jean Péraud a quitté Le Bourget seul à bord de son avion le 26 juillet à 2 h. 50 (G. M. T.) et qu'il a atterri à Saïgon le 1^{er} août à 10 heures (G. M. T.), il a donc accompli la liaison en 6 jours et 7 heures, ce qui est un résultat magnifique pour un pilote qui, jusqu'à présent, n'avait pas fait de grands voyages et dont les seuls faits à porter à son actif avaient été, l'année dernière, un voyage Paris-Tunis sans escale et un retour Tunis-Paris, le lendemain, également sans escale. Sauf entre Djask et Jodpur, le voyage de Jean Péraud a été d'une régularité parfaite. Il fit même la liaison Paris-Djask en 48 heures du jeudi 26 juillet au samedi 28 juillet.

Il était, dans la nuit de dimanche à lundi, à Jodpur. puis repartant à toute vitesse, il se rendait de Jodpur à Saïgon par Calcutta et Rangoon en 48 h.

Félicitations officielles

Le général Denain, ministre de l'air, a adressé à Jean Péraud le télégramme suivant :
Je vous félicite de tout cœur du beau succès remporté, grâce, à votre habileté.

C'est à bord d'un avion de tourisme Farman, muni d'un moteur Renault Bengali, que Jean Péraud, inconnu hier, aujourd'hui célèbre, a réalisé son remarquable exploit.

Départ du Bourget dans la nuit, atterrissages successifs de jour ou de nuit à Rome, à Athènes, à Alep, à Bagdad, à Bouchir, à Djask, à Karachi, à Jodpur, à Allahabad, à Calcutta, à Rangoon, et enfin à Saïgon, sans aucun incident, voilà ce que Jean Péraud a pu faire en équipant le train d'atterrissage de son avion de pneus Dunlop.



2 août 1934 : réception de Péraud au centre d'aviation de Biênhoà
(Archives Marie-Thérèse Lecordier)

Publicité
(L'*Intransigeant*, 3 août 1934)

PARIS-SAÏGON
a été réalisé en
6 jours 2 heures
PAR
JEAN PERAUD
Sur avion **FARMAN « 356 »**
Moteur **RENAULT-BENGALI 120 CV.**

GRAISSÉ A L'HUILE

Castrol
(Marque Déposée)

Jean PERAUD se classe ainsi 1^{er} pour l'attribution
de la **COUPE DU PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE**

Publicités
(Le Figaro, 4 août 1934)
(Le Jour, Paris-Soir, 5 août 1934)

De succès en succès...
JEAN PERAUD
S'ADJUGE BRILLAMMENT LA COUPE
DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



**PARIS-
SAIGON**

10.000 kms en 6 jours, 7 heures,
battant de quatre jours le précédent
record sur avion de tourisme

FARMAN 356
à moteur

RENAULT-BENGALI

Le moteur **RENAULT-BENGALI**, vainqueur
de toutes les grandes épreuves d'aviation
12 HEURES D'ANGERS
COUPE DEUTSCH 1934
GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE
mène à la victoire tous les avions qu'il équipe.

RENAULT

5167

L'aviateur Peraud reçu par l'Aéro-club de Cochinchine
(*Chantecler*, 9 août 1934)

Saïgon, 6 août. — Samedi soir, un grand, banquet fut offert à l'aviateur Peraud par l'Aéro-club de Cochinchine. Le gouverneur de la Cochinchine, M. Pagès, présidait cette réception.

LA COUPE DU PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE

Le raid du sergent aviateur Jean Peraud
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 août 1934)

— Je suis parti de Paris jeudi dernier à 3 heures 50. Premières escales : Rome et Athènes. Jusque là, pas d'histoires, mais immédiatement après mon envolée de Grèce j'ai bien failli y rester.

J'avais voulu repartir de nuit. À trois heures, en pleine obscurité je piquai entre deux nuages. À droite des éclairs et à gauche aussi.

Je pensai pouvoir passer en sandwich entre les deux. Bientôt je tombais en pleine tourmente, espérant le jour qui ne venait pas.

Tout à coup, mon avion se mit en spirale. Je me trouvais en direction d'Alep. Sauter en parachute ? Impossible ; au dessous, la mer. Dans mon mouvement de tournevis, je m'en rapprochais, impuissant à redresser l'appareil.

Enfin à deux cents mètres au dessus des flots, je trouvai une accalmie ; mon avion peu à peu obéit aux commandes et profitant de ce tiroir d'éclaircie je filai vers l'est à toute vitesse entre ce matelas d'orages et la mer que l'arche blanchissait enfin.

Quelques heures plus tard, j'atterris à Alep sans encombre, mais j'avais eu chaud ou...froid dans le dos, comme il vous plaira.

— Et après ? — D'Alep, j'ai gagné normalement Bagdad. De Bagdad, je gagnai Bouchir et trouvai là des ennuis contre lesquels on ne peut rien car ils relèvent du domaine de la bêtise. Les Persans s'y entendent et me firent perdre ainsi une bonne demi journée en inutiles palabres.

*
* * *

Enfin, je pus reprendre mon vol pour Djask et Karachi pour atterrir ensuite à Jodhpur.

À partir de cette escale, mon vol fut des plus durs. Si je ne savais pas auparavant ce que c'est que la mousson, je ne peux plus en dire autant maintenant. Ciel, ce que j'ai pu être secoué ! Vous n'en avez pas la moindre idée.

De Jodhpur, je mis le cap sur Agra en suivant la voie ferrée, puis sur Allahabad et Calcutta.

Lundi je quittai Akyab pour Rangoon. À peine eus-je quitté ce dernier point que j'éprouvais de grosses difficultés aux fameux endroits dangereux qui avoisinent Moutmein. Je pris le parti de longer la côte. Enfin j'atterris à Bangkok hier à 10 heures 10 pour m'envoler vers Saïgon un peu avant midi.

Je serais arrivé ici un peu plus tôt sans une fuite d'huile qui m'obligea à m'arrêter en route à Sisophon.

— Comptez vous rester assez longtemps à Saïgon.

— Je suis en permission d'un mois. Il ne faut pas que je m'attarde trop ; dans deux ou trois jours je compte reprendre le chemin de Paris. »

Et tandis que Peraud finissait de raconter sa randonnée, le petit groupe d'admirateurs qui l'avaient écouté l'entraînaient vers le bar du Club House.

Là le champagne attendait... Quelques minutes plus tard, il pétillait. À côté du commandant Fieux, le jeune sergent dut encore fournir de nouvelles explications.

— Vous appartenez à l'Armée ?

— Bien sûr. À propos, mon commandant, voici ma permission, il ne faut pas que je perde cela ; c'est très important.

Un instant, il nous la confia et nous lûmes :

— « Une permission d'un mois est accordée au sergent Peraud, de la première escadre de chasse, pour se rendre et en jouir à Saïgon, par la voie des airs.

Bientôt, nous prîmes congé du vaillant petit pilote qui vient de réussir ce tour de force de relier Paris à Saïgon en 6 jours, 7 heures et 10 minutes sur un frêle Farman de 95 chevaux.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 août 1934)

Perraud [Péraud] a été fait chevalier du Dragon d'Annam avant son départ. — La semaine dernière, M. le gouverneur de la Cochinchine avait avisé l'aviateur Péraud qu'il était nommé chevalier du Dragon d'Annam.

Cette distinction lui fut remise samedi dans la soirée, au cours d'une petite réunion de sympathie de l'Aéro-Club par le président de ce groupement, M. Gannay.

Läius, félicitations et remerciements furent à l'ordre du jour.

Le lendemain matin, les matinaux des membres de l'Aéro-Club, MM. Gannay, Geneste, Drouin, Pépino, vinrent saluer Péraud au moment de son départ par le Fokker d'Air-France, car ainsi que nous le signalions, Péraud abandonna son projet de rentrer avec son petit Farman qu'il céda pour 25.000 francs à M. Boy Landry fils et non à l'Aéro-Club qui, pour avoir quelque peu tergiversé, manqua cette belle occasion.

L'avion d'Air France ne put hier, en raison du mauvais temps, aller au delà de Bangkok qu'il quitta ce matin à 6 heures.



Photo Nadal, Saïgon (les retouches sont d'époque)

Remise des insignes de chevalier du Dragon d'Annam décerné
au sergent-chef J. Péraud, gagnant de la Coupe du Président de la République,
par M. Gannay (lunettes, troisième en partant de la droite), président de l'Aéro-club de Cochinchine,
le 11 août 1934.

(Archives Marie-Thérèse Lecordier)

L'AVIATION PRIVÉE D'OUTRE-MER

Où en est l'aviation privée en Extrême-Orient français ?

Cinq minutes avec l'Aéro-Club de Cochinchine
par Madeleine POULAINÉ
(*Les Ailes*, 23 août 1934)



Au premier plan, le Club-House et le hangar de l'Aéro-Club de Cochinchine à Saïgon ;
dans le fond, les hangars d'Air France.

Un grand club de notre lointaine colonie s'efforce, malgré les nombreuses difficultés qui l'assaillent, de porter haut le drapeau de l'aviation civile française. Il a obtenu, ces derniers mois, des résultats intéressants, et il a élaboré un programme dont son secrétaire général est venu exposer, à notre collaboratrice Madeleine Poulainé, les grandes lignes d'ensemble.

ALORS, quoi de neuf, en Extrême-Orient ? Je pose cette question à M. Bollet, secrétaire général de l'Aéro-Club de Cochinchine qui, de passage à Paris, est venu faire une visite aux *Ailes*.

— Oui, quoi de nouveau à Saïgon depuis ma conversation avec votre ancien secrétaire général, M. Geneste, il y a dix-huit mois ?

— Ma foi, pas grand'chose ! Si ça pourrait aller mieux, ça ne va, tout de même, pas trop mal ! Depuis 1932, nos membres sont passés de cent cinquante à deux cent vingt-cinq, parmi lesquels nous comptons trente pilotes. Nous n'arrêtons pas de donner des baptêmes de l'air ; les indigènes se passionnent pour l'aviation ; l'un d'eux est même breveté depuis quelque temps. Le dimanche matin, le terrain de Tan-Son-Nhut continue à être le rendez-vous des sportifs et des jeunes, surtout depuis la construction d'un Club-house coquet et confortable.

Nos « Journées de l'Air », qui ont lieu les 11 et 12 novembre, avec participation des escadrilles militaires, ont pris l'habitude d'être un véritable succès, ce qui nous permet de collaborer à la prospérité d'œuvres de bienfaisance et de secours aéronautiques. Même chose pour nos soirées cinématographiques, nos sauteries...

— Mais tout ça est très bien ! Combien d'avions au Club ?

— Deux Caudron « Luciole » et un Caudron « Phalène ». Quant à nos membres, ils en possèdent trois : deux Potez 36 et un Farman 230.

— Évidemment, ça pourrait être plus brillant. Quand on songe que le Maroc, actuellement, compte tant de propriétaires d'avions ! À quoi cela tient-il, d'après vous ? Crise ? Nombre insuffisant de terrains ?

— Un peu de tout ça. Mais ce qui handicape surtout le développement de l'Aviation en Extrême-Orient, c'est le prix prohibitif du transport des appareils, de France à Saïgon. Songez qu'il arrive à doubler presque le prix d'achat de l'avion ! Comment voulez-vous y arriver dans ces conditions ?

— Par la lutte ! Pendant mon séjour à Madagascar, j'ai vu l'Aéro-Club réussir à faire baisser les tarifs de transport d'avions d'une façon vraiment considérable, tout simplement en mettant deux compagnies maritimes en compétition. Essayez, vous verrez que le conseil est bon. Et les femmes ? Viennent-elles à l'Aviation chez vous ?

— Ce n'est pas positivement foudroyant, fait M. Bollet en riant. M^{lle} Nicole, brevetée par nous, est une fidèle pleine d'entrain, mais on ne peut pas dire que son exemple ait suscité un mouvement irrésistible parmi le « sexe faible ». Enfin, ça finira bien par venir !

— Ça viendra sûrement ! Et que devient votre projet de grouper tous les aéroclubs d'outre-mer au sein de la F.A.F. ?

— Au cours du III^e Congrès national aérien, en 1932, notre club a provoqué la création d'une Commission spéciale.

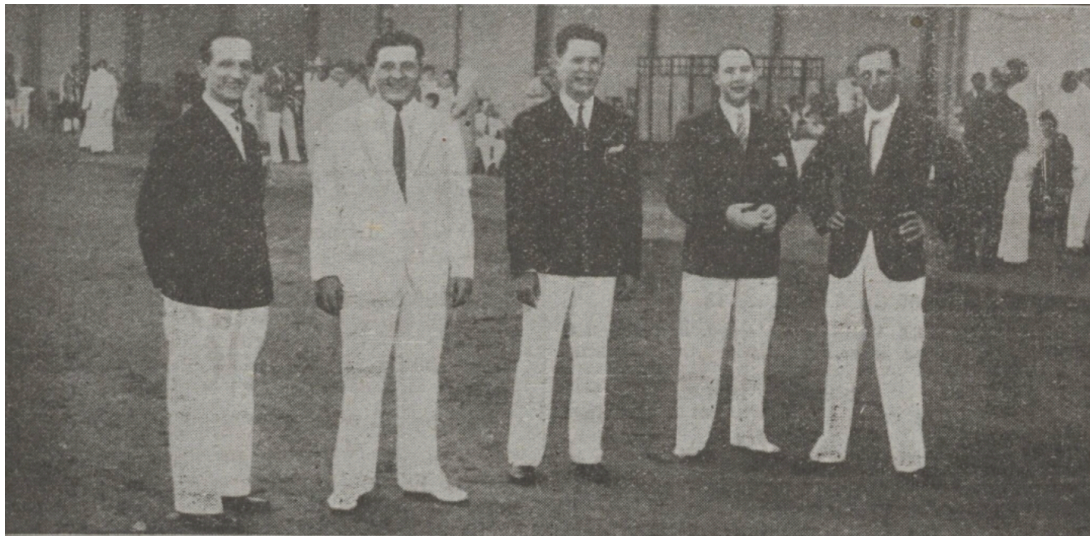
En ce qui concerne l'entraînement des Réserves, nos propositions, retenues par l'état-major de l'Armée de l'Air, doivent uniquement aux difficultés budgétaires du moment, d'être différées dans l'exécution.

Le programme de notre club prévoit maintenant l'aménagement de terrains dans tout centre important afin de faciliter la circulation aérienne intérieure.

L'Aé.C.A. a entrepris, dans ce but, une campagne auprès des administrateurs et des résidents ; cette campagne a déjà produit des résultats probants.

Nous envisageons aussi la reconstitution de la section de vol à voile dotée de plusieurs « Avia », en vue d'attirer tous les jeunes qu'intéresse le vol sans moteur.

Nous organisons aussi des semaines de propagande scolaire avec concours entre les élèves des divers établissements d'enseignement sur des sujets se rapportant à l'aviation.



Quelques « as » de l'Aéro-Club de Cochinchine :
de gauche à droite, Caillard, Busca, Toulza, Bollet, Fournier.

Enfin, voilà. nous bougeons, nous prenons de la peine, et nous comptons bien, l'année prochaine, par l'intermédiaire d'un de nos membres en congé, avoir des choses intéressantes à vous raconter. À moins que ce ne soit vous qui veniez voir un peu ce qui se passe à Saïgon ? Nous vous montrerions nos préparatifs pour le « Bally International d'Extrême-Orient » que nous avons été obligés de remettre, mais que nous n'avons pas abandonné, loin de là. La magnifique réussite de Jean Péraud va probablement lui susciter des émules. Nous comptons sur beaucoup de visites et, au moment du rallye, sur des participations nombreuses d'Europe, du Nord-Africain, et du Proche-Orient. »

Le retour de l'aviateur Péraud
(*Chantecler*, 26 août 1934)

Versailles, 21 août. — L'aviateur Péraud qui avait quitté Lyon à 8 h. 45 a atterri à l'aérodrome de Caudron-Guyancourt à 10 h. 50. Il a été reçu officiellement au Bourget à 16 heures et très vivement félicité par ses chefs et ses camarades de l'escadrille. Le colonel Davet, chef du cabinet militaire du ministre de l'Air, l'a félicité. Des fleurs lui ont été remises, ainsi qu'à sa mère et à sa fiancée.

COCHINCHINE

Saïgon
À Tan Son-Nhut
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 août 1934)

Hier matin a eu lieu, au terrain de Tay-son-Nhut, une réunion au cours de laquelle le petit avion de l'aviateur Péraud, le Farman 356, récemment acquis par M. Boy Landry, a été solennellement baptisé.

Dès 9 h. du matin, tout l'Aéro-Club de Cochinchine, auquel s'étaient joints les nombreux amis de M. Boy Landry, était réuni au club house.

Nous avons remarqué, outre M. et M^{me} Boy-Landry, les parents du jeune et sympathique pilote, M^{me} Pagès, M. Gannay, M. et M^{me} de Chambure, M. Berland et sa famille, M. et M^{me} Jansen, M. et M^{me} Gorce, M. et M^{me} Gassier, M. et M^{me} et M^{lle} Bainier, M. Gantier, M. Fabert, M. Martin, de la Cie Air-France, M. Dubreuil, le Dr et M^{me} Massari, MM. Davy, Van den Born, M. et M^{me} Simonpiétri, et la plupart des membres de l'Aéro-Club.

M. Jean Boy Landry prit le départ vers neuf heures et demie, et montra, par de belles évolutions, la maniabilité et la stabilité de cet avion avec lequel, chacun s'en souvient, Péraud était venu de France jusqu'ici.

Puis l'avion s'étend posé impeccablement devant les hangars, M. Boy Landry s'approcha et brisa une coupe de champagne sur l'hélice.

L'avion était baptisé. Tout le monde se réunit alors au club house pour fêter cette cérémonie et féliciter le jeune Boy Landry dont la maîtrise s'est manifestée une fois de plus.

Si nous en croyons certains échos, il paraîtrait que ce hardi pilote, qui a déjà, en compagnie de M. Raffin, relié Saïgon à Hanoï par la voie des airs, se proposerait de rentrer en France avec son avion.

L'acquisition d'un avion par M. Boy Landry porte actuellement à sept le nombre des avions de tourisme cochinchinois. Et ce nombre sera sans doute porté à dix dès la fin de l'année.

L'aviation devient de plus en plus populaire, aussi bien au point de vue transport qu'au point de vue touristique.

Il faut féliciter les animateurs qui se dépensent sans compter pour assurer son développement en Indochine

(*La Dépêche*, 20 août 1934.)

EN INDOCHINE

(*Les Annales coloniales*, 23 octobre 1934)

M. Denain, fils du ministre de l'Air, de passage à Saïgon, a visité l'Aéro-Club de Cochinchine. il a survolé la ville dans un avion piloté par M. [Lucien] Toulza, moniteur du club.

COCHINCHINE

Saïgon

LES GRANDS TOURISTES DE L'AIR

L'aviateur André Bailly nous est arrivé mercredi à 14 heures

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1934)

.....
Nous vîmes, dans un groupe : MM. Gannay, président de l'Aéro-Club ; Geneste, vice-président ; Martin, directeur d'Air France ; Lavocat, chef mécanicien de l'aéroport ; Vincent, de la B.I.C. ; Drouin, directeur de la Cie de commerce et de navigation ; et Barrué, de la Franco-Asiatique des Pétroles.

Plus loin, en d'autres groupes, M^{lle} Nicolle, MM Gaillard, Testelin et Trichet ; MM. Toulza, Barillet, de la chambre de commerce, Pépino, d'Assigny, de la C^{ie} générale des Tabacs, Leroux, etc.

Loesch et Pépino crayonnent à qui mieux mieux, calés au fond de leur fauteuil et objets des plaisanteries des uns et des autres. Il faut bien tuer le temps.

M. Robin*, accompagné de M. Pagès,
a inauguré ce matin une stèle commémorative
en souvenir des disparus de Corbigny et de Sandoway
(*Le Populaire d'Indochine*, 10 novembre 1934)

Elles sont encore présentes à toutes les mémoires, ces horribles catastrophes qui coûtèrent la vie à de braves enfants de la France et à de grands amis de l'Indochine. Leur mort, comme un coup de foudre un soir d'orage, jeta la stupeur douloureuse dans tous les cœurs, en France comme en Indochine.

C'est dans une pieuse pensée à l'adresse de ces victimes que l'Aéro-Club a élevé le monument qui se dresse à l'entrée du terrain de Tân-Son-Nhut et où sont gravés les noms des disparus.

Ce monument, d'une simplicité émouvante, d'une rare pureté de ligne, d'une élégance sobre, est l'œuvre de M. Palick. À son pied est pieusement placé un coffret de terre recueillie à Corbigny.

C'est vers ce monument que se dirige, ce matin, le gouverneur général, accompagné du gouverneur de la Cochinchine. Ils arrivent sur le terrain vers 8 heures. Le président de l'Aéro-Club, M. Gannay, les reçoit, et deux détachements de soldats leur rendent les honneurs, cependant qu'assiste à la cérémonie une foule nombreuse, où nous avons remarqué : MM^{mes} Vielle, de la Souchère, MM. Marly, Le Prévost, Lacaze, Larivière, Mossy, Nadaud, Berland, le Colonel Sée, etc.

M. Robin, dans un beau complet gris, après avoir fait un petit tour sur le terrain, s'arrête devant le monument. M. Gannay s'avance vers lui, et devant l'assistance, lit le discours que voici :

« Il y a presque dix mois, nous nous sommes réveillés à Saïgon pour apprendre avec stupeur la disparition du bel avion l'*Émeraude*, que nous avons vu quitter ce terrain de Tân-son-Nhut, quelques jours auparavant, aux dernières heures de la nuit du 4 au 5 janvier.

C'était au début de cette année 1931, encore inachevée et qui devait être si remplie d'événements tragiques.

Les plus anciens parmi les aviateurs cochinchinois, ceux qu'on appelle les « Vieilles Tiges », ont eu la pieuse pensée de solliciter l'envoi à Saïgon d'un peu de terre prise aux lieux mêmes où avait péri l'*Émeraude*, à Corbigny.

Cette poignée de sol sacré avait été confiée à l'Aéro-Club de Cochinchine et nous venons de la déposer religieusement à l'intérieur de ce monument, sous la plaque de marbre poli que vous voyez ici.

Au-dessus, vous apercevrez tout à l'heure, inscrit au centre d'une plaque de bronze qui emprunte la forme d'ailes déployées, le long martyrologe de l'*Émeraude*.

À droite et en tête, le gouverneur général de l'Indochine : Pierre Pasquier, dont nous ne pouvons prononcer le nom sans une profonde émotion, parce qu'il a servi jusqu'à la mort cette Indochine française à laquelle il avait voué son existence et qu'il aimait tant.

D'autres, plus qualifiés que moi, ont dit, au lendemain de sa disparition, quelle était la qualité de son intelligence souriante et la bienveillance qui animait ses moindres gestes et ses actes.

Qu'il me soit simplement permis de dire qu'il m'a été maintes fois donné d'être témoin de son inébranlable confiance dans l'avenir. Il savait que la vie continue, amenant l'apaisement et restaurant silencieusement l'équilibre des forces, malgré le choc des intérêts et le heurt de nos passions.

Nous saluons avec respect sa mémoire.

Aux côtés du gouverneur général se trouvaient le capitaine Brousseau, son officier d'ordonnance, en service commandé, et avec lui, monsieur et madame Chaumié — lui, fonctionnaire de haute valeur, venu en mission en qualité de directeur de l'Aéronautique privée, envoyé par le ministère de l'Air ; elle, Française gracieuse, dont le charme nous avait conquis et que la mort brutale ne devait pas épargner.

Enfin, M. Larrieu, journaliste de talent, revenant d'un court séjour en Syrie, avait rejoint l'*Émeraude*, qui l'avait amené de Marseille à Beyrouth à l'aller.

Sur la plaque commémorative que nous avons dressée au pied de ce monument, élevé en souvenir des aviateurs perdus, il y a trois ans et demi à Sandoway, et que le chef de la colonie va découvrir dans un instant, vous lirez aussi les noms de l'héroïque équipage de l'*Émeraude*.

À gauche et le premier, Maurice Noguès.

Maurice Noguès, dont la précieuse amitié, et non quelque mérite personnel, me vaut d'avoir l'honneur de rappeler son nom ici.

Maurice Noguès, pilote-aviateur, comme il est écrit simplement sur sa pierre tombale dans sa Bretagne natale, créateur, animateur convaincu et prudent de la ligne aérienne France-Indochine, l'un de nos aviateurs civils les plus réputés et qui fut, pendant toute la guerre, l'un des héros de cette glorieuse phalange d'aviateurs militaires dont le courage et le sacrifice sont cités en exemple à nos enfants.

À côté de ce chef, qui inspirait un dévouement absolu à son personnel navigant, l'ingénieur Balazuc, le pilote Launay, le plus ancien et le plus aimé de la ligne Marseille-Saïgon, le radio-télégraphiste Queyrel, le mécanicien Crampel, ont leurs noms écrits sur la page douloureuse qui raconte comment ces marins de l'air sont disparus dans la tempête qui avait brisé leur navire.

Noguès et Launay étaient au poste de pilotage, en ce moment suprême : mais la fatalité contraire, qui se joue parfois des hommes et de leur audace, avait été la plus forte.

La plaque scellée dans ce monument et les noms qui y sont gravés, rappelleront au passant l'*Émeraude* et les dix passagers qu'il conduisait vers un même destin.

Le souvenir de leur dévotion au bien public, à la Patrie et à sa lointaine colonie, aujourd'hui si merveilleusement rapprochées l'une de l'autre par l'aviation, l'exemple de leur calme courage, restent et demeureront vivants parmi nous.

Nous remercions monsieur le gouverneur général Robin et monsieur le gouverneur Pagès d'avoir bien voulu honorer de leur présence cette pieuse cérémonie et nous allons observer une minute de silence en souvenir de nos amis disparus.

*
* *
*

La minute de silence observée, M. Robin prend la parole. Il remercie le président de lui avoir offert de présider cette cérémonie et rappelle en quelques mots la carrière du gouverneur général Pasquier et celle des voyageurs ses compagnons.

M. Robin se dirige ensuite vers le monument et le découvre. Deux bouquets y sont déposés déjà, l'un par M^{me} de la Souchère, l'autre par M^{me} Van-den Born.

Deux groupes d'avions, l'un venant de Cac-Lai et l'autre de Biênhoà, survolent la solennité, qui dure près d'une demi-heure.

LE VOL SANS MOTEUR (*Les Ailes*, 21 février 1935)

À SAÏGON. — À la Section de vol sans moteur de l'Aéro-Club de Cochinchine. cinq brevets A ont été obtenus par MM. Caillard, Geneste, Pichardie, Testelin et Toulza qui ont approché les conditions du brevet B.

À noter plusieurs vols, à une hauteur de 100 m. et de 50 secondes environ, avec un planeur lancé au treuil.

En Indochine, on inaugure le terrain privé de Prekak (*Les Ailes*, 14 mars 1935)

À Prekak, entre Saïgon et Angkor, on a inauguré, récemment, un terrain privé dû au dévouement de M. Fournier, pilote de réserve. Cet aérodrome, baptisé « Maurice-Noguès », est le premier homologué à la colonie. Un avion du centre de Biên-Hoà, piloté par le lieutenant Leclerc, représentait l'Aviation militaire à cette cérémonie à

laquelle l'Aéro-Club de Cochinchine avait délégué, par la voie des airs, MM. [Fernand] d'Or, Geneste, Pichardie, M^{lle} [Raymonde] Nicolle, M^{me} et M. Toulza, M^{me} et M. Pinot, MM. Begin, Caillard, capitaine Leroux.

LE VOL SANS MOTEUR (*Les Ailes*, 21 mars 1935)

À Saïgon, l'Aéro-Club de Cochinchine continue ses séances dominicales et fait preuve d'une belle activité.

MM. Caillard, Geneste, Testelin et Toulza se sont qualifiés pour le brevet A avec plusieurs lancers de 45 à 59 secondes. M. Pichardie s'est attribué le brevet B en exécutant trois lancers différents d'une durée de 75 secondes.

L'acquisition d'un planeur de performance est envisagée.

Baptême à Tan-son-Nhut (*La Dépêche d'Indochine*, 1^{er} avril 1935)

Dans toutes les marines du monde, il est une coutume aussi ancienne que les marines elles-mêmes, et qui consiste à célébrer par une fête la vente au jour d'une nouvelle unité. Quoique cette cérémonie ait parfois un caractère païen, elle a été adoptée universellement et il n'y a rien d'étonnant à ce que cette tradition l'ait été à son tour par la dernière venue des flottes : la flotte aérienne.

Il ne faut pas croire que l'aviateur considère son avion comme une simple machine. Il lui prête une vie cachée, secrète. Il ne sait pas si cette âme a son siège dans le moteur ou dans la cellule. Peu lui importe ; mais il sait que son avion possède une âme, et, en le considérant comme un être doué de vie, il trouve tout naturel de lui donner un nom.

L'Aéro-Club de Cochinchine a suivi cette antique tradition, et c'est au baptême de son dernier né, le Caudron Super-Phalène qu'il nous a conviés hier soir dimanche au terrain de Tan-son-Nhut.

La cérémonie revêtait une importance particulière. C'est, en effet, M^{me} Pagès, qui était la marraine de l'avion baptisé.

L'avion, reçu il y a environ un mois, est un Caudron superphalène, monoplane, conduite intérieure quatre places équipé d'un Renault Bengali de 140 chevaux. Il fait du 185 km. à l'heure et permet le grand tourisme.

Il lui fallait un nom. Et comme le dira tout à l'heure, le vice-président dans son allocution, qu'y avait-il de mieux que de placer cet avion sous le patronage de l'hirondelle d'Extrême-Orient : la Salangane.

C'est ce qui fut fait.

Quant à la cérémonie, elle se déroula suivant l'ordre immuable. Les avions du Club et les avions privés des membres du club, c'est-à-dire tous les avions civils de Cochinchine sans exception, étaient rangés sur une double haie devant les hangars.

La *Salangane* seule manquait. Elle arriva quelques minutes plus tard, par la voie des airs ; conduite par le moniteur Toulza, elle vint atterrir au milieu des autres avions, ses aînés.

M^{me} Pagès s'approcha, et reçut pilote et passagers. Ces derniers étaient la petite Toulza, âgée de six ans, et les fils Pépino (11 et 13 ans).

Le plus jeune de ceux ci descendit d'avion et offrit à M^{me} Pagès, au nom de l'Aéro-Club, une superbe gerbe de fleurs enrubannée aux couleurs de ce dernier.

M^{me} Pagès brisa alors une bouteille de champagne sur le moyeu de l'hélice. C'en était fait. Le Caudron superphalène était baptisé. Il devenait le « Salangane », sixième avion du club.

Il y eut ensuite une démonstration de vol à voile par MM. Pichardie et Geneste. Monté comme un cerf volant, par un filin tiré au treuil, le planeur atteint une altitude de 100 mètres environ. Arrivé là, le pilote décroche l'amarre et cherche, en planant, à atterrir le plus tard possible. Les deux pilotes tinrent ainsi l'air pendant plus d'une minute chacun et reprirent contact avec le sol, légèrement, comme de fin voiliers.

Puis ce fut la réunion au Club-House. M. Geneste, vice président, prit la parole et remercia M^{me} Pagès d'avoir bien voulu accepter d'être la marraine de l'avion.

Il s'excusa d'avoir eu une arrière-pensée, mais se la fit pardonner en la dévoilant. Créer, sous la présidence de M^{me} Pagès, une section féminine d'infirmières aériennes. L'idée fait des progrès en France. Ici, plus encore qu'en Europe, l'aviation sanitaire est à développer. Et Geneste rappela le rôle important que cette aviation a joué tout récemment dans l'affaire du camp le Rolland. Une section d'infirmières aéronautiques répond donc à une nécessité. Nul doute que, cette idée étant lancée, elle ne fasse rapidement son chemin.

M. Pagès, qui avait témoigné tout l'intérêt qu'il manifeste pour l'Aéro-Club de Cochinchine en joignant au pavillon gubernatorial flottant sur son automobile celui de l'Aé.C. C, répondit au vice-président, au nom de M^{me} Pagès, la marraine, par une improvisation brillante. Il loua les efforts de l'aéro-club, la solidarité et la discipline qui règnent parmi ses membres et qui font de lui l'unique et solide défenseur de l'aviation privée cochinchinoise.

Paraphrasant l'Évangile, il dit que les gouverneurs doivent bénir les avions nombreux et souhaita assister au moins chaque trimestre à un nouveau baptême aussi gai que celui-ci.

Les coupes furent levées et une sauterie termina cette petite fête.

*
* *
*

Parmi les nombreuses personnalités saïgonnaises qui assistaient à cette réunion, nous avons noté : M. Kahn, le nouveau directeur de l'arsenal, lequel a préparé toute la partie navigation du raid Costes-Bellonte de Paris à New-York ; le commandant Frioux ; M. Berland ; M. Striedter ; M. Vayssières ; MM. Viala, Nadal, Portoukalian ; M. Martinet, directeur d'Air France ; pour l'Indochine, MM. Boy Landry, Maux, tous les membres de l'Aéro-Club, tout le personnel d'Air-France et de nombreux invités.

La fête se termina assez tard dans la soirée et chacun emporta un bon souvenir de cette journée tout à l'honneur des ailes cochinchinoises.

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 août 1935)

M. Drouhin [Drouin] et M^{me} Sarda sont victimes d'un accident d'aviation à Tan-son-Nhut. — L'aérodrome de Tan-son-Nhut est fréquenté tous les dimanches par un grand nombre de Saïgonnais. Les pilotes de l'Aéro-Club s'y entraînent régulièrement et donnent des baptêmes de l'air aux néophytes qui veulent bien profiter de l'occasion qui s'offre de « monter en avion ». La journée d'hier a été marquée d'un accident qui aurait pu être très grave.

Hier matin, M. Drouin a été victime d'un accident qui aurait pu lui coûter la vie ainsi qu'à la passagère qu'il avait à son bord, madame Sarda.

M. Drouin, qui est considéré comme un aviateur expérimenté et surtout prudent, pilotait le « Caudron Super Phalène », l'avion même qui a été baptisé il n'y a pas très longtemps par madame Pagès. Madame Sarda, épouse d'un employé de la Banque franco-chinoise [Armand Sarda], avait pris place dans la cabine de l'avion.

Le pilote, après un vol de quelques minutes, s'apprêtait à atterrir lorsque, brusquement, le « Caudron » piqua du nez comme s'il avait heurté un obstacle.

Comment l'accident a-t-il pu se produire ? On se le demande. Est-ce à cause d'une perte de vitesse, d'un violent coup de vent ? On ne saurait le dire exactement.

Quand l'avion s'écrasa sur le sol, tous les Européens présents à Tan-Son-Nhut se précipitèrent pour porter secours aux passagers. Les premiers arrivés sur les lieux de l'accident aperçurent M. Drouin, le visage couvert de sang, qui s'efforçait de dégager M^{me} Sarda de la cabine où elle était encore emprisonnée et où elle gisait sans connaissance. L'avion — cela va sans dire — était dans un triste état. Madame Sarda fut transportée avec précautions jusqu'au « club house » de l'Aéro-Club et dirigée sans perdre une minute sur l'hôpital Grall où MM. Pinaud et Martin s'étaient rendus pour prévenir le Dr Labbé.

À peine arrivés, les blessés furent soignés par l'excellent chirurgien.

Hier soir, leur état de santé ne semblait donner aucune inquiétude. Madame Sarda, blessée à la tête, se plaignait doucement. Elle était veillée par son mari. Quant à M. Drouin, oubliant son propre état, il ne s'inquiétait que d'une chose ; savoir si les blessures de celle qu'il avait prise à bord comme passagère étaient graves.

Nous avons fait prendre ce matin des nouvelles des deux blessés.

Madame Sarda a été trépanée hier. Le docteur Labbé réserve son pronostic.

M. Drouin, lui, s'en tirera avec quelques journées d'hôpital et quelques cicatrices à la figure.

L'Impartial présente aux deux blessés ses vœux de prompt rétablissement.

SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 août 1935)

L'état de M^{me} Sarda. — Nous sommes passé ce matin prendre des nouvelles de M^{me} Sarda, la victime de l'accident d'avion de Tan-son-Nhut. Bien que les pronostics restent réservés, l'état de M^{me} Sarda est satisfaisant et des complications du côté de l'œil ne sont pas à craindre.

Espérons que M^{me} Sarda se rétablira promptement à la plus grande joie des siens. C'est là le vœu que nous formulons de tout cœur.

EN INDOCHINE

(*Les Annales coloniales*, 30 août 1935)

À l'occasion des inondations dans la région de Biênhoà, l'Aéro-Club de Cochinchine a mis à la disposition du gouverneur un de ses appareils pour assurer la liaison entre Biênhoà et Saïgon pendant la période où les routes étaient coupées par l'inondation. Cette liaison aérienne a rendu les plus grands services.

La distance par la route, entre les deux villes, est de 30 km.

AVIATION

Où l'on voit M. Toulza former de bons pilotes
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 septembre 1935)

Il y a quelques jours, M. Toulza, moniteur de l'Aéro Club de Cochinchine, lâchait son trentième élève-pilote.

Depuis, le sympathique professeur a eu l'occasion de former un jeune pilote qui promet : c'est M. Jacques Le Prévost, élève au Lycée Chasseloup-Laubat, beau-fils de M. E[rnest] Bec, conseiller municipal, et neveu du directeur du cabinet du gouverneur général [Jacques-Henri-Paul Le Prévost (1883-1945)].

Jacques Le Prévost a été lâché après un apprentissage de cinq heures à peine, en double commande. Nos compliments au nouvel aviateur et nos félicitations à M. Toulza, moniteur prudent et dévoué à la cause des ailes cochinchinoises.

LA COURSE PARIS-SAÏGON (*Les Annales coloniales*, 24 septembre 1935)

L'Aéro-club de Cochinchine communique :

Nous avons publié un communiqué de l'Aéro-club de France relatif à l'attribution des primes du ministère de l'Air pour l'encouragement aux records aéronautiques.

Nous complétons cette information par les précisions suivantes :

Les deux primes de parcours sur Paris-Saïgon ou Saïgon-Paris et sur Paris-Tananarive ou Tananarive-Paris seront ainsi réparties :

1/3 de chaque prime sera attribué au premier concurrent qui aura battu, dans les conditions précédemment indiquées, l'un de ces deux records (Paris-Saïgon ou Saïgon-Paris) d'une part, et Paris-Tananarive ou Tananarive-Paris) d'autre part.

Les 2/3 restant de chacune de ces deux primes seront attribués au concurrent qui aura réalisé le meilleur temps dans un sens ou dans l'autre sur l'Indochine ou sur Madagascar et sera détenteur du record correspondant.

En ce qui concerne les records internationaux de la plus grande vitesse sur base de distance en ligne droite et d'altitude (tous ces records pour avions terrestres), les primes sont attribuées, ainsi qu'il a été indiqué précédemment, au tenant de chacun des records internationaux au 31 décembre 1935.

Les vols de départ pour ces différents records devront avoir lieu au plus tard le 31 décembre, à 24 heures.

M. Trân-Trinh-Huy
victime
d'un accident d'avion
(*La Tribune indochinoise*, 30 septembre 1935, p. 1, col. 3)

Samedi, vers 18 heures, un accident s'est produit, à un kilomètre de l'aéroport de Tân-sơn-Nhut, du côté de Hanh-Thong-Tay, et a failli coûter la vie à deux aviateurs, dont un moniteur de l'Aéro-Club, M. Toulza.

Ce dernier, sur un monoplane Farman, rôdait en l'air, lorsqu'il aperçut le Potez 58, piloté par M. Tran-trinh-Huy, conseiller colonial, lequel, après son entraînement bi-quotidien, allait regagner le camp d'atterrissage.

Un accrochage eut lieu, par le bout du plan droit du Potez, à environ 300 mètres d'altitude.

L'avion de M. Tran-trich-Huy eut le plan tordu et une pale d'hélice cassée.

Perdant de la vitesse, il faillit tomber à pic dans la rizière.

Mais pendant, que le mécanicien annamite qui l'accompagnait hurlait à la vue du péril, M. Huy eut la présence d'esprit de gazer à plein, manœuvre habile, grâce à laquelle l'appareil se redressa, à une cinquantaine de mètres du sol, pour enfin atterrir sans mal.

M. Toulza, par un hasard s'en tira indemne, lui aussi, sans la moindre égratignure.

Il tomba d'abord en vrilles, mais il réussit à reprendre l'équilibre pour aller tomber à plat sur une paillote, avant de ne renverser.

Ce rapide drame aérien, terminé par un double, voire un triple miracle, puisque trois vies humaines étaient en jeu, avait pour témoins, épouvantés, puis réjouis, plusieurs membres du Polo-Club, près duquel il se déroulait. Ceux-ci, attirés par le bruit, s'étaient précipités vers les accidentés.

De leur côté, ces derniers se cherchaient l'un l'autre, enfin de se porter mutuellement secours. Cette belle solidarité humaine — Dieu merci ! — n'avait pas l'occasion de s'exercer ; les dégâts étaient seulement matériels. On sera quitte, de part et d'autre, pour quelques centaines de piastres de réparations.

Vital Ferry,
L'INDOCHINE SURVOLÉE
Icare, n° 163, 4^e trimestre 1997

En octobre 1935, le colon Georges Picard part en France pour acheter un Caudron qu'il ramène par la voie des airs.

L'activité des clubs
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1935)

Aéro-Club de Cochinchine (mois d'août), 41 h. 09 de vol dont 20 h 34 en double-commande. 17 pilotes ont volé sur les avions du Club, 4 pilotes à l'entraînement, 1 lâché, 1 breveté. Voyages : Biênhoà, Prekok (soit 5.500 km. environ).

COCHINCHINE

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 novembre 1935)

M. Geneste nous quitte par l'avion de dimanche. — Dimanche matin, M. Geneste, l'aimable secrétaire de notre Aéro-Club, nous quitte par l'avion d'Air-France.

M. Geneste va se reposer quelques mois dans la métropole, après quoi il se rendra en Afrique du Nord où un poste de direction lui est réservé dans la Société où il travaille actuellement.

Nous avons eu la bonne fortune de rencontrer M. Geneste qui, avec un large sourire, nous exprime toute sa satisfaction de pouvoir enfin goûter un repos bien gagné.

L'heureux partant a ajouté :

— « Il est probable que je ne me coucherai pas dans la nuit de samedi à dimanche ; naturellement, j'assiste au Gala des Ailes qui, sans toute, se prolongera fort avant

dans... le matin, de sorte que j'aurai tout juste le temps de sauter dans l'avion d'Air France qui décolle à 5 h.

— En somme, ce sera un départ sur une ultime coupe de champagne.

— Vous pouvez même dire sur plusieurs...

Tous ceux qui ont pu approcher M. Geneste ne verront pas partir sans quelque regret cet homme sympathique, tout dévoué à la cause de l'aviation et qui sut remplir avec compétence le poste délicat qu'il occupait à l' Aéro-Club de Cochinchine.

Nous nous faisons l'interprète de tous en exprimant à M. Geneste les regrets que cause son départ.

*
* *
*

En l'honneur du départ de M. Geneste, un banquet de 24 couverts s'est tenu hier soir au Continental. Parmi les convives, nous avons noté la présence de MM. Dor [D'Or], Pichardi [Pichardie], Garbe, Toulza.

Le repas d'adieux se déroula dans une atmosphère toute de gaieté et d'intimité. De nombreux toasts furent portés à la santé de l'heureux partant. Les conversations se prolongèrent et c'est seulement vers 11 h. que cette petite fête prit fin.

L'activité des clubs
(*Les Annales coloniales*, 5 novembre 1935)

Aéro-club de Cochinchine (mois de septembre), 35 h. 40 de vol dont 5 h. 50 en double commande, 19 pilotes ont volé sur les avions du club, 5 élèves à l'entraînement, 1 breveté du club, à Biênhoà. Un pilote formé à l'Aéro-club de Cochinchine, en congé dans la Métropole, vient de regagner Saïgon à bord de son avion. La liaison France-Indochine a été ainsi effectuée dans les deux sens sous les couleurs de l'Aéro-club de Cochinchine.

.....
Deux pilotes, MM. [Lucien] Toulza, moniteur de l'Aéro-club de Cochinchine, et Huy, volaient près du champ d'aviation de Tan-Son-Nhut, lorsque, par suite d'une erreur du moniteur, les deux appareils entrèrent en contact.

Par une providence exceptionnelle, M. Huy a pu atterrir malgré la perte d'une pale d'hélice, et M. Toulza tomba, sans se blesser, sur une paillote du village de Hanh-thong-Tay.

En février 1936, Raymonde Nicolle et Jacques Caillard se rendent en France et en reviennent avec un Caudron « Frégate ».

COCHINCHINE
SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1936)

L'actualité : terrible accident d'auto sur la route de Tân-Uyên. — Par miracle, M. Raffin s'en tire indemne. — Un terrible accident d'automobile qui, normalement,

aurait dû avoir les suites les plus graves, s'est produit avant-hier sur la route de Tân-Uyên.

M. Raffin, un des meilleurs pilotes de l'Aéro-Club saïgonnais, était au volant de sa voiture : une superbe 601 — carrosserie transformable électriquement —. qu'il avait depuis un an environ.

M. Raffin marchait à bonne allure lorsqu'il aperçut sur la route un tas de paille, d'aspect fort inoffensif. M. Raffin ralentit quelque peu et s'engagea sans hésitation sur ce qu'il croyait être simplement un tas de paille tombé d'une charrette.

Soudain, un choc violent ébranla la voiture qui, brutalement déviée de sa route, alla donner contre un arbre contre lequel elle s'écrasa littéralement.

M. Raffin, lui, avait été projeté hors de sa voiture. Il s'en tira, par miracle, avec quelque égratignures et plusieurs contusions qui, à première vue, ne paraissent pas offrir un caractère spécial de gravité.

Quant à la voiture, elle est en miettes, le moteur a été fendu en deux ; l'arbre contre lequel elle avait porté a été à demi sectionné.

Le « tas de paille » dissimulait deux gros blocs de pierre.

Les circonstances mêmes indiquent que l'accident n'est pas le fait du hasard : les blocs de pierre ont été très probablement déposés sur la route et dissimulés par une main criminelle.

L'enquête entreprise aussitôt semble montrer qu'il y aurait là un début de tentative de vol : M Raffin transportait souvent avec lui des sommes importantes et on peut penser que les agresseurs espéraient s'emparer de l'argent à la faveur de l'accident dont M. Raffin n'avait guère de chances de se tirer indemne.

Les agresseurs furent doublement déçus : M. Raffin ne fut même pas étourdi par le choc et, d'autre part, il n'avait pas d'argent sur lui.

Espérons que l'enquête apportera sur cette affaire toute la lumière désirable. Des attentats de ce genre doivent être sévèrement punis : sinon, il n'y a plus de circulation possible.

L'*L'Impartial* présente à M. Raffin ses meilleurs souhaits de prompt rétablissement.
(*L'Impartial*)

(*Bulletin administratif de la Cochinchine*, 1936, p. 1417)

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine, en date du 1^{er} mai 1936 :

M. Ferdinand d'Or, commissaire, délégué de l'Aéro-Club de France à Saïgon, est désigné comme commandant de l'aéroport de Saïgon-Tan-son-nhut.

L'activité des clubs

(*Les Annales coloniales*, 19 juin 1936)

Aéro-club de Cochinchine (mois d'avril), 32 h. 28 minutes de vol, 2 élèves à l'entraînement, 2 brevetés, 2 baptêmes de l'air ont été donnés.

UN LÉGER ACCIDENT D'AVIATION

PERDU DANS LES NUAGES, M. HO-HAC-CUNG DOIT ATTERRIR EN PLEINE FORÊT

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 septembre 1936)

Grand émoi hier matin à l'Aéro-Club, où, comme tous les dimanches, il y avait séance d'entraînement.

En effet, M. Ho-dac-Cung, qui fut le premier Annamite à construire et à voler sur un Pou du-Ciel et qui passa récemment son brevet de pilote d'avion de tourisme, avait décollé vers 7 h. 30 en vue d'effectuer quelques tours de pistes avec un des appareils de l'aéro-club, un Caudron Luciole.

Quand, à 8 heures, il n'était pas revenu, les membres de l'aéro-club s'étonnèrent, d'autant plus qu'ils avaient aperçu le Caudron filant dans les nuages.

Ils acquirent vite la certitude que M. Ho-dac-Cung s'était égaré et que, pris dans la crasse, il n'avait pu distinguer le terrain qu'il venait de survoler.

Quand les mécaniciens leur apprirent que le Luciole n'avait que pour 3 heures de vol de provision d'essence dans son réservoir, leur étonnement se transforma en inquiétude croissante au fur et à mesure que les heures s'écoulèrent.

À 9 heures, Toulza, l'excellent moniteur de l'aéro-club, partit dans son Farman rouge à la recherche de M. Ho-dac-Cung et, pensant que celui-ci avait dû se poser quelque part, il chercha dans la région la plus propice à un atterrissage forcé, celle où la visibilité était bonne, jugeant que M. Ho-dac-Cung avait dû s'y diriger.

Comme Saïgon et ses environs étaient couronnés de nuages, M. Toulza chercha plus d'une heure dans la région de Longthanh, Phuoc-Ly, Cap Saint-Jacques où le ciel était plus dégagé.

Ce fut en vain et, quand il rentra à l'aérodrome de Tan-Son-Nhut, c'est avec la plus grande appréhension que les membres de l'aéro-club attendirent. À ce moment, 10 h. passées, il était certain que M. Ho-dac-Cung avait été obligé d'atterrir, mais où se trouvait-il ? Était-il perdu en mer ? Était-il tombé en forêt ? Avait-il trouvé un terrain où se poser ?

Autant de questions que les membres de l'aéro-club, inquiets se posaient, d'autant plus que le vent souillait en rafale.

Onze heures, midi passèrent. Une heure de l'après-midi, pas de nouvelles.

Ce n'est qu'un peu plus tard qu'un télégramme parvint de Giaray disant que M Ho-dac-Cung avait dû se poser dans la forêt, qu'il était légèrement blessé et l'appareil endommagé.

Aussitôt, M. Gannay, président de l'aéro-club, et M. d'Or, chef de l'aéroport de Tan-son-Nhut, partirent pour Giaray en automobile afin de secourir M. Ho-dac-Cung.

Ce fut un déplacement inutile car, recueilli à la station expérimentale de Giaray. M. Ho-dac-Cung fut ramené en automobile à l'hôpital de Giadinh et les deux automobiles se croisèrent.

Le récit de M. Ho-dac-Cung

Bien que M Ho-dac-Cung ait été blessé à la langue au cours de l'atterrissage forcé et que ceci le gêne pour converser, il a bien voulu, ce matin, allongé sur le lit de l'hôpital de Giadinh, nous faire le récit de sa mésaventure :

« Hier matin, nous dit-il, je sortis un des avions de l'aéro-club dans le but de faire un ou deux tours de piste pour un vol d'entraînement. Je ne comptais point faire un vol de longue durée, car je n'avais ni carte, ni boussole.

Le ciel nuageux, à plafond bas, ne se prêtait d'ailleurs pas à un vol de longue durée.

Toutefois, comme mon moniteur Toulza avait décollé quelques minutes avant moi, par prudence, pour éviter une collision toujours possible, je montai à 200 mètres. Là, je fus pris dans un nuage épais, une crasse à ne pas distinguer le bout du capot du Luciole.

Craignant de rentrer ainsi dans les pylônes de la T.S F. de Phu-Tho, je montai à 400 mètres mais je me trouvai toujours en plein coton.

Je tournai alors en rond, espérant trouver une éclaircie, mais ce fut en vain. J'étais en plus violemment secoué par un vent qui soufflait en bourrasque et ce n'est que par l'indicateur de vitesse qu'à un certain moment, je me rendis compte que je piquais inconsciemment vers le sol.

Après avoir redressé mon appareil, je résolus de prendre de la hauteur pour tenter de distinguer, au dessus des nuages, un trou dans lequel je pourrais me rapprocher de terre. Je montai ainsi à 1.500 mètres, je me trouvai au-dessus d'une mer de nuages sans pouvoir rien distinguer. La bourrasque emportait mon appareil et, finalement, quand j'aperçus une éclaircie, j'étais dans la région de Phanhiêt.

Je reconnus la voie ferrée et résolus de la survoler pour rentrer. Je descendis et fis du rase-mottes au-dessus de la ligne, bien déterminé à ne pas la quitter.

Volant à 50 mètres au-dessus du sol, pris entre deux mers, celle des nuages au-dessus, celle des arbres en dessous, violemment secoué par la bourrasque, je ne tardai pas à me rendre compte que, faute d'essence, je ne pourrais jamais regagner Tan-son-Nhut.

J'arrivai ainsi au-dessus de la gare de Giaray, alors que, l'aiguille indicatrice du niveau d'essence batifolait entre la marque 10 litres et zéro. Je ne pouvais pas aller plus loin, il me fallait atterrir.

Ayant bien reconnu la gare de Giaray, pris la direction du vent par la fumée des locomotives, j'allai faire un tour au-dessus de la station expérimentale d'Agriculture dont les vastes étendues de verdure me parurent propices à un atterrissage de fortune.

Hélas, en approchant du sol, je distinguai des barrières de barbelé. Atterrir là, c'était risquer l'accident.

Je repris un peu d'altitude pour trouver un endroit plus propice. Et l'aiguille du niveau d'essence faisait toujours le va et vient du 0 au 10.

Finalement, j'aperçus un trou dans la forêt épaisse, une sorte de clairière large de 20 mètres et longue de 50. Je n'avais plus le choix et décidai d'y atterrir.

Docilement, le Luciole se posa et, alors que je roulais au sol et que je m'étais levé de mon siège pour voir ce qu'il y avait devant moi, l'appareil heurta une termitière : cachée dans l'herbe. tandis que le contrecoup me faisait heurter le capot avec mon menton, ce qui me causa la blessure à la langue, l'avion se mit en pylône.

Il n'y avait pas trop de mal ! Je n'avais que cette coupure à la langue et quelques contusions. Quant à l'avion, seule l'hélice était brisée, mais le reste et même les ailes étaient intacts.

J'étais tiré d'une rude épreuve mais ma mésaventure n'était pas terminée.

Je me trouvais là dans cette clairière, en pleine forêt mais je n'avais pu m'orienter que de façon assez imprécise.

Par où rentrer ?

Heureusement, je ne tardai pas à trouver un petit sentier et, me disant que tous les chemins conduisent à Rome, je pensais que celui-là me conduirait bien quelque part.

Il y avait pourtant deux heures que je marchais et je commençais à désespérer quand, au beau milieu de la forêt, je rencontrai un Moï.

J'étais sauvé !

Ce Moï, qui comprenait un peu l'annamite, me conduisit et me ramena à la station expérimentale de Giaray.

Là, on me secourut, on me soigna, on me donna à boire et à manger car je n'avais rien pris depuis le matin et, après avoir télégraphié, un ami me ramena à Saïgon. »

Et, avec un sourire, M. Ho-dac-Cung ajouta :

« C'est par de telles aventures que l'on acquiert, je crois, l'expérience. »

Heureusement que ces aventures ne se sont point trop mal terminées car elles auraient pu s'achever de façon beaucoup plus grave.

Le jeune aviateur n'a subi en effet que quelques contusions sans gravité et il nous disait ce matin qu'il était surtout fatigué de la marche forcée qu'il dût faire en forêt.

Quant au Luciole, deux mécaniciens de l'aéro-club sont partis ce matin pour le démonter.

(Le Nouvelliste d'Indochine, 5 septembre 1936)

Hô-dac-Cung, mécanicien-électricien très capable, qui a construit et volé sur un « Pou du Ciel », faisant de l'entraînement sur le Caudron-Luciole de l'Aéro-Club de Cochinchine, surpris par un fort coup de vent, pris dans un brouillard, épais, s'est perdu et, enfin, a réussi à atterrir en pleine forêt, près de Giaray, à 80 kilomètres de Saïgon. Prise de terre brutale qui a occasionné une légère blessure et brisé l'hélice.

Heureusement plus de peur que de mal.

EN QUELQUES MOTS...

(La Tribune indochinoise, 18 septembre 1936)

Le départ de la course Paris-Saïgon Paris sera donné à Paris le 25.

M l'enseigne de vaisseau Boy, officier d'ordonnance de l'amiral Malavoy, a été chargé par l'Aéro-Club de chronométrer les arrivées et les départs à l'aérodrome de Tân-son Nhut.

APRÈS LONDRES-JOHANNESBURG,
AVANT PARIS-SAIGON-PARIS,
FERONS-NOUS MIEUX QUE LES ANGLAIS ?
par Jacques PAULIAC

(Le Nouvelliste d'Indochine, 24 octobre 1936)

La course Londres-Johannesburg a été une dure leçon pour l'Angleterre : dix mille kilomètres au-dessus des continents est une épreuve fort périlleuse et les Britanniques ont connu l'amertume de voir 90 pour 100 de leurs appareils dans l'incapacité de se rendre au point d'arrivée et neuf avions avaient pris le départ.

Sommes-nous capables de faire mieux sur 20 mille kilomètres ?

Aux dernières nouvelles, le lot des concurrents pour l'immense randonnée organisée par l'Aéro-club de France et l'Aéro-club de Cochinchine est bien restreint : deux Caudrons « Goéland », avec les équipages Japy-Arnoux, d'une part. et Chasles et Brill de l'autre ; un Bréguet-Fulgur, piloté par Durmon et Détroyat ; enfin le Miles « Pérégrine » de Bateman.

D'ores et déjà, ce dernier est un partant moins que probable, l'Aéro-club n'ayant pas encore reçu la confirmation de sa participation.

Des deux « Goélands », seul l'appareil de Chasles et Brill est inscrit pour l'épreuve de vitesse, celui d'Arnoux Japy se contentant de courir le handicap.

Le « Fulgur », sur le papier, semble l'un des plus redoutables : son rayon d'action normalement prévu dépasse 3.000 kilomètres. Mais ses essais sont-ils suffisamment terminés ? Il est fort possible que la maison Bréguet, prudente avec intelligence, ne demande à son prototype dernier-né que de prendre part au handicap.

Un seul avion, le Goéland de Chasles et Brill, s'alignerait donc pour l'épreuve de vitesse. Le règlement exige en ce cas que l'appareil soit capable de prouver que son rayon d'action atteint 4.000 kilomètres, la première étape, Paris-Bagdad (3.850 kilomètres), devant, en principe, être effectuée sans escale.

Si l'on admet que le rayon d'action maximum des appareils les plus récents ne dépasse guère 3.000 kilomètres, on peut apprécier la difficulté de l'épreuve imposée, d'autant plus que l'avion n'est accepté au départ, qu'en état de vol normal, sans dépasser le poids du certificat de navigabilité : pas d'avions « phénomènes »> mais des appareils normaux.

En outre, le contrôle d'arrivée à Paris sera clos douze jours après le départ. En tenant compte des quarante-huit heures d'escales obligatoires, il faudra donc que les concurrents effectuent les 22.000 kilomètres en moins de dix jours.

Une épreuve dont le règlement est si sévère ne devait guère tenter les constructeurs, aussi ne faut-il pas trop s'étonner de voir une liste d'engagés aussi maigre.

Si l'un des trois appareils français réussit à accomplir le « Paris-Saïgon » et retour dans les temps limités, nous aurions grand tort de ne pas nous estimer satisfaits.

SAIGON

Le Gala des Ailes

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 21 novembre 1936)

La fête annuelle de l'Aéro-club de Cochinchine, qui constitue chaque année une des plus remarquables réunions mondaines de l'année, a eu lieu samedi 14 courant dans les salons de l'hôtel Continental, à 22 heures.

À la table officielle, on remarquait autour de M. Gannay, président : MM. [Fernand] d'Or, [Lucien] Toulza, Cros, membres du comité, la présence de M. Sylvestre, gouverneur général, de M. Pagès, gouverneur de la Cochinchine, également M^{me} et M^{lle} Sylvestre, le général Mouchet, M. Boy Landry, maire de Saïgon et Madame, M. Ardin, président du conseil colonial et de la chambre de commerce, M. Bussière, administrateur de la région et madame, M. Berland, etc.

Au programme, souper et bal, intermèdes de danses, concours de coiffures.

La fête fut parfaitement réussie.

Nous en complimentons le comité de l'Aéro-club et la direction de l'hôtel Continental.

Un terrible accident d'aviation (*Le Nouvelliste*, 30 janvier 1937)

Samedi dernier au-dessus de l'aérodrome de Tan-son-Nhut (Saïgon), un terrible drame s'est déroulé en quelques secondes.

Les spectateurs présents à 14 heures purent voir un petit avion Farman 40 H. P., ayant exécuté divers exercices qui parurent audacieux, piquer du nez à 50 mètres du sol et s'écraser dans un bruit effrayant à la limite du terrain.

On se précipita, mais,, hélas, la mort avait fait son œuvre, deux cadavres gisaient horriblement mutilés près de l'avion en morceaux.

Le pilote, propriétaire du Farman, était un sportif bien connu, M. G[eorges] Marec [né le 17 janvier 1897], ingénieur des Travaux publics au Cambodge, et sa passagère M^{lle} Legay, une gaie jeune fille de 20 ans, fille de M^{me} et M. Legay, conseiller à la cour d'appel de Saïgon.

La mort tragique de ces personnes, très estimées en Cochinchine et au Cambodge, a provoqué une douloureuse stupeur dans la colonie française.

Nous adressons à M. et M^{me} Legay et à toutes les personnes que ces deuils affligent, l'expression de nos sentiments émus.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère de l'Air

(*Journal officiel de la République française*, 19 février 1937, p. 2282-2283)

Chevalier

Geneste (Alfred-Eugène-André), vice-président de l'Aéro-Club de Cochinchine ; 16 ans 5 mois de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels: Fondateur et vice-président de l'Aéro-Club de Cochinchine. Poursuit avec une incessante activité une œuvre des plus fécondes en faveur du développement de l'aéronautique. Totalise 400 heures de vol.

REVUE DE LA PRESSE DE COCHINCHINE

« Dix minutes avec les aviateurs Pissavy
et Cornet arrivés hier matin à Tan-son-Nhut »
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mars 1937)

Avec une dizaine de personnes, nous avons passé, écrit *l'Impartial*, une bonne partie de notre après-midi du dimanche à attendre les aviateurs Pissavy et Cornet qui, d'après les nouvelles reçues par radio, avaient quitté Rangoon dimanche matin pour Saïgon.

Ce n'est que tard dans la soirée que l'Aéro-Club de Cochinchine et la Cie Air France furent avisés que les deux aviateurs s'étaient posés près de Pnom-Penh, à Kompong-chnang. Le télégramme ne disait pas pourquoi.

Fort aimablement reçus par le résident de France et l'inspecteur de la Garde indigène, Pissavy et Cornet passèrent la nuit à Kompang-Chnang d'où ils s'envolèrent le lendemain matin vers 9 h. 45.

La nouvelle nous étant parvenue, vers 11 heures, que nos deux aviateurs allaient atterrir d'un moment à l'autre à Tan-Son-Nhut, nous décidâmes d'aller saluer nos deux vaillants pilotes à leur descente d'avion.

En arrivant à l'aérodrome, nous y avons rencontré M. d'Or, directeur de l'aéroport, M. Berland, administrateur de la province de Gia-Dinh, M. Garnier, d'Air France, M^e Motais de Narbonne, M. Bécot de la Shell, M^{lle} Nicolle et M. Caillard, pilotes de l'Aé.C.C. ; M. Lhuissier, etc.

À 11 h. 15 précises, un bel avion, tout bleu, survolait le terrain et venait atterrir, face au hangar d'Air-France.

Le pilote Pissavy et son ami Cornet sautent à terre. Tandis que M. d'Or présente M. Berland et M. Bécot, de la Shell, les reporters photographes mitraillent à bout portant les nouveaux arrivés. « Merci ! » dit gentiment Cornet à notre photographe qui l'a prié de poser un instant devant son appareil, un « Percival » Vega-Gull, modèle anglais.

— Comment se fait-il que vous ne soyez pas arrivés hier soir ? demandons-nous à M. Pissavy.

— Si nous avions su que le terrain de Saïgon était balisé, nous serions venus jusqu'ici, au lieu de nous arrêter en pleine brousse. Mais à Rangoon et ailleurs, on nous a fourni

de faux renseignements. Ne voulant pas prendre les risques d'un atterrissage nocturne, sur un terrain non balisé, nous avons préféré nous arrêter avant la tombée du jour.

— Pourquoi avez-vous atterri à Kompong-Chnang ?

— Nous avons atterri sur le premier terrain que nous avons aperçu. Nous aurions pu pousser jusqu'à Phnom-Penh ; mais dix minutes après notre atterrissage, il faisait nuit. Nous avons ragé lorsque nous avons appris que l'aéroport de Saïgon aurait pu nous recevoir, même en pleine nuit ! Songez donc : nous avons couvert à toute allure des centaines et des centaines de kilomètres pour arriver chez vous avant la nuit.

— Pouvez-vous nous fournir quelques détails sur votre voyage ?

— Mais parfaitement. Notre voyage a été sans histoire jusqu'à Damas. Nous avons quitté Paris le 19 mars et le lendemain, nous étions à Damas. Notre « Percival 200 C.V. » marchait à merveille et nous avons bon espoir de réussir dans notre tentative de liaison rapide sur Paris-Saïgon, lorsque nous fûmes informés que nous ne pouvions pas quitter Damas, faute des visas nécessaires au survol de l'Iran. À notre départ de Paris, le Ministère nous avait donné l'assurance que cette autorisation nous serait accordée et que nous l'aurions en arrivant à Damas. Il n'en fut rien.

« En vain nous fîmes intervenir le consul et les autorités françaises. L'Iran, qui gardait une dent à certains journalistes français, fit la sourde oreille. Et nous avons dû rester six jours à Damas, en attendant l'autorisation de survoler ce territoire !!

« Nous avons pu quitter enfin Damas le 17 mars seulement. Il ne fallait pas songer à battre des records dans ces conditions. Nous avons voulu quand même voyager rapidement pour arriver jusqu'à Saïgon : Nous avons relié Bagdad-Karachi-Calcutta dans une seule journée, puis nous avons fait Calcutta-Rangoon.

« C'est à Rangoon que de mauvais renseignements nous ont été fournis. Nous aurions pu arriver tout de même dimanche après-midi chez vous, mais nous avons été retardés en traversant la chaîne Birmane et nous avons perdu du temps pour nous ravitailler à Bangkok.

— Quels sont vos projets maintenant ?

— « Nous reposer pendant trois à quatre jours », répondent ensemble Pissavy et Cornet.

— Et puis ? Est-il exact que vous ayez l'intention de faire un voyage de retour rapide ?

— Oui.

— Vous essayerez de battre le record de Japy ?

— Cela dépendra d'un tas de choses. Nous ne pouvons rien dire de précis à ce sujet, pour aujourd'hui du moins, Notre avions n'a pas un très grand rayon d'action. Or, si nous voulons établir un record, il nous faudra faire des étapes de 1.600 kilomètres, alors qu'avec notre réserve d'essence nous ne pouvons, actuellement atteindre, que 400 kilomètres.

« Et puis, intervient Cornet, les vents ne sont pas favorables pour l'instant. »

Et son ami Pissavy de conclure : « Nous verrons cela. Nous étudierons avec ces messieurs ce que nous pourrons faire ».

Mais les pilotes de l'aéro-club, qui ont invité les deux aviateurs à se désaltérer, perdent patience. Ils les réclament.

Tandis que les deux raidmen gagnent le bar de l'Aé.C.C., nous leur posons quelques questions encore. Leur avion a marché d'une façon parfaite : il n'a pas eu la moindre défaillance.

En cours de route, ils n'ont pas eu d'autres incidents que celui — il est de taille ! — de Damas. À Tripoli aussi, comme M. Mussolini allait arriver, on les pria gentiment d'attendre l'arrivée du Duce, pour ne.. pas gêner la circulation sans doute !!...

Signalons pour terminer que Pissavy et Cornet sont descendus au Continental Palace. Ils n'auront qu'un pas à faire pour se rendre à la réception que ne manquera pas de leur offrir l'Aéro-Club de Cochinchine.

Verrons-nous Japy à Saïgon ?

Telle est la question qui se pose aux nombreux admirateurs de Japy.

Nous avons publié hier un télégramme de l'A.R.I.P, annonçant que le célèbre aviateur regagnerait la France à bord d'un avion appartenant au journal *Nichi-Nichi-Shibun*.

Japy avait sa place retenue à bord de l'avion d'Air France devant quitter Saïgon le 10 avril prochain. Il est fort probable, si la nouvelle du Japon se confirme, que nous ne reverrons pas à Saïgon le recordman du raid France Japon.

Maurice Arnoux pourra-t-il tenter son raid Paris-Saïgon ?

L'*Impartial* a annoncé dans son numéro de samedi que le célèbre aviateur Maurice Arnoux va tenter de battre le record Saïgon-Paris détenu par Japy avec 3 jours et 17 heures.

L'aviateur Pissavy, à qui nous avons demandé confirmation de la nouvelle, nous a déclaré qu'Arnoux a manifesté effectivement son intention de s'attaquer au record de Japy ; mais il a ajouté qu'il doutait que son avion soit au point pour la fin du mois.

Japy reçu à l'Aéro-Club (*La Tribune indochinoise*, 12 avril 1937)

Vendredi matin, une grande réception a été donnée en l'honneur de Japy chez M^{me} et M. Bécot, ses amis intimes.

Le soir, Japy fut reçu à l'Aéro-Club de Cochinchine qui donna un lunch à cette occasion.

M. le gouverneur Pagès, M. Gannay, président de l'Aéro-Club, M. d'Or, M^{me} et M. Bécot, M^{me} et M. Richet, directeur de la Compagnie Air France, Testelin, M. Toulza, M. Bainier, M. Fraissard, M. Hô-dac-Cung, etc, et de nombreux aviateurs étaient présents.

M. Gannay adressa les félicitations de l'Aéro-Club de Cochinchine à Japy en rappelant également l'accueil enthousiaste des Japonais.

Ensuite, M. Pagès apporta à l'aviateur l'hommage du Gouvernement. Une ovation abondante salua les derniers mots de M. le gouverneur.

Japy remercia toute l'assistance, puis, sur la demande de ses admirateurs, raconta brièvement quelques épisodes émouvants de son raid.

Samedi matin, Japy a pris place à bord d'un avion de la Compagnie Air-France pour rentrer en France.

En lui souhaitant un bon voyage, nous formulons le vœu de voir bientôt réaliser une nouvelle performance.

HOMMAGE À DO-HUU-VI (1884-1916)

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

Il se signale ensuite par un héroïsme exceptionnel.

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

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

Entre-temps, le 3 octobre 1937, un hangar à son nom fut inauguré sur l'[aéroport de Gialam](#).

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

À la mémoire du capitaine Do-huu-Vi (*Le Nouvelliste d'Indochine*, 12 septembre 1937)

Une pieuse manifestation a eu lieu, samedi 6 septembre, à l'aérodrome de Tan-Son-Nhut, à la mémoire du capitaine aviateur Do-huu-Vi, mort glorieusement pour la France le 9 juillet 1916.

MM. le gouverneur général Brévié, le gouverneur P. Pagès, le général Mouchet, l'amiral Petit, MM. Bussière, Biaille de Langibaudière¹⁰, Schneyder, Esquivillon, Berland, M^e Béziat et de nombreuses personnalités françaises et annamites assistaient à la cérémonie où on remarquait particulièrement les deux frères du capitaine, MM. Do-huu-Tri et Do-huu-Thinh.

On apposa sur le cénotaphe deux plaques de bronze qui portaient en français et annamite les paroles du capitaine Do-huu-Vi que l'on voulait contraindre au repos en raison de graves blessures : « Je suis français et annamite, je me bats deux fois plus que vous. »

Ensuite, M. P. Gannay, président de l'Aéro-club, prononça une fort belle allocution glorifiant le capitaine Do-huu-Vi et un autre enfant du pays, Roland Garros.

Puis le gouverneur général, le gouverneur de la Cochinchine et M. Berland administrateur de la province de Giadinh, déposèrent des couronnes au pied du monument.

Au moment du départ, l'escadrille de Biênhoà, dans des évolutions très remarquées, survola l'aéroport.

UN LEGER accident d'aviation à Tân-son-Nhut (*La Dépêche d'Indochine*, 1^{er} octobre 1937)

Chaque matin ou presque, quand le temps le permet, des membres de l'Aéro-Club vont s'entraîner ou se perfectionner à Tân-son-Nhut.

Pour cela, ils empruntent un des avions du club et font quelques petits tours, soit autour de l'aérodrome, soit au-dessus de la campagne environnante.

¹⁰ Louis Baille de Langibaudière (Talmont-Saint-Hilaire, 1869-Saïgon, 1939) : médecin de l'Assistance médicale, maire de Saïgon (1935-1938), ancien directeur de l'hôpital Drouhet de Cholon. Voir [encadré](#).

Her matin, profitant du ciel clair et du beau temps dont Saïgon était alors gratifié, deux membres de l'Aéro-Club, M. Vrinat ¹¹, le commerçant bien connu, et M. Quilici, inspecteur de la Sûreté, prirent place dans un des Potez du club.

L'avion, dont le moteur tournait bien rond, décolla avec facilité et alors qu'il évoluait en plein ciel aux abords de l'aéroport, on perçut, de terre, une baisse de régime du moteur.

Par suite du mauvais fonctionnement d'une soupape, le moteur avait ralenti. Se rendant compte qu'il se passait quelque chose d'anormal, M. Quilici, qui pilotait, résolut d'atterrir, mais en effectuant cette manœuvre forcée, l'avion heurta les bambous qui se trouvent près du fortin de Tan-son-Nhut et l'appareil se posa assez lourdement au sol.

Les deux aviateurs n'eurent aucune blessure, mais l'avion fut légèrement endommagé, avec un train d'atterrissage faussé et une aile cabossée.

COCHINCHINE

Un avion capote à Tân-Son-Nhut près du fortin
(France Indochine, 8 octobre 1937)

*Le pilote et son passager sont légèrement contusionnés.
L'hélice de l'appareil est brisée.*

Dans la journée d'hier, se répandait le bruit d'un grave accident d'aviation à Tan-son-Nhut.

On racontait que le pilote se serait tué et que son unique passager se serait cassé le bras.

Renseignements pris, il n'en était rien.

Il s'agissait d'un petit accident, qui eût pu engendrer de lourdes conséquences si le pilote avait perdu le contrôle de lui-même.

Voici exactement ce qui s'est passé :

Hier donc, vers 8 heures du matin, M. Vrinat, courtier en riz, rue Lefebvre, prit place dans un avion Potez, appartenant à l'Aéro-Club.

Il volait en compagnie de M. Quilici, inspecteur de la Sûreté.

L'appareil décolla sans incident.

Après quelques minutes de vol au-dessus de l'aéroport de Tan son Nhut, une panne de moteur se produisit.

Sans perdre son sang-froid, le pilote dirigea son appareil vers un endroit favorable, pour essayer d'atterrir, sans gros dommages.

L'appareil tomba, à côté du fortin de Tan son Nhut.

Cet accident n'eut, heureusement, pas de graves conséquences, puisque pilote et passager en furent quittes seulement pour quelques contusions.

Quant à l'avion, il eut son hélice complètement abimée.

COCHINCHINE

L. Toulza nous quitte
(Le Nouvelliste d'Indochine, 27 février 1938)

¹¹ Georges Yvon [Vrinat](#) (1899-1985) : mutilé de guerre, gendre d'Adolphe Gysin, agent général d'assurances à Saïgon.

L'excellent chef pilote de l'Aéro-Club de Cochinchine a jugé qu'après quinze années de séjour ininterrompu, il avait bien droit, lui aussi, à quelques mois de repos.

C'est un excellent fonctionnaire — il est contrôleur principal à la Région Cholon (service d'Hygiène) — qui ne pèse pas lourd sur le budget des passages de retour.

À l'occasion de son prochain départ, la Mutuelle des Français d'Indochine, dont il est un dirigeant très actif, avait organisé à la Cascade, il y a huit jours, un dîner qui a réuni tous ses amis.

Nous souhaitons à ce serviable et charmant garçon un bon congé dans notre vieille France.

(*Chantecler*, 5 juin 1938, p. 6)

Retour à Saïgon de M. Gannay, inspecteur général de la Banque de l'Indochine* et président de l'aéro-club.

REVUE DE LA PRESSE DE COCHINCHINE

L'avenir, en jouant
... les p'tics avions qui vont en l'air...
M. François Maurin nous dit...
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 janvier 1939)

Francis Gattegno, toujours à l'affût d'un reportage intéressant, s'en fut trouver à la veille d'une démonstration de « modèles réduits » M. l'ingénieur Maurin et de sa visite à ce technicien, il a rapporté à l'Opinion l'intéressante information que voici :

C'est une mauvaise imitation ce titre, d'une chanson enfantine célèbre.

Tel que pourtant, ce bout de phrase représente un espoir, celui de l'entendre répété des millions de fois par les bambins et les garçons de ce pays, qu'ils soient Annamites ou Français.

Demain après-midi, à Tan son Nhut, se déroulera un « meeting » d'aviation réservé aux modèles réduits. L'Aéro-Club de Cochinchine, on le sait, ne ménage pas ses efforts en faveur de l'aviation.

Par son activité, par la foi qui anime ses membres, il se place au premier rang des organismes de propagande aérienne.

La manifestation qu'il organise demain montre clairement qu'aucun aspect du bon travail pour l'aviation ne lui est indifférent et chacun sera d'accord pour féliciter et remercier le grand club que dirigent vaillamment des fervents comme MM. Gannay, Pichardie, Caillard, Carle, M^{lle} Raymonde Nicole, Jean Boy Landry, Toulza et quelques autres non moins actifs.

— Modèles réduits, avons-nous demandé à M. François Maurin, sympathique ingénieur qui consacra récemment à ces avions une étude très documentée, quelle peut être leur utilité au point de vue scientifique ?

Le jeune technicien sourit puis :

— Pratiquement aucune ; aussi bien n'est-ce pas le but poursuivi par ceux qui, en France, ont lancé ce nouveau jeu.

« Car c'est un jeu, un jeu qui dès son apparition a fait fureur. Et c'est précisément le succès de cet amusement qui, en définitive et par un moyen indirect, rend service à l'aviation, car les gens deviennent de plus en plus familiers des choses de l'air.

« Les modèles réduits, précise M. Maurin ne sont pas dessinés et exécutés selon les derniers perfectionnements de la technique aéronautique qui tendent à obtenir le maximum de vitesse. Leurs constructeurs limitent leurs ambitions à les voir... voler. Et c'est déjà très bien, car ces satisfactions purement sportives font beaucoup d'amis à l'aviation, résultat qu'il faut obtenir aussi ample que possible.

— Croyez-vous que la propagande par le jeu des modèles réduits soit utile en Indochine ?

— Certainement autant qu'en France, sinon plus. Il faut faire le plus d'efforts possibles pour enlever à l'avion, au regard des indigènes, ce caractère fabuleux, très poétique certes, mais sans utilité pour les réalités aériennes.

— Et puis au moment où l'on parle beaucoup d'industrialisation de l'Indochine, ne croyez vous pas que la propagande, sous cette forme très populaire, sera utile ?

Sans aucun doute. Il n'est pas question naturellement de construire entièrement des avions en Indochine, mais des ateliers de montage pourraient être créés. Les moteurs et les appareils de mécanique de précision viendraient de France et les cellules seraient construites ici. Ce n'est pas la main d'œuvre qui manquerait.

De ce point de vue également, il est utile que les indigènes se familiarisent avec l'aviation.

D'autre part il existe en Indochine des variétés de bois qui feraient presque aussi bon usage dans la construction des cellules que le fameux bois d'Amérique qu'on utilise couramment en France ».

M. François Maurin, revenant aux petits avions, nous rappelle qu'un jeune Saïgonnais, Me Lai, bien avant la grande vogue des modèles réduits en France, construisant déjà un minuscule avion muni d'un moteur d'une fraction de cheval vapeur et le faisait voler avec succès à Tan-son-Nhut.

Faisons ici le vœu que le « meeting » des modèles réduits connaisse demain, la grande affluence à Tan-son-nhut, car l'effort généreux de l'Aéro-Club mérite la meilleure récompense.

Francis GATTEGNO

La vulgarisation des « aviettes »
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 29 janvier 1939)
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1939)

L'Aéro-Club de Saïgon attire l'attention sur les efforts d'un de ses moniteurs, M. [Lucien] Toulza, pour vulgariser, en Cochinchine, le mouvement des « modèles réduits », petits avions construits avec des matériaux spéciaux, mus par un caoutchouc ou par un véritable moteur à essence miniature, dotés de plans en papier du Japon ou en pongé de soie, de fuselages, de gouvernails, de trains d'atterrissage.

M. Toulza estime que c'est là une des meilleures formes de propagande pour amener la jeunesse vers l'aviation. L'Aéro-club compte mettre sur pied l'organisation d'une grande réunion de propagande à l'aérodrome de Tan-son-Nhut où seront conviés, avec les amis de la « petite aviation », question résolue depuis longtemps en France, tous ceux qu'elle est susceptible d'intéresser.

S. M. Bao-Daï à Tan-Son-Nhut
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1939)

L'Empereur d'Annam est un souverain sportif qui s'intéresse aussi bien au tennis qu'au golf, à l'hippisme qu'au football. C'est ainsi qu'il exprima son désir de visiter les installations de l'Aéro-club de Cochinchine à Tan-son-Nhut, et les appareils du Club.

On dit que S. M. Bao-Dai a même un goût prononcé pour l'aviation, qu'Elle se heurta, jusqu'ici, à une sorte de veto de la Cour de Hué.

En compagnie de l'impératrice Nam-Phuong, S.M. Bao-Dai se rendit donc à Tan-son-Nhut où se trouvaient deux appareils militaires venus d'Hanoi: un nouveau bi-moteur et un quadrimoteur de bombardement Farman.

Bien qu'ayant encore la jambe dans le plâtre, S.M. Bao-Dai exprima le désir de faire une promenade en avion et se fit hisser à bord du quadrimoteur Farman. S. M. Nam-Phuong prit place à ses côtés, tandis que leurs suites montaient à bord du Potez bimoteur.

Le voyage aérien s'effectua au-dessus de Saïgon et de la campagne environnante.

Après ce vol de démonstration et après s'être fait fournir quelques explications par les techniciens présents, LLMM. Nam-Phuong et Bao-Dai reprirent place dans la voiture qui les avait amenées et regagnèrent le palais du gouvernement général où, le soir, a eu lieu un dîner auquel la plupart des personnalités présentes, ce jour-là, à Tan-son-Nhut assistèrent.

Les modèles réduits à Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 4 avril 1939)

L'Aéro-club de Cochinchine a eu des débuts remarquables pour sa section des modèles réduits.

À signaler une excellente participation de jeunes Annamites.

Le mérite en revient à M. [Lucien] Toulza, qui a lancé le mouvement des modèles réduits, ainsi qu'à ses aides, MM. Pichardie, Maurin et Cariès.

Les œuvres de ce genre sont comme les groupements sportifs : elles ne valent que par le dévouement des personnes qui les dirigent.

La section des modèles réduits est entre de bonnes mains.

EN QUELQUES MOTS
(*La Tribune indochinoise*, 17 mai 1939)

Le concours de modèles réduits organisé par l'Aéro-Club de Cochinchine, à l'aérogare de Tan-son-Nhut, a connu dimanche dernier un très vif succès.

Ce fut une fort belle réunion au cours de laquelle les jeunes adeptes des petites ailes, au nombre de 15, présentaient des modèles variés dont la durée de vol et la tenue en l'air furent très appréciées.

Voici les résultats :

1^{er} Au tran Thanh, durée du vol 2'57". 2^e Au quang Canh : 2'30". 3^e Joseph Paul Hong : 1'28". 4^e Au khanh Van : 1'20". 5^e Huynh van Huon : 1'17". 6^e Semprez : 1'10". 7^e Bernard Sai: 1'08". 8^e Georges Toulza : 1'01". 9^e Dô minh Chau : 59". 10^e Géo Hanh : 28".

À l'issue de la réunion, M.Gannay, président de l'Aéro-Club de Cochinchine, remit les prix aux lauréats en leur félicitant vivement et en les exhortant à persévérer dans la bonne voie.

(*L'Écho annamite*, 21 juin 1939)

Une réception s'est déroulée à l'Aéro-club de Tan-Son-Nhut, en l'honneur de M^{lle} [Raymonde] Nicolle, à l'occasion de son prochain départ pour la France.

M^{lle} Nicole est la première aviatrice formée par les moniteurs de l'Aéro-Club de Cochinchine.

Légion d'honneur
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 30 juillet 1939)

Deux bons artisans de la cause française viennent d'obtenir la Croix de la Légion d'honneur : ... et M. [Lucien] Toulza ¹², le courageux et dévoué moniteur de l'Aéro-Club de Cochinchine, d'autre part.

À tous deux, *Le Nouvelliste* adresse ses bien sincères félicitations.

(*L'Écho annamite*, 25 octobre 1939)

Un champagne d'honneur a été offert, à l'Aéro-club de Cochinchine, à Tân-son-Nhut, pour fêter la croix de la Légion d'honneur de M. Toulza, moniteur-pilote de ladite association.

[Toulza, chevalier de la Légion d'honneur]
(*L'Écho annamite*, 16 février 1940)

Sur son terrain de Tân-son-Nhut, l'Aéro-club de Cochinchine a offert un lunch, pour fêter la récente promotion de M. Lucien Toulza, son dévoué moniteur, au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

Après une allocution fort applaudie de M. Gannay, président de l'Aéro-club, qui exalta les mérites du nouveau légionnaire, M. le gouverneur Veber épingla la croix des braves sur la poitrine de M. L. Toulza, déjà titulaire de nombreuses décorations, dont la médaille militaire, conquise de haute lutte lors de la guerre de 1914 à 1918.

Haute lutte, écrivons-nous. Haute est bien ici le mot exact, puisqu'appliqué à un aviateur qui eut l'honneur de servir son pays dans les nuages !

Nous renouvelons nos compliments sincères à l'ami Toulza.

Les petites Ailes cochinchinoises
(*L'Écho annamite*, 16 février 1940)

L'Aéro-club de Cochinchine informe les aéromodélistes que la question des modèles réduits va être reprise et que le prochain concours aura lieu le dimanche 10 mars prochain, à l'aéroport le Tan-Son Nhut, à partir de 16 heures.

¹² Lucien Toulza : né le 25 août 1898. Contrôleur des services municipaux d'hygiène de Cholon depuis 1922.

Par la même occasion, l'Aéro-club de Cochinchine est heureux de faire connaître qu'il vient de recevoir, des Établissements Bainier d'Indochine, un lot important de matériaux pour la construction de petits appareils : moteurs à essence, hélices, baguettes, éléments en caoutchouc, planches, produits divers, etc., le tout à titre de don, pour encourager les plus jeunes membres du Club.

Ces matériaux seront distribués comme prix aux prochains concours.

Aéromodélistes ! Préparez-vous pour les prochains concours. En dehors des prix généreusement offerts (boîtes de construction d'avions à moteur d'essence et moteurs à essence), plusieurs coupes seront mises en compétition.

Les petites ailes cochinchinoises
— . — («oOo») — . —
Les coupes de Pâques des modèles réduits
(*L'Écho annamite*, 19 avril 1940)

Dimanche prochain, 21 avril, à partir de 7 heures du matin, aura lieu, dans la plaine des Tombeaux, en bordure du nouveau boulevard Hui-Bon-Hoa, au champ des courses à Phu-Tho, un grand concours de modèles réduits d'avions et de planeurs.

Les coupes suivantes seront mises en compétition :

1° Une belle coupe Cinzano, en métal argenté, offerte par M. Poulet, représentant de la marque ;

2° Une belle coupe, en métal argenté, offerte par les pilotes de l'Aéro-club de Cochinchine ;

3° Une belle coupe, en métal argenté, offerte par la maison Ceko, à Paris ;

4° Un prix offert par M. Huynh-van-Tho, pilote à l'Aéro-club de Cochinchine.

Des médailles et d'autres objets d'art seront attribués également aux concurrents classés.

Amis de la petite aviation, ne marquez pas cette belle réunion, car vous verrez évoluer des avions en miniature parfaitement au point.

Concours d'avions de modèles réduits
(*L'Écho annamite*, 22 avril 1940)

Dimanche matin, le boulevard Hui-Bon-Hoa connaissait animation inhabituelle.

Des centaines d'enfants, des milliers de grandes personnes s'y rendaient, les uns à bicyclette, les autres en automobile, pour assister au concours dit des Coupes de Pâques.

À sept heures et demie précises, M. Lucien Toulza, le sympathique moniteur pilote de l'Aéro-Club, l'infatigable animateur des *petites ailes*, fit l'appel solennel des concurrents.

Voici les résultats, fort encourageants, de ces belles épreuves qui commencèrent immédiatement après ce préliminaire :

Planeurs

1^{er} E. Semprez 3 vols : 1 minute ; 1 minute 6 secondes et 2 minutes 25 secondes.

2^e An tran Thanh 3 vols : 49 secondes, 51 secondes et deux minutes 21 secondes

3^e Paul Tôn 1 faux départ et 2 vols de 11 et 36 secondes.

Avions

1^{er} An-tran-Thanh 1 vol départ à la main 1 minute 6 secondes et vol départ au sol six minutes (bien que le record de durée n'ai pas été battu, c'est une belle performance, la meilleure de la journée).

2^e An-tran-Thanh 2 vols de 1'20" et 1'1" (2 avions).

3^e Nguyễn duy Trân 1 vol départ à la main 1 minute 4' et 1 vol départ au sol 40 secondes.

4^e Paul Tôn 1 vol de 1 minute 3 secondes.

5^e An quang Canh 2 vols de 48' et 12".

6^e J. Hồng 1 vol de 48'

7^e An khanh Van 2 vols de 12' et 45".

8^e An vinh Châu 1 vol de 44"

9^e Coqueblin 1 vol de 43''.

10^e An quang Canh 2 vols de 30" et 30 secondes (2 appareils)

En guise de bouquet final, le public eut la surprise de voir évoluer un petit avion muni d'un vrai moteur Peugeot à deux temps, qui tint l'air pendant treize minutes, puis échoua près des casernes du cinquième régiment d'artillerie coloniale, près de l'ancien champ de courses de la rue de Verdun, soit après avoir effectué un trajet de plusieurs kilomètres.

On croit savoir que la distribution des prix aux heureux lauréats aura lieu au Continental jeudi prochain, vingt-cinq avril courant, exactement à dix huit heures.

Nous ne terminerons pas ce modeste compte-rendu sans avoir renouvelé nos meilleurs compliments à l'ami Toulza, qui déploie une véritable activité d'apôtre pour le développement de l'aviation cochinchinoise.

Nos félicitations vont aussi à ses disciples de tous les âges, à qui nous souhaitons de devenir un jour des superos [*sic*].

CEUX DE L'AVIATION PRIVÉE
Un pilote indochinois, un as : Lucien Toulza
(*Les Ailes*, 25 avril 1940)

Il a formé plus de 70 élèves dont certains devinrent de grands touristes de l'air.

HEUREUSE France d'Outre-Mer ! Ses pilotes privés conservent le droit de voler — retiré à ceux de la Métropole — et en usent largement. Chaque dimanche, par exemple, on vole à Tan-Son-Nhut, l'aérodrome de Saïgon, où l'Aéro-Club de Cochinchine continue à développer sa louable activité.

Récemment d'ailleurs, le club prit l'initiative d'organiser, sur ce terrain, une cérémonie opportune : la remise, par le président, M. Gannay, des insignes de la Légion d'honneur au chef-pilote Lucien Toulza. Et c'est en présence d'une assistance nombreuse et choisie, en présence du gouverneur de Cochinchine, devant, les avions du club et ceux de formations militaires voisines, que Lucien Toulza fut fêté comme il le méritait.

Cette croix lui avait été accordée à la veille de la guerre — le 9 août exactement. Elle récompense vingt années de services aériens qui se traduisent par deux mille heures de vol dont trente de nuit, plus de deux mille baptêmes de l'air et la formation, à titre bénévole, comme moniteur de l'Aéro-Club de Cochinchine, de plus de soixante-dix pilotes.

Né en Cochinchine même, à Rach-Gia, le 25 août 1898, Lucien Toulza a donc aujourd'hui 42 ans. Incorporé dans le Génie, pendant la dernière guerre, il fut versé dans l'Aviation en juin 1918, blessé en service commandé en 1921 et libéré en 1922.

Depuis, il sert dans l'Administration régionale où il est contrôleur principal de 1^{re} classe, mais, on l'a vu, sans pour cela négliger l'Aviation à laquelle il consacre tous les instants que lui laisse le poste qu'il occupe. Il possède d'ailleurs les brevets de pilote militaire, de pilote de transport public, de pilote de tourisme, de moniteur. Pilote de grande classe, il ne s'en intéresse pas moins à toutes les formes de l'Aviation pour tous : il a volé et vole volontiers sur de petits avions ; il a accompli un stage de vol à voile à La Banne d'Ordanche ; il fut l'animateur du mouvement « Modèles Réduits » en Indochine.

Parmi les élèves qu'il a formés, beaucoup ont fait parler d'eux : M^{lle} Nicolle et J. Caillard, J. [sic : Georges] Picard, J. Vincent qui ont accompli le voyage France-Indochine; Jean Boy Landry qui, après le raid-record Saïgon-Hanoï-Saïgon dans la même journée, a réalisé un très beau Saïgon-Marseille ; d'autres, trop nombreux pour qu'on puisse les citer tous. Ajoutons que parmi ces élèves de Toulza, plusieurs, comme Jacques Le Provost, Jacques Leguyader, Vigner, etc., servent actuellement sur le front français.

Cet excellent serviteur de l'Aviation française est d'ailleurs médaillé militaire depuis plusieurs années et titulaire des principales décorations cambodgiennes et annamites. La croix de la Légion d'honneur est venue heureusement consacrer un incontestable mérite.

Et sous l'impulsion ardente de Toulza, l'Aéro-Club de Cochinchine poursuit, malgré la guerre, la très belle œuvre de propagande aéronautique qui est la sienne.

L'AVIATION INDOCHINOISE

Pourquoi les Annamites s'en désintéressent-ils ?

Il faut les y intéresser
par TRUONG-VINH-LE
(*L'Écho annamite*, 29 avril 1940)

Avez-vous, chers lecteurs, songé à l'avenir de l'aviation indochinoise ? Avez-vous seulement examiné la situation actuelle de notre aviation ?

Avez vous, par hasard, demandé à nos jeunes compatriotes leur conception du domaine de l'Air ? Quatre-vingt-dix-neuf d'entre eux sur cent, j'en suis sûr, vous auraient répondu que cela ne les intéresse guère, que le ciel est bien trop haut pour leur terrestre activité, qu'il présente trop de dangers, que voler serait faire trop bon marché de l'existence.

Ainsi, se résume la situation, chez nous, en ce siècle où tant d'activités terrestres vivent de l'aviation.

Nous n'en sommes qu'à l'aube du mouvement, pourtant poussé à fond dans les pays les plus comme les moins civilisés.

L'Annamite, sauf de rares exceptions, s'en détourne volontiers, ayant toujours l'impression, une fois détaché de la terre, que le démon de la pesanteur le guette à tout moment et, à la moindre occasion, le saisit et l'entraîne vers la tombe.

Combien comptons-nous d'aviateurs annamites ? Ils ne sont qu'une poignée, et encore ils ne poursuivent pas tous leur noble carrière jusqu'au bout. Sans le glorieux Dô-huu-Vi, et, plus près de nous, M. Charles Nguyễn tân Hai, que nous félicitons chaleureusement pour son élévation récente au grade de sous-lieutenant de l'armée active de l'Air, les hommes volants annamites passent pour inexistants.

Quel triste sort, alors qu'autour de nous, au Japon, en Chine, en Australie, en Nouvelle-Zélande, aux Philippines, en Thaïlande, etc., les pilotes se produisent à une cadence si rapide que le vol devient aujourd'hui une banalité quotidienne. Sans vouloir

atteindre l'évolution aérienne de ces pays, nous nous devons, cependant, de ne pas ignorer totalement l'ambiance aérienne.

Il nous faut sortir de notre incompréhension, de cette ignorance. où les préjugés néfastes jouent un rôle primordial dans l'obstacle qui nous barre la route de l'air. L'âge héroïque de l'aviation est bien révolu ; le stade de l'exploitation normale a succédé à celui de l'entreprise téméraire. Prendre l'avion n'est plus, de nos jours, faire preuve d'audace, de bravoure, de courage ou de désespoir.

Les accidents d'aviation se raréfient chaque jour.

Ils diminuent — chose remarquable — à mesure qu'augmentent les accidents dus à la circulation terrestre.

Les causes

L'indifférence des Annamites s'explique, du moins en partie, par la carence de l'Administration, qui, en effet, jusqu'au début de la présente guerre, avait observé à leur égard, dans ce domaine, la froideur la plus absolue. Pas un brin de propagande, pas la moindre aide morale ou maternelle !

Pendant des lustres, les Annamites vivaient dans l'ignorance totale des choses de l'Air, sur « le plancher des vaches ».

L'aide matérielle eût été, pour eux, de la plus haute importance. On sait que le coût très élevé de l'apprentissage élimine la plupart de ceux d'entre eux qui manifestent le désir de piloter.

Ceux qui sont capables de supporter ces gros frais se gardent d'y risquer, à la fois, leur fortune et leur peau ! Les divertissements terrestres, au surplus, les attirent plus que les sports aériens, par goût atavique, par penchant naturel, par routine millénaire et absence de curiosité scientifique ou poétique, surtout par un instinct de conservation assez mal inspiré par l'erreur et l'ignorance.

Le charme du vol et l'utilité de l'avion

À ceux de mes compatriotes étrangers à la question aéronautique, je me permets de communiquer les lignes ci dessous.

D'abord ce passage de M. Robert de Marolles, un spécialiste éminent des choses de l'air, dont les écrits font autorité en France :

« Voler n'est pas seulement s'affranchir, un moment, des banalités de la vie, en empruntant les routes invisibles que la nature semblait réserver aux seules créatures ailées. C'est encore, et surtout, créer en soi-même cette fusion des pensées et des gestes qu'exige, à travers tant de circonstances d'une infinie variété, le contrôle d'un engin reposant sur un support impalpable et si souvent troublé. Coordination supérieure des perceptions, des réflexions, des mouvements, qui procure déjà tant de satisfactions intimes, le vol humain y ajoute des joies intellectuelles que goûte avec ivresse l'esprit hanté par ce perpétuel besoin de se dépasser, sans lequel l'existence ne vaudrait pas d'être vécue. »

Jetons maintenant un coup d'œil rapide sur les services rendus par l'Aviation, grâce à laquelle le monde a subi une transformation brusque, de nature à étonner même les historiens futurs.

En dehors de l'armée, à laquelle l'Aviation militaire est d'un prix incontestable, l'aéronautique civile rend des services incalculables et justement appréciés.

Elle offre à nos contemporains, non seulement la possibilité de déplacements de plaisance ultra-rapides, et plus agréables que les autres modes de locomotion, mais encore le moyen de hâter et de faciliter leurs affaires.

Le courrier est transmis dans un laps de temps record. Aux États-Unis, des centaines d'élèves vont à leurs cours en avion, parcourant tous les jours des centaines et des centaines de kilomètres.

L'avion sanitaire constitue une arme extrêmement précieuse contre la mort. Combien de souffrances vaincues grâce à lui ?

Dans la cartographie, les levés ne trouvent leur exactitude rigoureuse que depuis le concours de l'avion. Ce dernier, dans les explorations polaires, constitue un complément indispensable quand le bateau est bloqué par la glace.

Quant à l'aviation, bien des investigations ont été faites en archéologie ; bien des monuments historiques ont été décelés et tirés d'épaisses forêts vierges.

Le tracé des routes, les travaux d'urbanisme trouvent en elle d'excellents atouts.

Elle rend également d'éminents services à la répression des fraudes, en révélant la présence de plants de tabac là où cette culture est prohibée, camouflée au milieu d'impénétrables plantations de cannes à sucre.

En Amérique, on pousse la fantaisie du modernisme jusqu'à procéder aux semailles, à la fertilisation, au sulfatage, en utilisant son avion volant au ras du sol.

Les grandes pêcheries maritimes trouvent dans l'aviation un guide précieux pour la découverte de bancs de poissons.

(suite et fin)

(L'Écho annamite, 3 mai 1940)

Grâce à l'aviation, on décèle les incendies de forêt qui, sans elle, resteraient secrets ou seraient hors d'atteinte.

Quand des régions inondées sont coupées de toute communication avec les centres habités, l'avion assure la liaison, le ravitaillement et les secours.

L'avion peut même sauver des populations menacées par une éruption volcanique, en détournant, par une coupure — résultat d'un bombardement aérien — le cours de la lave en ébullition.

Tels sont, *grosso modo*, les services que l'aviation est capable de rendre à l'humanité, et nous passons sous silence, à dessein, le rôle d'ange exterminateur et destructeur que lui fait jouer l'armée en période d'hostilités.

Énorme est sa part dans l'évolution du monde moderne. Combien avons-nous tort de nous en désintéresser, de renoncer aux progrès et aux commodités qu'elle nous apporte.

Difficulté de recrutement des élèves-pilotes

Cette indifférence des Annamites exerce des répercussions fâcheuses.

Nous faisons figure de parents pauvres dans l'armée aérienne de l'empire français, capable de tant d'exploits qui suscitent l'admiration du monde.

Depuis le début de la présente guerre, des appels en vue du recrutement d'élèves-pilotes volontaires ont été faits dans la presse locale, auxquels très peu de jeunes gens de chez nous ont répondu.

Il paraît qu'une vingtaine d'entre eux seulement remplissaient les conditions préliminaires d'admission, chiffre notoirement insuffisant, que réduira encore, sans nul doute, l'examen médical définitif.

Conditions pour être aviateur de guerre

Voyons, en passant, les conditions requises pour être aviateur de guerre.

Aptitudes physiques. — Très bonne constitution, sportif, sens aigu des réflexes, patience, sang-froid, courage, et surtout résistance, pour pouvoir supporter les

variations brusques d'altitude et de température, la longueur des missions, l'effort dans les entreprises périlleuses et difficiles, enfin les vols par mauvais temps.

Instruction générale. — Il faut au moins posséder la capacité des aspirants au brevet élémentaire, indispensable pour la lecture intelligente de la carte, de la boussole, des signaux, des tableaux de bord — pour s'initier utilement aux notions élémentaires de la navigation aérienne, aux règles de tir et de bombardement, au maniement des armes perfectionnées, aux prises de vues aériennes, à la loi aérodynamique, à la météorologie — et aussi pour rédiger correctement un rapport, un compte-rendu, après une mission, etc.

O, comprend, dans ces conditions, l'insuccès des tentatives de recrutement de pilotes de guerre annamites.

La propagande

Quoi qu'il en soit, je croirais volontiers qu'avec de la bonne volonté, le gouvernement arriverait, dans un avenir plus ou moins proche, à former une escadrille exclusivement annamite.

Il ne serait pas impossible que nos compatriotes se montrassent capables en la matière, sur la trace de leurs aînés, les Dô Huu Vi, les Cao-Dac-Minh et autres héros de notre race dont les prouesses aériennes ont étonné même leurs chefs et leurs camarades de la Métropole.

Il serait injuste de nous écarter *a priori* de la glorieuse carrière, sans avoir essayé d'éprouver nos possibilités dans ce domaine.

Il conviendrait, dès maintenant, de poser les premiers jalons, d'inculquer à nos jeunes compatriotes le goût, voire l'amour, la passion des secrets de l'Air.

Préparons le terrain par une propagande intensive, par des conférences fréquentes.

Insufflons dans les jeunes cerveaux le sens exact de l'aviation.

Organisons, en même temps, des cours de culture physique, à l'intention des corps sains, mais insuffisamment développés, dont un minimum d'entraînement ferait des organismes aptes à prendre l'envol.

Chez les enfants, favorisons, dans une large mesure, la conception et la construction des modèles réduits. Rien de tel pour aider à l'éclosion des vocations.

Gardons-nous, en effet, de mépriser ou de sous-estimer ces jeux, ces amusements, ces divertissements, dont la valeur éducative est certaine.

Prenons encore, à ce propos, le jugement de M. Robert de Marolles : « Il n'est pas, cependant, de meilleure formation que la familiarité constante avec ces légères petites machines, dont le vol est régi par les mêmes principes qui s'appliquent aux plus orgueilleuses unités des flottes aériennes. Pour peu que l'enfant soit tenace, et que son jeune orgueil se cabre devant l'insuccès de ses premières tentatives, le voilà entré bon gré mal gré dans une voie qui le mènera loin. Il apprendra, non seulement à réfléchir, à prévoir, à comparer, mais encore à mesurer l'abîme qui sépare l'idée de l'objet, la conception de la réalisation. Ecole de patience admirable, en même temps que d'habileté manuelle. »

Dans tout cela, n'oublions pas le point crucial : l'*argent*. Sans une généreuse subvention gouvernementale, ce vaste programme ne sera jamais exécuté.

Le gouvernement a fait montre, depuis la guerre, d'une bienveillante et opportune compréhension, en supportant, je crois, la totalité des dépenses occasionnées par la formation des pilotes de guerre annamites, encore que ses largesses n'aient pas atteint les résultats espérés. Serait-ce, toutefois, une raison pour s'arrêter dans la bonne voie ? Non pas !

En cette matière complexe, il faut, comme le dirait le sage Lapalisse, commencer par le commencement, c'est-à-dire faire aimer d'abord, ainsi que je le disais plus haut, l'aviation aux Annamites. Ce stade dépassé, tout marchera comme sur des roues à pneumatiques gonflées à point.

L'œuvre occulte de l'A. C. C.

Si le gouvernement, avant cette guerre, semblait se désintéresser de l'aéronautique, depuis dix ans travaille dans l'ombre l'Aéroclub de Cochinchine pour le bien et le développement de l'aviation locale.

Ce club, groupant des gens qui professent un amour fervent de l'aviation et une foi profonde en son avenir, a largement contribué aux progrès de l'aviation touristique et commerciale en ce pays.

C'est à lui que revient le mérite de provoquer ici le mouvement, de donner le ton, d'initier les futurs navigateurs aériens.

Il est en contact permanent avec le public — restreint, hélas ! — à qui il inculque le sens et le goût des mystères de l'Air, donne confiance par ses démonstrations quotidiennes, ses randonnées fréquentes, le nombre des heures de vol de ses adeptes, l'absence quasi complète d'accidents.

(Les deux accidents mortels que la presse locale a eu à déplorer depuis la fondation de l'A.C.C. se sont produits au détriment de personnes étrangères à ce groupement et voyageant dans leurs appareils particuliers.)

La flotte de l'A.C.C. se compose de sept avions, plus cinq autres appartenant à ses membres et mis à sa disposition en cas de besoin.

Depuis sa création, il totalise plus de 7.000 heures de vol et plusieurs milliers de baptêmes de l'Air.

Plus de cent pilotes ont été formés par ses soins, dont une dizaine ont passé dans l'Aviation nationale, où ils font brillamment leur carrière, soit comme pilotes militaires, soit comme pilotes de stafette *[sic]*.

On a enregistré, en outre, à son actif, des randonnées sensationnelles, telles que :

Saïgon-Hanoï-Saïgon (en une journée — record) et Saïgon-Marseille, par M. Jean Boy Landry ;

Paris-Saïgon, par M. Jacques Caillard et M^{lle} Raymonde Nicolle ;

Paris Saïgon, par M. Georges Picard.

Pour n'être pas en reste avec les clubs de France, celui de Cochinchine a entrepris, depuis quelques années, une propagande active, chez les enfants, en faveur des modèles réduits. L'honneur de cette initiative, d'ores et déjà couronnée de succès, revient à M. Toulza, chef-pilote du club, qui se dépense sans compter, depuis la guerre de 1914 à 18, pour la cause de l'Air.

*

* *

En terminant cette modeste étude, je me permets d'exhorter mes jeunes compatriotes à s'intéresser à l'aviation, dont les multiples applications pratiques constituent des conquêtes extrêmement précieuses pour l'humanité.

Partout ailleurs, l'avion est un facteur puissant de développement matériel. Chez nous, nous le regardons d'un œil indifférent ; — nous refusons d'en tirer profit. Ailleurs, les perfectionnements dus à l'oiseau mécanique atteignent des attitudes vertigineuses, et nous ne sommes même pas au point de départ de ce mouvement universel

La récente projection d'un film documentaire sur nos écrans saïgonnais nous a montré des îles à peu près ignorées, disséminées dans le Pacifique Sud, naguère visités par des voiliers mais aujourd'hui survolés par des hydravions.

N'est-ce pas instructif et significatif ? Quelle leçon infligée à notre orgueil racial ! Quelle démonstration éloquente de notre incontestable retard dans la conquête de l'espace éthéré !

Je supplie le Gouvernement de favoriser, dans la plus large mesure, le développement de l'aviation en ce pays. La France ne pourra qu'y gagner.

Concours d'avions de modèles réduits
(*L'Écho annamite*, 10 mai 1940)

M. Nguyễn-van-Lâm, élève à l'École des mécaniciens de Saïgon, vient de passer avec succès son examen de pilote-aviateur du 2^e degré, dans des conditions particulièrement difficiles, en raison de l'état défavorable de l'atmosphère

Cette réussite fait honneur au lauréat, d'autant plus qu'il est à peine âgé de vingt ans et qu'il est ainsi le plus jeune aviateur annamite ayant en poche son brevet de pilote du second degré.

La valeur n'attend pas le nombre des années.

Nos compliments à son moniteur, qui est — faut-il le préciser ? — M. Lucien Toulza, le dévoué collaborateur de l'Aéro-club de la Cochinchine.

Japy reçu à l'Aéro-Club
(*La Tribune indochinoise*, 31 mai 1940)

La liste déjà longue des pilotes formés par l'Aéro Club de Cochinchine sous la direction compétente de M. Lucien Toulza vient de s'allonger de trois nouveaux noms : MM. Jacques Bainier, Linossier et le lieutenant Vasseur qui viennent de passer avec succès leur brevet du 1^{er} degré, devant ma commission composée de MM. le commandant, d'Or, commandant de l'aéroport, et Pichardie, commissaire de l'Aéro-Club en France.

COCHINCHINE
Saïgon

Le séjour de la Mission militaire thaïlandaise
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 septembre 1940)

Saïgon, 3 septembre (Arip). — Le 31 août, un dîner officiel a été offert par le gouverneur de la Cochinchine aux membres de la mission thaïlandaise. De nombreuses personnalités administratives et militaires, et les présidents des corps élus y assistaient.

Au cours de ce dîner, empreint de la plus grande cordialité, des toasts furent portés par le Gouverneur et par le Chef de la Mission thaïlandaise pour le resserrement de plus en plus étroit des relations unissant depuis toujours l'Indochine et la Thaïlande.

Dimanche matin, la Mission a rendu une visite protocolaire au Gouverneur de la Cochinchine. Les honneurs militaires lui ont été rendus devant le palais du Gouvernement.

Après cette visite, la Mission s'est rendue au Musée Blanchard de la Brosse. Les membres se sont intéressés particulièrement aux pièces représentant les vestiges des anciennes civilisations cham et khmère.

[La Mission s'est rendue ensuite au foyer du soldat et à l'aéro-club, où une coupe de champagne a été offerte par les membres réunis autour leur président, M. Gannay.](#)

La Mission a déjeuné chez le Général de Rendinger.

L'après-midi, elle a assisté aux courses. Puis un thé lui a été offert chez le Gouverneur.

Lundi, visite de la Mission au dispensaire de la Croix-Rouge, puis, départ pour la visite des écoles de Biên-Hoà et de Thu-dâu-môt, et déjeuner à la plantation d'hévéas de An-Lôc, qu'elle visitera dans l'après-midi.

Premier contact officiel des ailes indochinoises
(*Le Populaire d'Indochine*, 22 août 1946)

À l'occasion du départ définitif, après vingt-six ans interrompus en Indochine, de M. Borzecki, commandant de l'aéroport de Gia-Lâm et un des pionniers de l'aviation indochinoise, M. Gannay, président de l'Aéro-club de Cochinchine, a tenu à fêter ce départ et a établi un premier contact entre l'aviation militaire, l'aviation commerciale et l'aviation privée.

Un lunch des plus intimes a été organisé chez M^{me} Marty, à l'étage, où se réunissaient le général Andrieu, commandant de l'air en Extrême-Orient, avec deux colonels de son état-major, le directeur d'AIR FRANCE, M. Frêche, M^{lle} Nicolle, M. Caillard, M. Toulza, ancien moniteur chef-pilote et compagnon d'armes de M. Borzecki, et M. Bréard, membre de l'Aéro-club de Cochinchine.

Au cours de cette réunion, M. Gannay a pris la parole, retraçant l'historique de l'aviation indochinoise et le travail gigantesque accompli par M. Borzecki, et a porté un toast en l'honneur du partant.

Le général Andrieu a tenu à son tour à remercier, au nom de la force aérienne en Extrême Orient, MM. Gannay et Borzecki pour tout ce qu'ils avaient fait pour l'aviation française en Indochine et a promis de faire tout son possible pour la renaissance de l'aviation privée.

Il a remis ensuite à M. Borzecki une lettre de félicitation de l'amiral Thierry d'Argenlieu.

Fortement ému, M. Borzecki a remercié le général Andrieu et M. Gannay de leur délicate attention.

La Renaissance des Ailes cochinchinoises
Cinq minutes avec M. GANNAY,
président de l'Aéro-Club
(*Le Journal de Saïgon*, 25 avril 1947)

Voici quelques mois déjà, le *Journal de Saïgon* nous entretenait de la renaissance des Ailes cochinchinoises, et vous avez pu lire dans la presse que les adhésions à l'Aéro-Club étaient désormais reçues à l'Agence Havas et qu'elles le seraient bientôt au siège du Club. On a l'impression qu'un bon travail se fait en ce moment, et nous en avons entretenu M. Gannay, inspecteur de la Banque de l'Indochine et président de l'Aéro-Club. Il a bien voulu nous donner quelques précisions à l'intention des lecteurs du *Journal de Saïgon*.

« — Nous croyons savoir que les adhérents au Club se font de plus en plus nombreux, Monsieur le président ?

— C'est en effet nécessaire. Il faut que l'Aéro-Club groupe de nombreux membres, actifs, des membres adhérents et aussi, car rien ne se fait sans ressources, des membres donateurs. Faites-le savoir au public, nous vous en serions reconnaissants.

— Pensez-vous que le club reprenne bientôt son activité aérienne ?

— Oui, le moment est prochain où, régulièrement, nos pilotes et nos avions animeront de nouveau le ciel de Saïgon. Nous avons, comme vous savez, regroupé les

anciens membres de l'aéro-club, nous en recrutons de nouveaux, et nous faisons, une fois de plus, appel aux amis de l'aviation ».

.....
— L'Aéro-Club, dont je suis président depuis dix ans déjà, est l'héritier d'une association locale qui portait ce titre, et qui a suivi, dès l'origine, les progrès de l'aviation sur le chemin qui menait de France en Indochine.

À la veille de la guerre, continue M. Gannay, nous disposions d'une dizaine d'appareils dont plusieurs étaient la propriété de nos membres et nous avions même un hydravion.

Nous avons formé de nombreux pilotes, en majorité français, mais nous comptons parmi eux des Annamites et des Chinois. Notre Club prospérait sous le signe de la camaraderie et l'émulation ».

L'un de nos meilleurs pilotes était M. Lê-van-Hoach et je pourrais rappeler un incident aux environs de Benluc où son avion s'était posé un peu brusquement mais, heureusement et habilement sur un terrain émergé, à la suite d'une défaillance de moteur. »

— Mais aujourd'hui, la situation n'est plus la même ?

— Nous repartons dans des conditions difficiles, car non seulement vous devons acquérir de nouveaux avions — trois Piper-clubs sont attendus incessamment — mais nous avons à commander des appareils d'école pour la formation des pilotes. Il nous faudra abriter cette petite flotte ailleurs qu'à Tân-son-Nhut, réservé à l'aviation militaire et aussi à la grande aviation de transports et nous avons à prévoir l'aménagement d'un terrain nouveau, à proximité de Saïgon, et un minimum d'installations matérielles.

— Où comptez-vous vous installer ?

— Notre siège social a été établi, pendant quelques mois : 11, quai de Belgique, grâce à l'hospitalité généreusement offerte d'un de nos membres : M. Tan-You-Chan.

Nous sommes actuellement domiciliés au n° 2, rue Pellerin, au 2^e étage.

Nous faisons appel, au public, car, je le répète, des ressources sont indispensables en attendant que les heures de vol et les brevets de pilotage assurent un équilibre financier encore précaire.

Je voudrais encore parler d'aviation avec M. Gannay, mais il s'en défend, en ajoutant simplement :

— Mon rôle de président a été avant tout d'encourager nos jeunes camarades. En matière d'aviation, en dehors de nombreuses amitiés avec des aviateurs, je n'ai jamais eu à mon actif que des records de voyageur.

C'est quelque chose sans doute et je m'efforce, tous les mois, d'améliorer le total des heures de vol.

Notez. cependant que le pays que j'ai survolé le plus souvent et celui que je connais le mieux, c'est encore l'Indochine ». — A.G.

UN PIONNIER

LUCIEN TOULZA

officier de la Légion d'honneur
(*Les Ailes*, 26 avril 1952)

LE mois dernier, à Saïgon, on a fêté, au cours d'une réception privée de M. Gannay, président de l'Aéro-Club du Sud-Vietnam, la récente rosette de la Légion d'honneur de Lucien Toulza, bien connu des vieux lecteurs des « Ailes » pour ses incessantes activités aériennes.

Lucien Toulza est aujourd'hui chef du Bureau d'hygiène de la préfecture de Saïgon, mais c'est aussi et, avant tout, pour nous, un vieux pilote qui totalise actuellement plus de 3.500 heures de vol.

Au lendemain de la guerre 1914-1918, c'est-à-dire dès 1919, Lucien Toulza était déjà pilote militaire et c'est à ce titre qu'il effectua plusieurs missions, sur Bréguet-14A.2, alors qu'il appartenait à l'Escadrille II de Saïgon. Mais c'est en 1931, qu'il contribua à l'essor de l'Aviation privée en Indochine en participant à la fondation de l'Aéro-Club de Cochinchine, devenu aujourd'hui l'Aéro-Club du Sud-Vietnam. En janvier 1931 avait lieu, à Saïgon, le premier vol accompli par un avion du club.

En 1933, Lucien Toulza, aidé de quelques amis enthousiastes de l'Aviation, introduisit le vol à voile en Cochinchine où les premiers lancers eurent lieu le 27 février de cette année-là sur le terrain de Tan-Son-Nhut.

En 1938, après un séjour en France, Lucien Toulza lança, de même, l'aéromodélisme qui, à l'époque, obtint beaucoup de succès parmi la jeunesse scolaire française et vietnamienne, comme en témoigne la réussite des compétitions que cet infatigable animateur organisa à l'intention de ses jeunes disciples.

À l'Aéro-Club de Cochinchine, Lucien Toulza fut également un moniteur de choix : en quelque vingt années, il forma près de deux cents pilotes dont plusieurs devaient servir avec distinction, au cours de la dernière guerre, soit dans les rangs de notre Armée de l'Air, soit dans ceux de la R.A.F.

*
* *

En même temps qu'ils fêtaient la promotion de Lucien Toulza au grade d'officier de la Légion d'honneur, les amis de l'Aéro-Club du Sud-Vietnam entendaient faire leurs adieux à un autre animateur et pionnier du club, M. Pichardie, en instance de départ pour la France. M. Pichardie, vice-président de l'Aé C. S. V., est l'un des tout premiers pilotes privés qu'ait formé l'Aéro-Club de Cochinchine ; il est toujours resté fidèle à celui-ci et, de plus, il constitua, avec Lucien Toulza précisément, le premier équipage de tourisme qui effectua, dans la journée, la liaison Saïgon-Dalat et retour. Cet événement, considérable pour l'époque, fut accompli il y a près de vingt ans, le 13 mars 1933, sur un Caudron-« Luciole » à moteur Renault 95 CV. À Dalat, le petit avion se posa sur un terrain de fortune et, le soir même, rentra à Saïgon sans histoires.

On conçoit que l'Aviation du Sud-Vietnam entoure Lucien Toulza et M. Pichardie, qui ont si longtemps travaillé pour elle, d'une chaude sympathie et qu'elle ait tenu, en la personne de M. Gannay, à la leur exprimer.

CHEZ LES « VIEILLES-TIGES »

UNE BRILLANTE RÉUNION À SAIGON
(*Les Ailes*, 18 octobre 1952)

En dehors de leurs sections de Bordeaux, Rennes, Lyon, Nice, Toulon et Marseille, les « Vieilles-Tiges » ont un délégué à Saïgon, M. Cesbron, qui groupe les anciens pilotes résidant en Indochine.

C'est ainsi que, sous sa présidence, se sont réunies, il y a peu de temps, une vingtaine de « Vieilles-Tiges », parmi lesquelles deux pionniers, Poulet et Ferdinand d'Or, onze membres actifs et une douzaine de membres participants : MM. Toulza, Maurens, Couratin, Nas de Touris, Rohart, Ferry, Worms, Le Van Hoach (l'actuel

ministre vietnamien de la Santé), Phan Tat-Tao, Nguyen van Minh, Giovacchini, Leccia, Ferry et le colonel Bourcet.

M. Cesbron annonça que les réunions des « Vieilles-Tiges » d'Indochine auront lieu le quatrième jeudi du mois, au restaurant du Théâtre.

M. Poulet rendit hommage aux mécaniciens que les pilotes doivent considérer comme leurs frères... et d'innombrables souvenirs de 1912, 1914, 1915, 1917, 1921 furent évoqués.

Cette réunion eut lieu dans une atmosphère extraordinaire de simplicité et de richesse, riche par les souvenirs de chacun.
