

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS D'EXTRÊME-ORIENT

Création : 1947.

NOTULES TECHNIQUES (*Les Ailes*, 9 février 1952)

ON CONFIRME la commande par la nouvelle Société des transports aériens d'Extrême-Orient, de quatre S.O.-30 « Bretagne » équipés, chacun, de deux moteurs Pratt-et-Whitney B.-43. Destinés à être mis en service sur les lignes intérieures d'Indochine, les deux premiers appareils seront livrés au cours de l'été, les deux autres au cours de l'hiver prochain.

LA LIVRAISON AU VIETNAM DE DEUX S.O.-30 « BRETAGNE » (*Les Ailes*, 2 août 1952)

NOUS marquerons d'une pierre blanche ce 24 juillet. Ce jour-là, en effet, à la fin d'un bel après-midi, deux avions français étaient remis à la Société des Transports aériens d'Extrême-Orient à la suite d'un contrat des pouvoirs publics avec cette société.

Ainsi, pour la première fois, deux S.O.-30 allaient partir à la conquête de l'Extrême-Orient, en exploitation régulière sur les lignes intérieures du Viêt-Nam.

M. Georges Classer, président-directeur général de la S.N.C.A.S.-O., entouré de MM. Vinsonneau, directeur technique, Masson, directeur commercial, et de tout un état-major d'ingénieurs, avait, à cette occasion, convié bon nombre de personnalités aéronautiques à Villacoublay, pour célébrer le départ du « Van Hong » et du « Bach-Hac » qui sont arrivés le dimanche 27 en Indochine. Les noms de baptême de ces deux vaisseaux de l'air signifient « Nuage Rose » et « Cygne Blanc ».

M. Glasser a exprimé ses espérances, à savoir que ces deux S.O.-30 donnent au Viêt-Nam autant de satisfaction qu'ils en ont donnée en France et en Afrique du Nord. Il rappela, à ce propos, que ceux d'Air Maroc accomplissent l'aller et retour de Paris à Casablanca dans la même journée. Il indiqua que des allègements substantiels avaient été apportés à ces deux machines qui serviraient bien notre cause technique en même temps qu'elles resserreraient les liens de la France et du Viêt-Nam.

M. Pham-Hué, co-directeur de la compagnie vietnamienne, qu'entouraient MM. Dac-Khé, directeur adjoint du cabinet impérial à Paris, du Dr Lê Dinh, des représentants du Conseil vietnamien en France, répondit ainsi à M. Glasser :

« Avant de m'envoler vers mon pays à bord d'un des quatre S.O.-30 « Bretagne », que le Gouvernement de la République française a bien voulu vendre à notre société, je tiens à adresser, au nom de mon ami et associé, M. Loubière, et au mien, ma profonde reconnaissance aux autorités françaises et aux dirigeants de la S.N.C.A.S.-O. pour les facilités qu'il nous ont données et je n'omettrai pas de citer tout particulièrement le nom du général Girier, notre conseiller technique.

« Il est particulièrement agréable à un citoyen du Viêt-Nam de répandre dans le Sud-Est asiatique et l'Extrême-Orient le renom du matériel français. Les « Bretagne » vont, pour la première fois, paraître en Asie.

« Notre société franco-vietnamienne symbolise incontestablement la collaboration et l'amitié entre nos deux pays. »

Il va sans dire que ces quelques paroles furent vivement applaudies par l'assistance où se trouvaient le colonel Cressaty, attaché à la présidence de la République, M. René Lemaire, représentant le Ministre des Travaux publics, et M. Mignot, le secrétaire d'État à l'Air.

Nous avons également rencontré là l'ingénieur général Mazer, le général Girier, M. Desbruères, directeur de la S.N.E.C.M.A., M. Verdurand, le pilote « Vieille-Tige », Maurice Prévost, l'ingénieur en chef Morain et bien d'autres visages connus de l'Aviation.

Précisons enfin que la S.T.A.E.O., qui a commencé en 1947 son exploitation, a fortement progressé depuis, grâce à l'activité de ses dirigeants et du général Girier et que les deux « Bretagne » livrés l'autre jeudi, équipés de deux Pratt et "Whitney B.-43 de 2.000 CV, accusent 19 tonnes de poids total.

L'aménagement de leurs cabines, du type « Coach », permet le transport de 43 passagers. Bagages et fret disposent de soutes spacieuses. Rien, en somme, n'a été négligé pour que ces deux machines servent bien dans le lointain Orient, le prestige de notre technique.

Edmond BLANC.

L'AVIATION MARCHANDE

DANS LE CADRE DE L'UNION FRANÇAISE
LES DEUX « BRETAGNE » SONT ARRIVÉS À SAIGON
(*Les Ailes*, 16 août 1952)

NOUS avons rendu compte de la présentation, faite à Villacoublay, le 24 juillet, de deux avions S.O.-30 « Bretagne » destinés à la Société des transports aériens d'Extrême-Orient, compagnie privée franco-vietnamienne qui fonctionne en Indochine. La S.T.A.E.O. exploite notamment des liaisons régulières entre Saïgon, d'une part, Hanoï et Hué, de l'autre. Jusqu'ici, elle les assurait d'abord au moyen de Junkers « Ju-52 », puis de D.C.-3. L'arrivée des S.O.-30 « Bretagne » constitue un appoint intéressant pour la flotte de la S.T.A.E.O.

Car, quelques jours après la présentation de Villacoublay, les deux S.O.-30 « Bretagne » ont quitté le grand centre parisien pour rallier Saïgon qui sera, désormais, leur port d'attache. De voyage s'est parfaitement effectué à la vitesse de vol d'environ 390 km.-h. Les deux « Bretagne » se sont posés successivement à Nice, à Athènes, à Damas, à New-Delhi et à Calcutta et, finalement, le 1^{er} août à Saïgon.

À ces deux avions doivent s'en ajouter quelques autres du même type qui seront livrés ultérieurement à la S.T.A.E.O. Leur présence au Vietnam servira non seulement la compagnie qui les utilise, mais le prestige de la technique et de l'industrie aéronautique françaises.

C'EST UNE SOLUTION ÉVIDEMMENT...

LES « BRETAGNE » DE LA S.T.A.E.O.

VOLENT DANS LE CIEL D'INDOCHINE
(*Les Ailes*, 27 décembre 1952)

...mais au service de l'Armée, le monopole des lignes « rentables » étant assuré à la compagnie nationale franco-vietnamienne, même si elle ne les exploite pas

NOUS avons, en son temps, rapporté la présentation à Villacoublay de deux avions S.O.-30 « Bretagne » acquis, auprès de la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest, par la Société de transports aériens d'Extrême-Orient, compagnie privée franco-vietnamienne. Nous avons ensuite signalé le départ pour l'Indochine de ces deux appareils et leur heureuse arrivée à destination.

La S.T.A.E.O. les destinait à des services aériens à l'intérieur du Vietnam où la présence d'avions français pouvait d'autant mieux servir notre prestige national qu'en dehors de quelques « Norécrin », il n'y a, en Indochine, que des avions d'origine étrangère : « Storch », Ju-52, « Dakota », Helldiver, « Hellcat », « Privateer », etc. À tous points de vue, la mise en service des deux « Bretagne » était donc infiniment désirable.

Si nos souvenirs sont exacts, ils ne représentaient d'ailleurs que la moitié de la commande de la S.T.A.E.O. à la S.N.C.A.S.-O. Deux autres appareils devaient être livrés ultérieurement.

Le malheur est que, dès leur arrivée en Indochine, les deux « Bretagne » furent frappés d'interdit par les pouvoirs publics franco-vietnamiens. Non pas pour des raisons techniques, mais parce qu'ils constituaient, paraît-il, pour la compagnie nationale franco-vietnamienne, une intolérable concurrence. La S.T.A.E.O. protesta. Le S.G.A.C.C. proclama à qui voulût l'entendre que cette protestation était injustifiée et que la compagnie privée savait bien, avant d'entreprendre l'exploitation qu'elle projetait, que celle-ci ne serait pas autorisée...

D'un côté comme de l'autre, on nous annonça l'envoi de documents édifiants et irréfutables qui ne manqueraient pas de nous convaincre... mais que nous attendons encore.

Entre temps, la question a été portée à la tribune de l'Assemblée Nationale par un député, M. Raymond Dronne, qui a présenté comme suit le point de vue de la S.T.A.E.O. :

« — Je désirerais obtenir, de votre part, a dit M. Dronne, en s'adressant au Ministre des Travaux publics, chargé de l'Aviation Civile — en attendant le rétablissement du Ministère de l'Air, — je désirerais des éclaircissement sur l'interdiction de voler qui a été édictée en Indochine à l'encontre des bimoteurs S.O.-« Bretagne ».

Aux dires des techniciens, le S.O.-« Bretagne » est un appareil moderne satisfaisant, particulièrement adapté aux moyennes distances, donc aux liaisons indochinoises.

Tel ne paraît pas être l'avis du Service de l'Aéronautique civile en Indochine.

Une société de transports aériens fonctionne, depuis cinq ans, avec des « Dakota » provenant des surplus. Ces « Dakota » arrivant à limite d'usure, la société en question dut envisager l'achat d'appareils de remplacement.

Après accord du Haut-Commissariat, qui préconise un achat payable en francs, la société décide d'acquérir des S.O.-« Bretagne ».

Cet achat fut autorisé avec toutes les herbes de la Saint-Jean. Un contrat fut signé après accord avec les ministères intéressés, Travaux publics, États Associés, Finances.

Les deux premiers S.O.-« Bretagne », après présentation aux Indes, sont arrivés en Indochine, le 12 août dernier. Mais, arrivés là, les Services de l'aviation civile ont interdit à ces appareils de voler.

Le sous-directeur de l'Aéronautique civile de Saïgon a même écrit que les S.O.-« Bretagne » ne sont pas adaptés aux liaisons indochinoises...

Une telle mesure signifie la ruine pour la société en question. Elle jette aussi la méfiance et le discrédit sur un appareil français qui, jusqu'ici, n'a jamais encouru de tels reproches.

Je suis en mesure de préciser que si la société avait acheté des « Dakota » des surplus, elle ne se serait pas heurtée à cette interdiction.

Celle-ci va obliger la société à annuler son marché et cette annulation signifie, avec l'annulation correspondante des commandes de pièces de rechange, une perte de 570 millions... »

Le Ministre des Travaux publics chargé de l'Aviation civile, a répondu à M. Dronne dans les termes que voici :

« Il n'y a, dans la mesure prise, rien de désobligeant à l'égard des S.O.-« Bretagne ». Le Ministère des États associés a signé, en 1950, une déclaration conjointe avec le Vietnam pour créer une société franco-vietnamienne, Air Vietnam, et accorder à cette société un monopole sur les lignes intérieures, pendant qu'Air France bénéficiait d'un monopole sur les liaisons à grande distance.

La société S.T.A.E.O. a acheté ces appareils S.O.-30, mais, avant l'achat, elle a été informée qu'elle ne pourrait faire échec au monopole de la société Air-Vietnam.

L'interdiction qui frappait la S.T.A.E.O. a été prononcée par le Haut-Commissaire en Indochine dans le cadre des accords que je viens de rappeler.

Il y a une possibilité cependant de faire voler ces S.O.-30 : c'est de les faire affréter par la société Air Vietnam. La société S. T. A. E. O. avait accepté cette solution, d'ailleurs, au départ des S.O.-30 de Paris. »

Les choses, à l'Assemblée Nationale, n'allèrent pas plus loin. En somme, le Ministre a confirmé que la compagnie Air Vietnam partageait avec Air France — qui a d'ailleurs 50 % des actions d'Air Vietnam — le monopole des transports aériens en Indochine, sauf sur les parcours dont l'exploitation n'intéresse pas les deux compagnies nationales.

Depuis ce débat à l'Assemblée Nationale, il semble d'ailleurs que les choses ont dû s'arranger sur place. Si Air-Vietnam n'a pas affrété les « Bretagne » de la S.T.A.E.O., solution que suggérait le ministre des Travaux publics, la compagnie privée a trouvé un autre affréteur : c'est tout simplement l'Armée.

L'Armée, ce n'est un secret pour personne, n'a pas trop d'avions de transport en Indochine et c'est bien volontiers qu'elle a accepté les services de la S.T.A.E.O. Les dernières informations de la S.N.C.A.S.-O. signalaient, en effet, que les deux « Bretagne » de cette compagnie, en effectuant des transports militaires, avaient, en quelques jours, totalisé, dans les conditions les plus satisfaisantes, plus de 200 heures de vol.

C'était, évidemment, une solution. N'empêche que nous voilà assez loin de l'Aviation marchande... mais très près de la politique incohérente que nous dénonçons depuis si longtemps dont l'Aviation militaire et l'Aviation civile font toutes deux les frais.

ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

COMMISSARIAT GÉNÉRAL DE FRANCE EN INDOCHINE

CABINET

(Bull. officiel du commissariat de France en Extrême-Orient, 17 septembre 1953)

EXTRAIT D'ARRÊTÉ n° 253-1646 du 10 septembre 1953 portant désignation d'un fonctionnaire pour représenter l'administration dans une instance contentieuse.

M. Trauchessec René, ingénieur d'exploitation de la navigation aérienne, est désigné pour représenter l'administration dans l'instance engagée, devant le tribunal administratif mixte du Viet-Nam, par la « Société des transports aériens d'Extrême-Orient » contre le Commissariat général de France en Indochine.

NOTULES TECHNIQUES
(*Les Ailes*, 26 décembre 1953)

UN S.O.-30 « BRETAGNE » utilisé en Indochine par la Société des transports aériens d'Extrême-Orient (S.T.A.E.O.) vient de passer à Bordeaux dans les ateliers de la S.F.E.R.M.A. où, à son tour, il a été équipé de deux groupes réacteurs d'appoint Turboméca.

C'est le deuxième « Bretagne » de la S.T.A.E.O. qui reçoit ainsi des groupes d'appoint. Il faut croire que l'exploitation a confirmé les excellents résultats qu'avaient donnés les vols d'essais.

L'effort d'une compagnie privée en Indochine
UN TOUR D'HORIZON AVEC « AIGLE-AZUR »
(*Les Ailes*, 13 février 1954)

.....
Air-Vietnam vient de renoncer à une partie de ses droits, sur la ligne Saïgon-Hanoï, au profit de la compagnie privée S.T.A.E.O. (Société de transports aériens d'Extrême-Orient) moyennant une rétribution de 5 % sur le chiffre d'affaires réalisé, versée par la S.T.A.E.O. à Air-Vietnam.

En Indochine sur le pont Hanoï-Saïgon

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

.....
La participation des différentes compagnies s'établit comme suit :

Passagers	
Aigle-Azur Indochine	18.900
Civil Air Transport	16.600
Air-Outremer	11.306
Autrex	10.800
Sté de Transports aériens d'Extrême-Orient	6.000
Air-Vietnam	4.000
U.A.T.	1.725
Air France	2.430
Service impérial de liaison	1.270
T.A. I.	130

LE TRAFIC DES COMPAGNIES CIVILES EN INDOCHINE

(*Les Ailes*, 11 décembre 1954)

ON trouvera ci-dessous les trafics effectués au cours du premier semestre 1954 par chacune des compagnies travaillant en Indochine. Les effectifs « avions » sont ceux qui étaient disponibles au début d'avril et qui faisaient partie d' un total de soixante-dix-huit avions, total qui devait être porté à quatre-vingt-quatre au début de juillet.

S.T.A.E.O.

La flotte de la Société des transports aériens d'Extrême-Orient comprenait cinq D.C.-3 et cinq S.O.-30 P. au début d'avril. Pour tout le semestre, la compagnie s'est classée seconde en matière de transport de passagers.

Au début de juillet, elle entrait dans le troisième trimestre avec quatre D.C.-3 et quatre S.O.-30 P.

Km.-passagers	17.998.000
Fret (tonnes-km.)	1.650.000
Distance parcourue (km.)	1.228.000
Passagers payants	49.076
Fret (en tonnes)	3.238
