

AIR ASIE (1928-1930) (Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient)

Créée par la [Banque franco-chinoise](#),
la [Compagnie générale des colonies](#) (groupe Banque de Paris et des Pays-Bas)
et le constructeur Lioré-Olivier,
Air Asie envisageait d'établir la liaison avec l'Extrême-Orient et la création
d'exploitations aéronautiques dans ces régions ¹.

S.A., juillet 1928.

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET D'ENTREPRISES AÉRIENNES EN INDOCHINE
ET EN EXTRÊME-ORIENT (S.E.A.L.E.)
4, square du Roule, Paris — 8, quai de Belgique, Saïgon
(*L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1929)

Ce groupement a été constitué vers le milieu de 1926, par un petit nombre de personnalités indochinoises et d'industriels ou banquiers français, sous la forme d'un syndicat d'études ; il s'est transformé, il y a six mois, en une société anonyme, de façon à pouvoir commencer cette année certaines de ses exploitations.

Son programme comporte essentiellement la réalisation de la « ligne transindochinoise », partie extrême-orientale de la grande ligne aérienne internationale de l'Europe à la Chine, c'est-à-dire le tronçon Rangoon-Hanoï-Hongkong et ultérieurement Changhaï, le reste de la ligne étant assuré par la Compagnie anglaise Imperial Airways, et par les Compagnies françaises du Proche-Orient, Air Union et Air Union Lignes d'Orient, avec qui la S.E.A.L.E. a passé à cette effet des accords.

L'exploitation régulière débutera vraisemblablement en 1930.

Un certain nombre de services réguliers sont également projetés sur la ligne Saïgon-Bangkok, sur la ligne côtière Hanoï-Saïgon et sur la ligne du Mékong.

Quoique moins importantes que la ligne transindochinoise, ces lignes présentent cependant un intérêt local considérable, surtout au point de vue des transports postaux.

La ligne Saïgon-Hanoï, qui fonctionnera la première, pourra être ouverte dans le courant de l'année 1929.

À côté des lignes, le programme aéronautique de la S.E.A.L.E. comprend tout ce que l'on est convenu d'appeler « travail aérien », c'est-à-dire la photographie, le tourisme aérien, les baptêmes de l'air, l'entraînement des pilotes de réserve, etc.

La société a déjà sur place deux avions et elle a inauguré depuis deux mois ses services de baptême de l'air, et entrepris au Cambodge un important relevé de cadastre par photographie aérienne.

La S.E.A.L.E. a réuni parmi ses participants quelques-unes des plus importantes Sociétés métropolitaines ou coloniales : Sociétés financières, constructeurs de matériel

¹ Roger Mennevée, « La Banque Worms et Cie » (*Les Documents de l'Agence indépendante d'informations internationales*, novembre 1949)(www.wormsetcie.com).

aéronautique, Compagnies de navigation aérienne, Compagnies de transports maritimes et fluviaux.

Son président est M. Georges Edgar-Bonnet, directeur général adjoint de la Compagnie Internationale de Suez.

Son vice-président est M. Fontaine, président de la Société française des Distilleries de l'Indochine.

Son administrateur délégué est M. Jacques Bréguet, administrateur des ateliers d'aviation Louis Bréguet et de la Compagnie Air Union.

Notre carnet financier

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 septembre 1928)

La Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient appelle la seconde moitié de son capital.

Aviation privée

(Les Annales coloniales, 24 janvier 1929)

Sous peu de jours, aussitôt que le terrain d'atterrissage de Tan-son-Nhut (à 3 kilomètres de Saïgon, au nord du tombeau de l'évêque d'Adran) aura été mis en état, des vols seront effectués par l'avion-limousine de la Société d'études et d'entreprises aériennes.

Cet avion, qui comporte cinq places confortables de passagers et un lavabo, effectuera alternativement le tour de Saïgon et le parcours Saïgon-Cholon et retour, moyennant un tarif modéré.

AVIATION

(L'Écho annamite, 20 juin 1929)

Liaison aérienne Nhatrang-Hanoï

Contrairement à ce qui a été indiqué précédemment, l'avion de la Société des études aériennes n'emportera pas de courrier postal lors de son prochain voyage du 22 juin courant entre Nhatrang et Hanoï.

Dépêches de l'Indochine

Les aviateurs conférenciers

(Les Annales coloniales, 27 juin 1929)

Les aviateurs Arrachart et Rignot ont fait, l'autre soir, à la chambre de commerce de Saïgon, sous les auspices de cette compagnie, une conférence, très applaudie, à laquelle assistaient le gouverneur général Pasquier, le gouverneur de la Cochinchine Krautheimer, au milieu, d'une nombreuse assistance ; ils exposèrent que les renseignements techniques recueillis au cours du voyage, spécialement entre Calcutta et Saïgon, permettent d'affirmer que moyennant le développement de l'organisation du service météorologique, l'aménagement des terrains existants et la création de

nouveaux champs d'atterrissage auxiliaires, la liaison aérienne commerciale est possible à bref délai sur ce parcours, même [pendant] la mousson, période la plus difficile, au cours de laquelle, d'ailleurs, les aviateurs viennent précisément de la réaliser.

Rignot donne ensuite, dans une brillante causerie, des détails sur les péripéties du voyage.

Le public fit aux aviateurs un accueil chaleureux, montrant ainsi combien il apprécie l'énergie et l'endurance dont ils avaient fait preuve pour réaliser leur projet, malgré des conditions météorologiques particulièrement défavorables, et l'intérêt avec lequel il suit les efforts faits pour rendre plus faciles et plus rapides les communications avec la métropole.

Vols d'essai

Trois vols d'essai viennent d'être effectués par avion postal de Nha-Trang à Hanoï et retour. La correspondance s'est faite à Nha-Trang avec le train-poste de Saïgon.

C'est le début de l'organisation du réseau aérien indochinois dont le trafic sera assuré dès l'an prochain par l'Air Asie sur les deux grandes transversales internationales Rangoon-Vinh-Hanoï et Hanoï-Vinh-Nha-Trang-Saïgon-Bangkok, pour les relations avec l'Inde anglaise, la Chine, le Siam et les îles de la Sonde.

(Indopocifi.).

L'aviation commerciale et les services rapides (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 7 juillet 1929)

L'aviation commerciale en Indochine vient de faire un grand pas vers un but, ne l'oublions pas, difficile à atteindre. Elle l'a fait grâce à ceux dont l'intervention était parfaitement inattendue, qui ne disaient rien mais agissaient, grâce à M. Robbe, qui venait, tout simplement, installer à Saïgon une entreprise d'avions de commerce comme d'autres viennent installer un garage ou une succursale d'une entreprise quelconque, grâce à MM. Réginensi et Bailly qui, sans tambours ni trompettes, avec un avion ordinaire, faisaient en dix jours le voyage de Paris à Saïgon et en neuf jours le voyage de Saïgon à Paris, grâce, surtout, à MM. Rignot et Arrachart qui ont exécuté la première mission d'étude qui ait été encore faite.

Ce que Réginensi et Bailly ont fait ce n'était pas Paris-Saïgon en quatre jours, dont on nous a seriné les oreilles, mais c'était quelque chose de réussi par des moyens normaux et avec une apparente facilité, telle que les enthousiastes pourraient se résigner à envisager désormais, en attendant la réalisation de leur rêve, un service régulier dans ces conditions-là.

Or notre confrère *l'Illustration*, du 17 avril 1929, nous fait remarquer : « ... cependant, ils (Réginensi et Bailly) n'ont pas caché que le survol de la jungle et de la forêt birmanes, sur 1.000 ou 1.200 km, leur a permis d'apprécier longuement une région trop peu favorable à des atterrissages de fortune.

Surtout, il ne faudrait pas que la parfaite réussite d'un tel voyage en masquât le caractère encore très sportif et pût faire croire que de telles promenades sont accessibles à tous... »

L'Illustration, 17 avril 1929

C'est ce que *l'Éveil* se tue de dire, et cela, non pas par pessimisme malveillant mais parce qu'il estime qu'un optimisme par trop béat, touchant à la jobardise, ne peut que nuire aux réalisations.

D'une part, nous avons toujours fait remarquer qu'on ne touchera au but que quand ou pourra confier les avions du service non pas à des champions ou à des as, mais à des

médiocres, à des gens susceptibles d'être aisément recrutés et remplacés, à des gens doués des qualités ordinaires.

Et pour cela, il faut toute une organisation.

Or cette organisation, nous avons fait remarquer qu'elle n'existe pas, entre Karachi et Saïgon. Il n'y pas de champ d'aviation organisé à Rangoon et celui de Bangkok est un marécage quand il pleut.

D'autre part, il ne peut être question d'organiser un service commercial régulier tant qu'il y aura des espaces de mille kilomètres sans possibilité d'atterrissage en cas de panne.

Contrairement à ce que s'imagine notre excellent confrère G. Haag, de l'*Opinion*, l'*Éveil* s'intéresse vivement à l'aviation commerciale.

Il a applaudi à l'essai couronné de succès, mais non encore probant au point de vue commercial, de M. Robbe, d'un voyage Saïgon-Hanoï-Hongkong ; il est heureux de constater que ce résultat a réveillé de leur longue torpeur des concurrents qui, trop confiants dans la politique, attendaient béatement, telle Danaé, la pluie d'or.

Nous avons vu la Société d'études aériennes piquée au jeu, faire ce que depuis deux ans on attendait d'elle : un premier essai à ses frais, en établissant des tarifs très inférieurs, trop inférieurs peut être, à ceux de M. Robbe.

Est-ce à dire que nous sommes au but ?

Ce qu'il faudrait prouver maintenant, c'est l'avantage que le public aura à confier, à grands frais, ses lettres à ce service.

Dans l'état actuel des choses et en tenant compte d'un fonctionnement normal de la poste, il semble que, de Saïgon à Hanoï, le gain de temps soit de un jour franc.

Reste à savoir si, pour gagner un jour sur deux, il y aura plusieurs milliers de gens prêts à payer une surtaxe d'un ordre de grandeur de 0,30 par lettre ; et si, pour faire le voyage par avion en 12 à 14 heures, ou par avion et chemin de fer en 36 heures, au lieu de faire en 60 heures, en attendant 40 h. dans 4 ou 5 ans, il y aura un courant régulier de gens susceptibles de payer 250 ou 300 \$ de plus.

La question sentiment doit être mise à part. Il ne s'agit pas, pour une question de sentiment, d'amener le budget à faire des sacrifices énormes s'il n'y a pas un intérêt réel à les faire. L'exemple anglais, qu'on nous cite, est lamentable, au moins en ce qui concerne les grands dirigeables ; plusieurs centaines de millions de francs jetées à l'eau. Déjà, pour avoir prudemment attendu, le gouvernement bénéficie d'une émulation et d'un esprit de concurrence qui ne se seraient jamais manifesté si, dès l'an dernier, écoutant les sollicitations dont il était l'objet, il avait traité à des conditions bien plus onéreuses que celles qu'aujourd'hui on serait bien heureux d'accepter.

Quant à la ligne Vinh — Calcutta — Karachi, ce que l'*Éveil* a toujours dit, c'est qu'on nous bourrait le crâne et qu'on cherchait la subvention d'abord, quitte à faire les études sérieuses après.

Et l'*Éveil* est à même de prouver ce qu'il dit : à savoir qu'au jour d'aujourd'hui, il n'y a encore rien de fait, sauf le voyage Arrachart, et que, même entre Karachi et Rangoon, ce n'est pas avant au moins un an que les Anglais comptent réaliser quelque chose de pratique. Et l'on peut compter sur eux pour rendre fort malaisé à d'autres ce qu'eux ne seront pas encore en état de réaliser.

Même à Vinh, le futur grand aérodrome international, il n'y a encore qu'un mauvais petit champ d'aviation provisoire et un vague projet de le transférer à Bênthuy, au bord du fleuve, sur un terrain qui coûtera 750.000 \$ à remblayer.

Nous croyons pourtant savoir que, se rendant compte de l'absurdité de ce terrain, la Société Air Asie se propose d'en chercher un autre dans la région. Voilà où l'on en est. Tout le système repose sur le terrain de Vinh et à Vinh, on en est encore à chercher, plus ou moins activement, un terrain dans la région, qui se prêtât au but cherché.

Les obsèques de M. Quach Khoi
(*L'Écho annamite*, 10 septembre 1929)

Les obsèques de M. Quach Khoi, fils aîné de M. Quach Dam*, ont eu lieu, à Cholon, au milieu d'une grande affluence d'amis et de curieux.

.....
Pendant que les obsèques se déroulaient, un avion de la compagnie « Air-Asie » survola le cortège et l'arrosa de fleurs. Y avaient pris place MM. Bourgeois, le pilote Esquevin, Piat et Lemaitre, secrétaire de la Ligue des amis de l'aviation.

La première liaison postale entre la France et l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1929)
(*Le Journal des débats*, 17 octobre 1929)

Un avion de la compagnie Air Asie, parti de Saïgon vendredi 11 octobre au matin, en vue d'assurer la liaison postale avec l'avion de la compagnie hollandaise, venant d'Europe, est arrivé le même jour à Bangkok, à 15 heures.

Informé que l'avion hollandais, trop lourd pour faire escale à Bangkok, devait atterrir à Prachuab, à 300 kilomètres plus au sud, l'avion de l'Air Asie s'est rendu à cette escale plus éloignée le samedi 12 octobre.

L'avion hollandais étant arrivé le dimanche 13, à 17 heures, l'avion de l'Air Asie est reparti le lundi matin 14 octobre, à 6 heures, pour atterrir à Saïgon à 16 heures, effectuant ainsi sans aucun incident la première expérience de liaison postale entre la Métropole et la capitale économique de l'Indochine.

(Par dépêche).

ENTRÉE AU CAPITAL DES ACTIONNAIRES D'AIR UNION

ÉTUDES ET ENTREPRISES AÉRIENNES EN INDOCHINE ET EN EXTRÊME-ORIENT.
(*Le Journal des débats*, 24 octobre 1929)

Une assemblée extraordinaire a régularisé, hier l'augmentation du capital social de 2.700.000 fr. à 5 millions, par la création de 23.000 actions « A » de 100 fr.

Une seconde assemblée a autorisé le conseil à porter le capital jusqu'à 15 millions de francs, par la création d'actions « A » et « B », dans la proportion de 5 actions « A » pour 1 action « B ». Elle a modifié la dénomination sociale, qui devient Air Asie (Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient).

Courrier de l'Indochine
Le réseau aérien futur
(*Les Annales coloniales*, 14 novembre 1929)

Voici le réseau aérien, avec ses prolongements, qui serait projeté pour l'Indochine, d'après le plan général tracé d'accord avec le gouvernement anglais :

Le dernier tronçon de la ligne d'Europe serait le tronçon Rangoon-Pitsanoulok-Bangkok-Vinh ;

L'embranchement Pitsanoulok-Bangkok-Saïgon ;

La ligne de la côte Nha-Trang-Hué-Vinh ;

Le service de la Chine, Vinh-Haïphong-Canton (et Shanghai, éventuellement).

D'ores et déjà, la ligne Rangoon-Vinh est un problème virtuellement résolu. Il en serait de même de la ligne Nha-Trang-Vinh (prolongée par chemin de fer de Nha-Trang à Saïgon) si les gouvernements français et indochinois se mettaient d'accord sur certaines questions financières.

L'on fait remarquer, en Indochine, le grand intérêt de la ligne Pitsanoulok-Saïgon au point de vue touristique.

Tout le mouvement de va-et-vient créé autour des ruines d'Angkor peut être utilisé et renforcé même par un service régulier d'avions confortables. L'avion doit, en effet, concurrencer l'automobile non seulement sur le rapport de la vitesse, mais aussi sur celui des prix. Il ne coûterait que 200 piastres, d'après les tarifs projetés pour effectuer le parcours Saïgon-Angkor, alors que les services automobiles exigent actuellement 50 % plus cher.

On ne saurait non plus méconnaître le gros intérêt que présente le projet de ligne aérienne vers la Chine où, déjà, l'industrie américaine s'efforce d'accaparer le marché

La ligne Vinh-Canton, si les pourparlers actuellement engagés aboutissent, serait exploitée à la fois par Air Asie et par une compagnie chinoise. Le prolongement de cette ligne jusqu'à Shanghai et même jusqu'à Tokio reste dans le domaine des entreprises pratiquement réalisables.

Dépêches de l'Indochine
La ligne aérienne Europe-Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 12 décembre 1929)

Pour la première fois, un avion de la compagnie Air Asie qui assure la correspondance avec Bangkok, avec service aérien Europe-Java vient d'arriver. Il apportait du courrier d'Europe ayant emprunté cette voie.

Indopacifi.

À LA CHAMBRE
RAPPORT
Le budget de l'air
(*Les Annales coloniales*, 21 décembre 1929)

M. Pierre Renaudel vient de déposer son rapport, fait au nom de la Commission des Finances, sur le budget de l'air.

Nous détachons de ce document les intéressants passages ci-dessus, relatifs aux liaisons coloniales.

Les lignes

À l'heure actuelle, les lignes coloniales en exploitation sont les suivantes :

.....

la Compagnie Air Asie travaille en Indochine à préparer les liaisons locales, en attendant que les difficultés dues à l'interdiction du survol de l'Inde soient levées, ce qui permettra de souder les différents tronçons d'une grande ligne de communication avec notre colonie et, de là, avec la Chine et le Japon.

Le service postal aérien France-Indochine
(*Le Temps*, 31 décembre 1929)

Ce matin a été distribué, à Paris, le courrier aérien parti d'Indochine le 19 décembre par le service franco-hollandais (Air Union lignes d'Orient, Air Asie, K. L. M.), au cours de son sixième voyage régulier.

Correspondance postale aérienne
(*L'Écho annamite*, 10 janvier 1930)

Le sous directeur des P. T. T de Cochinchine a l'honneur d'informer le public que la Compagnie Air Asie effectuera un voyage par avion entre Saïgon et Bangkok, en correspondance avec la malle aérienne hollandaise devant quitter Bangkok pour l'Europe le 17 janvier courant.

À cette occasion, le bureau de Saïgon-Central formera une dépêche postale pour Paris, dans laquelle seront compris les objets de correspondance de toute nature pour l'Europe, ordinaires et recommandés, ayant acquitté une surtaxe d'une piastre par dix grammes ou fraction de 10 grammes.

Le départ de l'avion pour Bangkok aura lieu jeudi matin 16 janvier. La dernière levée sera effectuée au bureau de Saïgon-Central :

Le mercredi 15 janvier, à 20 h pour les objets recommandés ;

Le jeudi 16 janvier, à 5 h. pour les objets ordinaires.

En ce qui concerne l'heure limite de la dernière levée dans les autres bureaux, prière de se renseigner au bureau de poste de la localité.

Les objets de correspondance devant être acheminés par cette voie devront porter, à l'angle gauche supérieur, une étiquette spéciale : « Par avion » (couleur rouge), mise, gratuitement, à la disposition du public, aux guichets des bureaux de poste, ainsi que la mention : « Par malle aérienne hollandaise ».

Saïgon le 10 janvier 1930

Le sous-directeur,

GARDE

La liaison aérienne postale France-Indochine
(*Le Temps*, 16 janvier 1930)

Le courrier aérien d'Indochine, comportant plusieurs milliers de lettres, parti le 3 janvier de Saïgon, a été distribué lundi matin, 13 janvier, à Paris, grâce à la liaison aérienne franco-hollandaise (Air Union-Lignes d'Orient, Air Asie, K. L. M.) qui effectuait son septième voyage. Une huitième liaison aura lieu dans quelques jours, laquelle doit clore cette première période d'essais. En raison du succès obtenu, une seconde série de vols d'essais réguliers dans les deux sens reprendra dans le courant de l'année.

Liaison postale aérienne France-Indochine
(*Le Temps*, 26 janvier 1930)

Le courrier parti de Saïgon le 16 janvier, par la voie aérienne franco-hollandaise (8^e voyage des Compagnies Air-Union-Lignes d'Orient, Air Asie, K. L. M.), a été distribué ce matin à Paris, en même temps que le courrier parti le 29 décembre par la voie maritime.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1930)

Aviation. — Jeudi, entre onze heures et onze heures trente, l'hydravion Air-Asie a effectué une petite promenade au-dessus de Tourane, Faifo et de la région de Quang-Nam. En plus du pilote, du photographe et du mécanicien, avaient pris place à bord de l'appareil, M. le résident de France à Tourane, M. Gentès, de la Garde indigène, et M. Devienne, de la Staca. Cette courte excursion permit néanmoins aux voyageurs d'apprécier la maîtrise du pilote, la stabilité de l'appareil et sa confortabilité.

L'hydravion est reparti jeudi pour Vinh où il doit rester quelques jours.

ABSORPTION PAR AIR UNION

AIR ASIE
(*Le Journal des débats*, 22 mars 1930)

L'assemblée extraordinaire du 20 mars a décidé la dissolution de la société. La société fait apport de son actif à la Société Air Union (Lignes d'Orient).

Les actions seront échangées contre des actions Air Union (L.-O.) à raison de 9 actions de 100 francs Air Asie contre 3 actions de 250 francs Air Union (L.-O.).

Dépêches de l'Indochine
Aviation
(*L'Écho annamite*, 22 mars 1930)
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1930)

Un avion d'Air Asie piloté par [Maurice] Lacaze est arrivé d'Angkor hier à 11 heures, avec trois touristes américains, il est reparti aujourd'hui à 14 heures sans passager.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES COLONIES
(*Le Temps*, 14 avril 1930)

La Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient a été, d'autre part, transformée par l'apport d'éléments nouveaux sous le nom d' « Air-Asie » ; cette société reste en contact étroit avec la Société Air-Union-Ligne d'Orient pour réaliser de concert avec elle les relations aériennes de la métropole avec ses possessions d'Extrême-Orient.

Notre carnet financier
(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 avril 1930)

La Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient a porté son capital de 2.700.000 à 5 millions de francs et a pris le nom d' « Air Asie ».

AVIATION
PROMENADES AÉRIENNES EN BAIE D'ALONG
(*L'Écho annamite, La Dépêche d'Indochine*, 6 mai 1930)

Hanoï, le 5 mai, à 9 h. 45. — Un hydravion de tourisme, appartenant à la société Air Asie, arrivé, depuis quelques jours, à Hanoï, piloté par l'aviateur Méresse, a inauguré, dimanche, une série de promenades aériennes en baie d'Along. Parti, dans la matinée, à huit heures, il était de retour vers 13 heures, après avoir survolé, à basse altitude, les principaux sites de la baie et fait escale dans une crique, près de la Grotte des Merveilles, Il avait améri au passage à Haïphong pour embarquer un touriste américain, M. May. Il avait emmené, comme autres passagers, l'inspecteur général des colonies Norès, directeur du contrôle financier de l'Indochine ; le colonel Glaize, agent général d'Air Asie ; M. Hardouin Delaforge, directeur de *France Indochine* ; et M. Baudot, du bureau du tourisme en Indochine.

AIR-UNION (Lignes d'Orient)
Augmentation du capital
(*Le Journal des débats*, 11 juillet 1930)

... 5 millions en actions d'apports destinés à rémunérer les apports faits par la Société Air-Asie...

Arrêtés
(*Les Annales coloniales*, 3 novembre 1930)

Sont parus à l' « Officiel » de la Colonie les arrêtés suivants :
Extrait d'une décision nommant une commission à l'effet de déterminer l'emplacement du terrain sis à Cao-Liai que la Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient sera autorisée à occuper temporairement et la date constituant le point de départ du commencement des travaux à exécuter par ladite société.

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

La société « Air-Asie », au capital de 5 millions de francs, s'est dissoute par anticipation après avoir apporté son actif à la société « Air-Union Lignes d'Orient ».

Historique de la ligne Air Asie (*Icare*, n° 163, 4^e trim. 1997)

Le 1^{er} juillet 1928, la S.E.A.I.E. (Société d'études et d'entreprises aériennes en Indochine et en Extrême-Orient), informa le président du Conseil, Raymond Poincaré, de son intention de créer une liaison aérienne entre la France et l'Indochine. La société reçut le soutien du gouverneur général de l'Indochine et du ministre des Colonies. La S.E.A.I.E. avait son siège social à Saïgon et des bureaux à Paris, 4, square du Roule. Son administrateur délégué était Jacques Bréguet. La S.E.A.I.E. devint Air Asie le 22 octobre 1929. Son conseil d'administration était le suivant :

Georges-Edgar Bonnet, président ;

A.R. Fontaine ², vice-président ;

Jacques Bréguet, administrateur délégué ;

MM. Louis Allègre, Louis Bréguet, Jean Duclos ³, Émile Dupuy [SEEMI], Jacques Guérard ⁴, Paul Petit-Huguenin ⁵ et Thibault de Solages ⁶, administrateurs.

Le siège social d'Air Asie était à Saïgon, 12, boulevard Norodom. Il s'agissait d'une société anonyme au capital de 5.000.000 F.

Le premier service régulier postal de Saïgon à Bangkok (790 km), *via* Phnom-Penh et Battambang, eut lieu de 16 décembre 1929. C'était une liaison hebdomadaire. Le temps de vol était de deux jours. Trois pilotes effectuaient la ligne. Les appareils utilisés étaient les suivants :

— le Potez 32, construit en 1927. Monomoteur équipé d'un moteur Salmson 9Ab de 230 chevaux, il pouvait transporter de 2 à 5 passagers, à une vitesse de 140 km/h sur une distance de 600 km. Air Asie avait 4 Potez 32 basés à Saïgon ;

— le LÉO 192 amphibie, construit en 1928 par Lioré et Olivier. Air Asie en avait un. C'est un monomoteur, équipé d'un moteur Gnome et Rhône Jupiter 9ab de 420 ch, qui pouvait transporter 6 passagers à la vitesse de 145 km/h sur une distance de 750 km.

Les liaisons d'Air Asie étaient effectuées en correspondance avec les liaisons postales de la compagnie néerlandaise KLM, entre Amsterdam et Bandœng (Batavia). Sept voyages postaux furent réalisés en 1929.

Les pilotes affectés à Air Asie étaient Georges Winckler, Ange Bourgeois, Alfred Lacaze et Marceau Meresse ⁷.

² Auguste-Raphaël Fontaine, de la Société française des distilleries de l'Indochine (A.L.).

³ Jean Duclos, puis Jules Jean-Duclos : de la Société indochinoise de transports (A.L.).

⁴ Jacques Guérard (1897-1977) : inspecteur des finances, directeur à la [Banque franco-chinoise](#).

⁵ Paul Petithuguenin (et non : *Petit-Huguenin*)(1876-1955) : diplomate au Siam (1902-1918), représentant en Chine de la Banque franco-asiatique (1919-1923) et de la Société de gestion de la Banque industrielle de Chine (1924), puis directeur de la Compagnie générale des colonies. Voir [encadré](#).

⁶ Thibault de Solages, des Mines de Carmaux et de la Société d'études et d'exploitations minières de l'Indochine (SEEMI) : étain au Laos (A.L.).

⁷ Musée Air France, Les Compagnies constitutives d'Air France.

Ouverture de la ligne Marseille-Beyrouth

Les deux Météore furent mis en ligne le 13 août 1928, pour le troisième voyage Marseille-Marignane-Beyrouth, avec comme équipage Giraud, Roux et Coupiat. Le voyage se fit en trois jours (3.200 km en 22 heures de vol) et le retour en deux jours, du 19 au 20 août.

À l'ouverture de la ligne, Noguès disposait d'une flotte réduite : deux Météore et deux CAMS.

Jusqu'au 19 décembre 1928, ils assuraient sept voyages aller-retour, dans des conditions parfaites de ponctualité. Et jusqu'au 3 mai 1929, un aller-retour par mois Marseille-Beyrouth, comme vol postal. Six hydravions CAMS furent progressivement livrés en 1929. Pendant tout le premier semestre, Noguès était à Athènes, au centre du dispositif. Le 2 mai 1929, le terrain d'aviation de Tourane fut inauguré.

Situé à mi-parcours sur la ligne Saïgon-Hanoï, il servit de base de ravitaillement. Le 6 juin 1929, le premier service régulier en CAMS 53, piloté par Georges Winckler, quitta Marseille-La Ciotat vers Beyrouth, en trois jours (3 254 km) et en deux jours seulement en été. Ce vol devint bi-hebdomadaire du 6 juin au 31 décembre 1929. Sur les 59 voyages prévus, 59 eurent lieu pendant cette période, *via* Bastia, Naples, Corfou, Athènes et Castellorizo.

Accords commerciaux de navigation aérienne

Le 9 avril 1929, il fut établi une convention entre la France et le Siam pour l'établissement de lignes de navigation aérienne commerciale : le droit de survol du territoire siamois pour une ligne aérienne allant d'Hanoï à la côte birmane, en passant par Vientiane. Par réciprocité, le gouvernement français accordait à une société siamoise, qui était désignée par le gouvernement siamois, le droit de survol du territoire de l'Indochine, pour la même ligne aérienne.

Ultérieurement, les deux gouvernements s'entendront pour la réalisation en commun d'un programme plus étendu de lignes aériennes. Chacune des deux sociétés devra remplir les conditions imposées par la convention internationale du 13 octobre 1919 (article 7), pour pouvoir être enregistrée comme propriétaire d'aéronefs, l'une en France, l'autre au Siam.

La durée de la présente convention était prévue jusqu'au 31 décembre 1934. Elle sera reconduite tacitement par période de cinq ans ⁸.

⁸ Archives Air France - secteur Extrême-Orient - cote HJ 053.