

À l'image de la France métropolitaine, les débuts de l'aéronautique en Indochine ne sont pas liés à l'aviation mais à l'aérostation, qui va jouer un rôle – au moins moral – dès le commencement de l'intervention française.

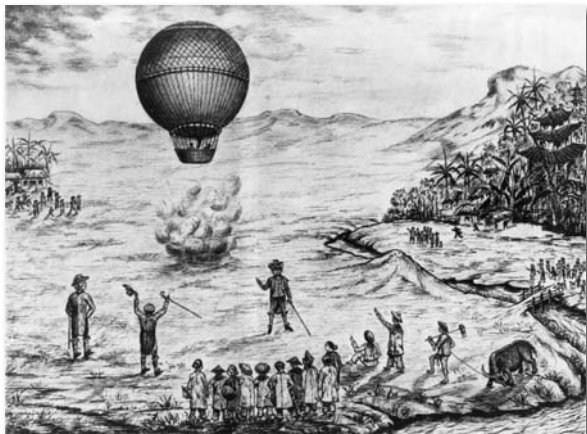
### DE LA MONTGOLFIÈRE...

Tout commence en 1787. Suite au traité d'alliance signé par la France avec le prince Nguyen Anh, des volontaires français des Indes sont autorisés par Louis XVI à passer au service du prétendant au trône de l'empire d'Annam. C'est par l'entremise de son ami monseigneur Pigneau de Béhaine que le jeune prince, esprit très ouvert aux avancées techniques occidentales, fait venir à Saïgon une montgolfière qui s'élève en janvier 1791 à l'occasion des fêtes du Têt, le Nouvel-An vietnamien. L'invention des frères Montgolfier est toute récente puisque le premier vol humain date du 19 octobre 1783... Le pionnier Charles Van den Born décrit la scène : *Sous la direction d'Olivier de Puymanel* [1], l'énorme sphère de papier, peinte de scènes annamites, s'éleva dans la plaine de Phuto au milieu d'un grand concours de peuple. Le prestige des Français s'en accrût et les Taysonh eurent beau répandre des tracts mettant en garde Cambodgiens et Cochinchinois contre les diableries des étrangers, le parti du souverain détrôné à la conquête de son royaume fut sensiblement affermi. On trouve encore, dans de vieux livres annamites, des reproductions de cette ascension, où l'on voit les occupants du ballon, en habit à la française et tricorne, agiter leur mouchoir devant un peuple épouvanté. La légende veut en effet qu'un dragon ailé et

un oiseau des marais soient les ancêtres mythiques du peuple vietnamien. La proclamation lancée en 1792 par les rebelles Tay-Son n'est pas faite pour rassurer leurs partisans : *Ne soyez pas assez crédules pour ajouter foi à ce qu'on dit des Européens. (... ) Qu'y a-t-il là d'extraordinaire, pour venir nous parler de vaisseaux de cuivre et de ballons ?*

L'année suivante, Nguyen Anh assiège la ville de Qui Nhon, une forteresse de la côte d'Annam défendue par 10 000 rebelles. Son conseiller Victor Olivier de Puymanel a l'idée d'utiliser un ballon pour lancer des produits incendiaires sur la ville ; il fabrique même l'hydrogène nécessaire. Sagement, le roi interdit l'opération car les habitants mourraient alors tels des poissons dans un étang où l'eau viendrait à manquer, et le dernier repaire des Tay-Son ne va finalement tomber qu'à la fin de 1799. Nguyen Anh, devenu empereur du Vietnam en 1802 sous le nom de Gia Long, poursuivra sa politique d'ouverture à l'Occident, mais sans plus jamais recourir à l'utilisation de la montgolfière...

[1] Ex-volontaire de la marine française passé au service du roi de Cochinchine en 1788 et devenu commandant de l'artillerie et du génie sous le nom d'Ong Tin, cet officier français fit établir des fonderies de canon et fabriquer de la poudre. Il est également l'auteur des fortifications de style Vauban qui parsèment la basse Cochinchine.



En janvier 1791, lors des fêtes du Têt, les volontaires français lancent une montgolfière à Saïgon. (coll. Musée des TdM)

## LE RAID DU GÉNÉRAL BLONDLAT

Début avril 1922, le général de division Ernest Blondlat – nouveau commandant supérieur des troupes du groupe de l'Indochine – émet le vœu de se rendre de Saïgon à Hanoï par la voie des airs, accompagné de son chef d'état-major le colonel René Debailleul. Le général désirant s'arrêter en route à Hué, le chef de bataillon Glaize décompose le parcours en trois étapes côtières d'un jour qui permettront d'assurer le ravitaillement en combustible des appareils. Leur organisation est répartie entre les capitaines Pierre Gressin et André Arbitre, respectivement commandants des escadrilles n° 2 et n° 1. La première étape, Saïgon - Qui Nhon (595 km) avec escale à Phan Rang, est parcourue le

4 avril à bord de trois hydravions de l'escadrille n° 2 (Breguet 14 n° 8399 *Lt Marinovitch*, n° 8394 *Vermineck*, plus le n° 8395 *Gal Bailloud* en réserve). La seconde étape, Qui Nhon - Hué (400 km) avec escale à Tourane, permet au lieutenant Dumas d'amener le général jusqu'à la capitale de l'Annam où il séjourne deux jours. La troisième étape, Hué - Hanoï (600 km) avec escale à Vinh, met en œuvre trois Breguet 14 terrestres : deux de l'escadrille n° 1, plus le n° 7506 d'état-major piloté par François Glaize qui prend le général Blondlat à son bord. Les deux hommes se posent dans la matinée du 8 avril sur le terrain de Bach Mai où ils sont accueillis par le général de division Jean-Paul Sicre, commandant de la division Annam-Tonkin. Mais le colonel Debailleul, piloté par le capitaine Arbitre, ne peut effectuer en avion que le trajet Hué - Thanh Hoa en raison d'une défaillance de moteur... Il devra rejoindre Hanoï par le train! Ernest Blondlat a effectué les 1600 km du trajet Saïgon - Hanoï en 14h 35 min de vol, à une vitesse moyenne de 110 km/h. Les six Breguet 14 engagés dans la mission ont totalisé 82h 15 min de vol pour parcourir 9870 km, les frais de fonctionnement se montant à 4515 piastres (2460 de combustible, 1775 de transports et déplacements et 280 d'indemnités spéciales). Le prix de revient au kilomètre s'établit donc à 4515 divisé par 9870, soit 0,45 piastre.

Mentionnons qu'un décret et une instruction du 20 mai 1922 modifient légèrement les effectifs des escadrilles d'Indochine, qui sont désormais de 3 officiers pilotes, 2 officiers observateurs, 16 sous-officiers (dont 6 pilotes), 12 caporaux et 4 soldats européens, 4 sous-officiers, 11 caporaux et 131 soldats indigènes. Les emplois des sous-officiers, caporaux et hommes de troupe se répartissent entre mécaniciens d'avions, ouvriers en fer et en bois, radiotélégraphistes, photographes, dessinateurs, magasiniers, armuriers, comptables secrétaires, conducteurs de véhicules automobiles, motocyclistes, plantons et manœuvres. Quelques dizaines d'ouvriers civils "très bons spécialistes" sont employés; ils seront progressivement remplacés par des tirailleurs à partir de 1923.

Les dotations en matériel aérien de chaque escadrille demeurent inchangées : cinq avions et quatre hydravions Breguet 14 A2, avec désormais deux 14 T bis sanitaires, mais plus de vedette et seulement deux hydroglisseurs de Lambert. L'effectif en Aérochirs va très vite retomber à deux unités selon un rapport général du chef de bataillon Glaize : *Jusqu'en 1922, deux appareils par escadrille étaient équipés en avions sanitaires à l'aide du dispositif Nemirovsky - Tdmy (sic). Deux avions ainsi équipés ont été détruits au cours d'atterrissages malheureux et n'ont pas été remplacés.* Les flotteurs en bois des hydravions donnent satisfaction, mais leur remplacement par des flotteurs métalliques (en Duralumin) est déjà



*Un des hydravions utilisés par l'escadrille n° 2 lors de la première partie du raid Saïgon - Hanoï en avril 1922.*

*Le Breguet 14 A2 n° 8399 "Lt Marinovitch" du Lt Dumas au départ du raid le 4 avril 1922.*



- Faïfo du 4 au 8 avril ; elles mettent en œuvre un bataillon mixte d'infanterie, une section d'artillerie de 65 mm, une section de chars Renault FT, un détachement télégraphique et deux Breguet 14 de l'escadrille n° 1. Dans les deux cas, les manœuvres sont un succès car plusieurs dizaines de milliers d'indigènes suivent avec intérêt ces exercices dont l'effet moral est incontestable. Le calme renaît d'autant plus que l'aviation du Tonkin multiplie les apparitions "guerrières" au cours du premier semestre, en participant aux manœuvres de garnison de Hanoi, Haiphong, Nam Dinh et Dap Cau...

*Accident du Breguet 14 A2 n° 17192 lors des manœuvres du Nord-Annam, le 1<sup>er</sup> avril 1927. Assis sur l'aile, le Sgt Ketterer a été trahi par son moteur à l'atterrissage.*



## VERS UN RENFORCEMENT DE L'ÂÉRONAUTIQUE D'INDOCHINE

Accédant enfin aux demandes répétées du gouverneur général de l'Indochine, le ministre des Colonies, Léon Perrier, décide dans le courant de l'année 1926 d'augmenter les effectifs de l'aviation d'Indochine. Une demi-escadrille équipée de cinq Breguet 14 est donc mise sur pieds au printemps 1927; provisoirement rattachée à l'escadrille n° 1 sur le terrain de Bach Mai, elle doit être complétée avant la fin de l'année par une seconde demi-escadrille afin de former l'escadrille n° 3 qui viendra s'installer à Tong. Une quatrième escadrille et un état-major de groupe sont prévus pour 1928. Ce renforcement des moyens de défense de la Colonie est cependant malaisé à mettre en œuvre, comme le reconnaît

M. Perrier dans la réponse qu'il adresse le 21 avril 1927 au gouverneur général Varenne toujours aussi pressant:

*I- Il existe actuellement en Indochine 2 ½ escadrilles (1 ½ à Hanoi, 1 à Saigon).*

*II- La création d'une demi-escadrille est prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 1927, de manière à constituer au Tonkin 2 escadrilles complètes. Cette création sera vraisemblablement retardée parce que les hangars et casernements à créer au Tonkin pour la nouvelle unité ne sont pas terminés et que, d'autre part, la passation des marchés de construction avec les fournisseurs de France a subi des retards.*



*Très beau profil du Breguet 14 A2 n° 2, un avion construit par l'établissement technique de Bach Mai.*

*Baptisé "Sergent Delarue", du nom d'un mécanicien tué le 12 mars 1926, cet appareil servira au sein de l'escadrille n° 1 au moins jusqu'en novembre 1928.*

*(coll. CAOM)*



Breguet 14 A2 n° 2 "Sergent Delarue" de l'escadrille n° 1, Bach Mai (Hanoi) 1926.

## L'INTERMÈDE 1928

Appelés à lutter fréquemment contre les bandes chinoises toujours prêtes à tenter une incursion au Tonkin, les équipages s'entraînent en ce début d'année au bombardement sur le champ de tir de Tong et à la transmission radiotélégraphique avec la station de TSF de Bach Mai. L'activité est soutenue : les mécaniciens se familiarisent avec le montage et l'entretien des lance-bombes, les mitrailleurs manœuvrent leur tourelle, les "radios" annamites réparent les postes sur avions... Les 5, 6, 10, 18 et 19 janvier voient les Breguet 14 de l'escadrille n° 1 effectuer des exercices de "TSF civile", en fait des vols de mise au point d'un appareil émetteur-récepteur à ondes courtes. Le 11 janvier, l'équipage S/Lt Discours - Lt Darcy se charge d'une liaison radio avec le 1<sup>er</sup> RTT tandis que les 20 et 27 sont consacrés à des vols de groupe. Une visite d'officiers britanniques à Bach Mai se traduit, le 28, par plusieurs baptêmes de l'air donnés entre autres par le sous-lieutenant Discours, le sergent-major Ketterer et le sergent Houriez. Le 1<sup>er</sup> février, Ketterer et le sergent-major Contri assurent un nouvel essai de TSF civile (mission reprise le 23 par le même équipage et complétée le 25 par les sergents Eymard et Messain). Le lendemain a lieu un exercice de combat avec tir à la mitrailleuse, un entraînement auquel les observateurs ne sont guère habitués en Indochine [7] ! Il est vrai que les risques d'une attaque aérienne chinoise, voire siamoise, sont quasi-inexistants à cette époque... Le 8 février, l'équipage S/Maj Ketterer - Lt Darcy prend part à une liaison d'infanterie. Quatre sorties en formation sont aussi effectuées les 3, 6, 10 et 21 février ; ces vols de groupe ne dépassant habituellement pas la demi-heure, la mission du 10 - pour saluer le départ du général Andlauer qui quitte son poste de commandant supérieur des troupes en Indochine - est d'une durée exceptionnelle : 1h 15min. Le 10 toujours, l'équipage Sgt Houriez - A/C Paillard accomplit une mission photographique de deux heures sur Hải Duong. Les 14 et 15 février sont consacrés à des exercices de bombardement et de tir à la mitrailleuse, cette fois à balles réelles sur cible au sol. Le dernier vol notable du mois est à porter au



Le S/Maj Pierre Ketterer.

Le verso de la carte d'identité de pilote du Sgt Albert Eymard, établie en janvier 1928 (largeur réelle 25 cm). Il comporte une demande d'assistance des "autorités civiles et militaires européennes et indigènes" traduite en vietnamien de deux façons : alphabet latin (quoc ngu) et chinois (chu nom).

(coll. L. Morureau, origine Eymard)

crédit de l'équipage Sgt Eymard - Lt Darcy qui se rend le 28 à Lang Son où il assure le lendemain une mission de liaison avec le 2<sup>e</sup> bataillon du 3<sup>e</sup> RTT avant de rentrer à Bach Mai. Durant janvier et février les sorties d'entraînement se sont poursuivies régulièrement, qu'il s'agisse de reconnaissances à vue sur Breguet 14 (terrestres et hydravions) ou de vols au-dessus de la campagne sur Potez VIII, la plupart du temps avec comme passager un mécanicien indochinois que le pilote désire "récompenser" pour son ardeur au travail !

[7] Les Breguet 14 d'Indochine n'ont apparemment jamais été équipés de la mitrailleuse fixe pour le pilote.

## COMPOSITION DE L'ÉRONAUTIQUE D'INDOCHINE EN JANVIER 1928

Directeur de l'Aéronautique en Indochine : Lt/Col Henri Leblanc (pilote)

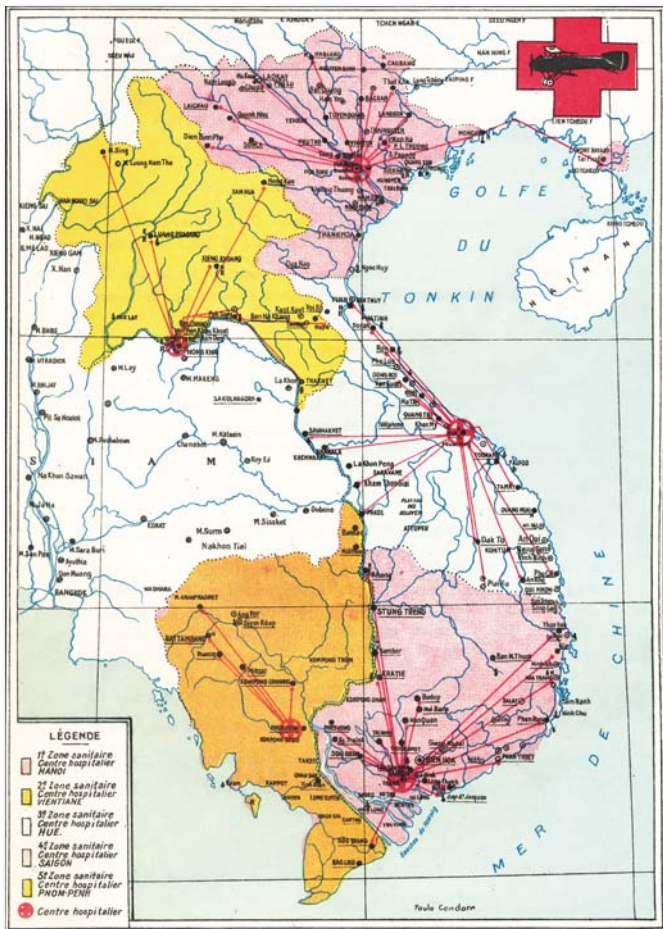
Adjoint au directeur : Cne Charles Jeannin (pilote), Lt Raymond Audit (pilote-observateur, adjoint technique) ;

officier-comptable : officier d'administration de 1<sup>re</sup> classe Louis Ropert

Directeur de l'établissement technique de l'Aéronautique (Bach Mai) : Cne Charles Andréani (pilote-observateur)

Chef des ateliers : Lt Charles Duthéil (pilote)

Unités	Équipement	Base	Commandant	Personnel
Escadrille n° 1	Breguet 14 A2, Breguet 14 A2 hydravion, Breguet 14 T bis et Potez VIII	Bach Mai, Grand Lac	Cne Norbert Baronna (pilote-observateur)	Lt Auguste Paul (pilote-observateur), Lt Darcy (observateur), Lt Marcel Vonfille, S/Lt Gilbert Discours, A/C Paul Caffres, S/Maj Georges Brion, S/Maj Pierre Ketterer, Sgt Albert Eymard, Sgt Marcel Houriez, Sgt Pierre Levéque et Sgt Léon Mialon (pilotes), S/Maj Contry et Sgt Messain (radios), Adjt Marcel Paillard, Sgt Henri Gignoux, Sgt Albert Morozeau (mitrailleurs), A/C Lucien Bésin (mécanicien)
Escadrille n° 3	Potez 25 A2, Breguet 14 A2	Bac Mai	Cne Louis Tapie (pilote)	Lt René Wauthier (pilote-observateur), A/C Angel Pichon, S/Maj Arthur Caurette et Sgt Edmond Ravot (pilotes)
Escadrille n° 2	Breguet 14 A2, Breguet 14 A2 hydravion, Breguet 14 T bis et Potez VIII	Bien Hoa	Cne Robert Dufour (pilote-observateur)	Lt Camille Petit (observateur), Lt Joseph Sallarés, A/C Jean Maury, A/C Jean Saint-Marty, Sgt Georges Bouzanquet, Sgt Henri Lefort, Sgt Raoul Papezi, Sgt Fernand Parizot et Sgt Charles Zimmermann (pilotes), Sgt René Lagarde et Sgt Jean Santoni (mitrailleurs)
<b>Gestion - matériel</b>				
Bach Mai. Gestionnaire du centre : officier d'administration de 2 <sup>e</sup> classe de l'Aéronautique Georges Rivière				
Bien Hoa. Gestionnaire du centre : officier d'administration de 2 <sup>e</sup> classe de l'Artillerie coloniale Léopold Morvan				



Le réseau de l'aviation sanitaire d'Indochine en 1930. (coll. F. Roumy)

Potez 25 AZ colonial n° 1451 "5"  
de l'escadrille n° 2 à Bien Hoa, 1935.



Jolie photo prise au cours d'un vol de  
groupe du Potez 25 n° 1451 de  
l'escadrille n° 2.  
(coll. Cognault)



Trois CAMS 37 de l'escadrille n° 5 sont  
également de la partie pour cette  
inauguration. Ils sont photographiés  
juste après le déjaugage depuis  
un Potez 25 dont ils vont rejoindre le  
groupe.  
(coll. Fournier, origine Terrasson)

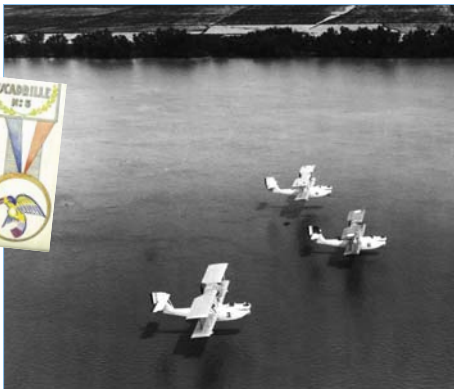
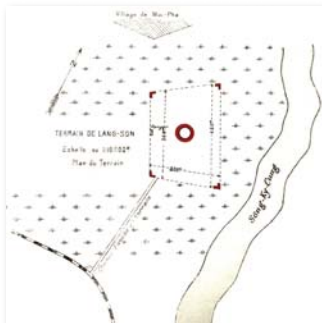




Schéma et carte de la position du terrain de Lang Son.  
(coll. CAOM)



Et l'Armée de l'Air dans tout cela ? Elle fait ce qu'elle peut avec le peu qu'elle a ! L'aviation militaire française, vu les problèmes à la frontière chinoise, a amélioré à la fin des années trente le terrain de Lang Son, jusque-là une simple piste en herbe fauchée plus ou moins régulièrement. Le chemin d'accès a tout d'abord été rendu praticable aux véhicules puis peu avant les événements, l'Armée de l'Air y a fait transporter des bombes légères (10 kg) et des munitions ainsi que de l'essence, dans le but de pouvoir y envoyer quelques Potez 25. Il reste cependant encore beaucoup de travaux à effectuer, dont l'allongement de la piste et l'amélioration des installations ; le terrain ne dispose que d'un seul hangar léger de 16 x 9 m et d'un dépôt de carburant. Devant la menace nipponne, c'est le GMA 595 du commandant Schertzer qui est mis à disposition du commandant du secteur du Tonkin et en particulier l'escadrille 1/595 avec ses Potez 25 ; cette escadrille, commandée par le capitaine Babin, dispose alors des appareils suivants, attestés par les carnets



de vol : n° 1432, 1482, 1607, 1632, 1635, 1901, 2111, 2113, 2137, 2215, auxquels il faut ajouter l'unique Potez 633 en service. Le GMA 595 reçoit l'ordre de se rendre à Tong. La section de trois Loire 130 de l'escadrille n° 5 (voir plus haut), présente à Hanoi, est également mise à contribution ; des reconnaissances sont effectuées pour surveiller les mouvements des navires nippons présents au large. Disposant d'une plus grande autonomie, le Farman 221 n° 6 est requis pour une mission de reconnaissance de la côte ; il quitte Tong le 21, peu avant 09 h 00 et se dirige vers le Nord pour survoler les abords des eaux territoriales, avant de descendre en longeant la côte jusqu'à Tourane où il se pose en début d'après-midi. Il en repart le lendemain pour effectuer le trajet inverse. Lorsqu'il survole la mer au niveau de Do Son (situé légèrement au sud de Haiphong), l'équipage du quadrimoteur repère plusieurs navires apparement nippons, dont il signale la présence. Ces navires font sans aucun doute partie du convoi devant débarquer des troupes à Haiphong, selon les accords franco-japonais en cours d'élaboration. Pour cette raison, les ordres sont clairs : aucune action de bombardement ou d'attaque contre les forces nipponnes. Pourtant, l'aviation japonaise ne dispose pas d'une supériorité absolue, même si ses avions sont certes plus modernes que les Potez 25. En effet, pour soutenir la 5<sup>e</sup> division, les Japonais ne disposent que du 84 *Chutai* indépendant de chasse (sur Ki-27) et du 82 *Chutai* indépendant d'attaque, équipé de monomoteurs Mitsubishi Ki-30. Ils peuvent cependant compter également, en cas de nécessité, sur les Ki-30 du 90 *Sentai* et les Ki-27 du 59 *Sentai*.

Malgré les pourparlers en cours, il est clair que l'attitude agressive des troupes nipponnes massées à la frontière tonkinoise n'incite pas à l'optimisme. Dans la matinée du 22 septembre, l'escadrille 1/595 détache deux de ses Potez 25 sur le terrain de Lang Son ; sur place, les appareils sont armés et approvisionnés en bombes légères. En soirée, les premières troupes nipponnes

effectuées pour surveiller les mouvements des navires nippons présents au large. Disposant d'une plus grande autonomie, le Farman 221 n° 6 est requis pour une mission de reconnaissance de la côte ; il quitte Tong le 21, peu avant 09 h 00 et se dirige vers le Nord pour survoler les abords des eaux territoriales, avant de descendre en longeant la côte jusqu'à Tourane où il se pose en début d'après-midi. Il en repart le lendemain pour effectuer le trajet inverse. Lorsqu'il survole la mer au niveau de Do Son (situé légèrement au sud de Haiphong), l'équipage du quadrimoteur repère plusieurs navires apparement nippons, dont il signale la présence. Ces navires font sans aucun doute partie du convoi devant débarquer des troupes à Haiphong, selon les accords franco-japonais en cours d'élaboration. Pour cette raison, les ordres sont clairs : aucune action de bombardement ou d'attaque contre les forces nipponnes. Pourtant, l'aviation japonaise ne dispose pas d'une supériorité absolue, même si ses

avions sont certes plus modernes que les Potez 25. En effet, pour soutenir la 5<sup>e</sup> division, les Japonais ne disposent que du 84 *Chutai* indépendant de chasse (sur Ki-27) et du 82 *Chutai* indépendant d'attaque, équipé de monomoteurs Mitsubishi Ki-30. Ils peuvent cependant compter également, en cas de nécessité, sur les Ki-30 du 90 *Sentai* et les Ki-27 du 59 *Sentai*.

*Ci-dessus, portrait du Cdt Pierre Schertzer en 1940. Parti au combat à bord d'un Potez 25, en place arrière, il sera tué en servant le jumelage des mitrailleuses contre les chasseurs nippons.*

*Le Cdt Pierre Schertzer pose devant l'un des MS.406 de la 2/595. Pilote de grande expérience ayant accompli une partie de sa carrière en Chine, il prend la tête du GMA 595 en janvier 1940, en remplacement du Cdt Pélisse.*



*Passage en rase-mottes d'un MS.406 au-dessus du terrain de Tong début 1942. À partir de ce début d'année, les vols sur ce type d'appareil sont de plus en plus rares. Une dizaine, tout au plus, restant en compte, seules les patrouilles d'alerte sont assurées jusqu'en août 1942.*

*J'ai l'honneur de vous rendre compte des faits suivants:*

*1°/ Les avions Morane 406 du Groupe de chasse stationné à Tong sont actuellement indisponibles pour une durée d'environ 8 jours pour les motifs indiqués ci-après: a/ - nécessité de revoir la mise au point des cellules et des moteurs; b/ - nécessité de vérifier particulièrement toutes les magnétos.*

*En effet, au cours de l'alerte du 11 août dernier, deux des trois appareils qui avaient pris l'air, ont dû atterrir hélice calée sur le terrain de Tong, 15 minutes après le décollage, par suite de l'arrêt des moteurs en vol. Le troisième avion n'a pu que difficilement effectuer la mission.*

*Ces incidents, provoqués par le manque des rechanges nécessaires, montrent l'absolue nécessité d'un arrêt momentané des vols pour permettre la vérification et la remise en état détaillée de ce matériel.*

*2°/ Le manque de liquide de refroidissement des moteurs (éthane-diol) remplacé provisoirement par de l'eau, entraîne l'obligation pour les pilotes de ne voler qu'à des altitudes et à des régimes de moteur insuffisants pour une interception. Ce liquide de refroidissement pourra être remplacé dans quelques jours par de la glycérine pure à recevoir de Saïgon.*

*Par ailleurs, malgré de nombreuses démarches, l'armée japonaise n'a pas encore donné satisfaction à ma demande de 800 litres de liquide spécial de refroidissement..."*

Convoyés à Bach Mai les jours suivants, les Morane-Saulnier 406 entrent donc en révision complète, les pilotes n'ayant plus d'autre choix que de poursuivre leur entraînement sur Tiger Moth ou Potez 25. Malheureusement, une dizaine de jours plus tard, la situation n'a guère évolué et les Morane sont toujours cloués au sol.



On remarque au passage la demande faite aux Japonais concernant la fourniture de liquide de refroidissement, preuve de la collaboration franco-nipponne.

Le 26 août, le colonel Tavéra, dans sa lettre n° 1779/4-S au général Mordant, fait part des difficultés rencontrées pour la remise en état des appareils: *Comme suite à ma lettre citée en référence concernant l'indisponibilité actuelle des avions du Groupe de chasse stationné à Tong, j'ai l'honneur de vous rendre compte des difficultés rencontrées pour la remise en état de ces appareils. L'examen des magnétos équipant les moteurs de ces avions a révélé la nécessité absolue d'effectuer leur révision complète dont la réfection des induits. Ce travail, pour lequel se posent de nombreuses difficultés (manque de fil spécial notamment), a été entrepris de toute urgence avec la collaboration des Ateliers du Service Radioélectrique de l'Indochine...*

Deux jours plus tard, il émet la note n° 2569 DNI/2, un peu plus (trop) optimiste: *Les avions de chasse actuellement en réparation commenceront à reprendre leur service vers le 5 septembre. L'indisponibilité générale de ces appareils a eu pour cause des difficultés de magnéto qui se sont manifestés en même temps sur tous les moteurs du groupe. La révision des dispositifs d'allumage est en cours avec l'aide du Service Radioélectrique.*

*Le MS.406 n° 307 de l'escadrille 2/595 en vol. Il porte les marques adoptées après la méprise nipponne du 27 janvier 1942 (empennage rouge). Cet avion est réputé être celui du Cne Pouyade, commandant l'escadrille, dont le carnet de vol ne mentionne pourtant jamais ce numéro! En août 1942, l'absence de magnétos de rechange et la pénurie de liquide de refroidissement vont clouer les chasseurs au sol. (coll. C-J Ehrengardt)*



**Morane-Saulnier MS.406  
n° 307 "1" de l'escadrille 2/595  
à Tong, printemps 1942.**





*En février 1937, le Potez 452 n° 10 est affecté au Bougainville. L'appareil est vu ici à Paulo Penang dans le courant de l'année. (coll. L. Morareau)*



**Potez 452 n° 10, groupement 852, embarqué sur l'avis colonial Bougainville; Indochine, février 1937.**



© Pierre André Tilley 2011

### RIGAULT DE GENOUILLY

Les informations concernant le service aviation de ce navire sont très fragmentaires. Nous savons simplement qu'il effectue plusieurs "visites" en Indochine durant la seconde moitié des années trente et qu'il dispose d'un hydravion Gourdou-Leseurre 832HY à son bord. L'avis est affecté aux FNEO lors de la déclaration de guerre en Europe. Il dispose d'un service aviation commandé par l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Jean Pétesch; son hydravion est le Gourdou 832 n° 19. Le navire quitte l'Indochine en novembre 1939 mais il laisse le Gourdou n° 19 sur place; il sera mis en service par la SHM un an plus tard.

*Le Gourdou 832 codé "852.5" de l'avis colonial Rigault de Genouilly, lors de son hissage à bord, en 1937 en Indochine. (coll. L. Morareau, origine de Goulet)*



Une partie de l'équipage du Dewoitine avant le dernier décollage.  
On reconnaît au centre M. et Mme Chaumié, avec entre eux  
Maurice Noguès et à droite le pilote André Launay. (coll. J-L Roba)



Pli postal aérien adressé le 27 février 1934 au Lt Nicolas  
de l'escadrille n° 4 à Tong.

Sous un des deux hangars d'Air France à Tan Son Nhut, un Fokker  
F.VIIb/3m côtoie en avril 1934 les Farman 190 F-AJJ (à gauche)  
et F-AJLL (à droite). Si le premier a été repeint aux couleurs de la  
compagnie, le second est toujours orange vif...  
(coll. musée Air France)



Alexandre Pichodou (en casque colonial) devant le Fokker  
F-ALUJ "La Sémillante" dont il est le cocher attitré de  
février à août 1934. (coll. musée Air France)



mourir gelé, ou être dévoré! Fort heureusement, son Farman-Renault tourne comme une horloge depuis le départ... Le 1<sup>er</sup> août 1934, dernière journée de son raid, est divisé en deux tronçons dont le premier est Rangoun - Bangkok (700 km), l'étape la plus difficile du trajet Paris - Saïgon. L'immensité des forêts vierges. Survol de la mer pendant 450 km, toujours avec vent debout de 50 à 60 km. Traversée de la chaîne birmane 2 500 mètres, entre deux couches de nuages se rejoignant parfois. Le second et dernier tronçon, Bangkok - Saïgon (800 km), est plus calme malgré quelques orages. Jean Péraud atterrit sur le terrain de Bien Hoa à 10h00, battant de quatre jours le record de Lefèvre. Il a parcouru les 10 000 km du parcours Paris - Saïgon en 6 jours et 6 heures, soit 150 heures. Devenu le premier pilote à effectuer le parcours en moins de huit jours, il s'adapte ainsi définitivement la coupe du Président de la République... Reparti vers la France le 5 août à 05h00, le Farman atterrit en panne à Battambang. Dépanné par avion, Péraud revient à Saïgon mais il décide de rejoindre son unité en métropole par la ligne régulière d'Air France. Son Farman 356 F-AMCX *Cité d'Angoulême II* qui a besoin de réparations est vendu sur place à un jeune pilote de Saïgon, Jean Boy-Landry.



Jean Péraud photographié le 5 août 1934 avec son Farman 356 n° 1 F-AMCX "Cité d'Angoulême II" à bord duquel il vient de remporter le challenge Paris - Saïgon. L'appareil arbore le logo de l'aéro-club de la Charente, la "crevette" d'Air France, les insignes des escadrilles n° 2 et 5 ainsi que celui du parc de Bien Hoa. (coll. L. Escalettes)

## 1934 : LE LONG VOYAGE DE BAILLY

Parti seul de Toussus-le-Noble le 7 octobre 1934 à 10h30 pour un voyage en Extrême-Orient via l'Espagne, l'Afrique du Nord, l'Égypte, l'Irak, la Perse, l'Inde, la Birmanie et le Siam, André Bailly arrive à Saïgon-Tan Son Nhut le 31 du même mois à 14h30 (heure locale). Il y est accueilli par le gouverneur de Cochinchine Pierre Pagès et le président de l'Aéro-club d'Indochine, M. Ganet. Son appareil est le Farman 393 n° 3 F-ANAZ (n/c 7434) à moteur Farman 9 Ecr de 190 CV, avec lequel il donne sur place de nombreux baptêmes de l'air avant de repartir le 19 novembre pour Bali, terme de sa randonnée de grand tourisme [7]. Il séjourne trois semaines aux Indes néerlandaises avant de regagner la France par le même chemin, avec quelques étapes supplémentaires en AFN, effectuant ainsi le plus long voyage en avion de l'époque puisqu'il a parcouru en un peu plus de trois mois 43 000 km en 275 heures de vol. Bailly arrive à Paris le 13 janvier 1935.

[7] Bailly s'est posé à Perpignan, Alicante, Oran, Alger, Tunis, Gabès, Tripoli, Le Caire, Bassora, Bouchir, Karachi, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoun et Bangkok avant d'arriver à Saïgon. Il a ensuite poursuivi par Penang, Alor-Star, Singapour, Sumatra, Batavia, Java et Bali.



André Bailly en 1934. (coll. F. Roumy)



Une escale improvisée du Farman 393 F-ANAZ en Cochinchine. Cet appareil de série, qui dispose d'une autonomie de 800 km, est peint en jaune rayé de rouge. (coll. F. Roumy)