Mise en ligne : 23 novembre 2018.
Dernière modification : 6 août 2020.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Cie_aerienne_frse.pdf

TENTATIVE D'IMPLANTATION EN INDOCHINE

AÉRONAUTIQUE
L'aviation commerciale en Indochine
(*Le Temps*, 31 mars 1929)

On mande de Saïgon :

Le 25 mars 1929 a été inauguré, à Saïgon, la base d'hydravions récemment créée dans le port de cette ville par la Compagnie aérienne française.

M. Pasquier, gouverneur gênerai de la colonie, a tenu à présider cette cérémonie, montrant ainsi l'intérêt qu'il porte au développement très prochain de l'aviation commerciale indochinoise.

Après les discours d'usage, et sur l'invitation de M. Robbe [1] ; administrateur de la Compagnie aérienne française, plusieurs personnalités officielles ont goûté les charmes d'un vol au-dessus de Saïgon ; leur exemple a été suivi par un nombreux public..

La réalisation de cette base. entièrement due à l'initiative privée d'une société non subventionnée est la première étape du programme d'activité de la Compagnie aérienne française en Extrême-Orient. Selon la formule qu'elle a créée il y a dix ans, cette Compagnie compte faire vivre industriellement en Indochine une organisation analogue à celles qui ont fait leurs preuves en France, comme en divers pays étrangers, exploitant notamment les transports de passagers, les services postaux, et toutes les applications du travail aérien.

Les reconnaissances directes de M. Robbe ont, en particulier, porté sur l'étude du service postal Bangkok-Saïgon-Hanoï-Canton, qui constitue une artère d'avenir dans le futur réseau aérien de notre colonie.

Saïgon-Pnom Penh
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 avril 1929)
(*Les Annales coloniales*, 13 avril 1929)

L'hydravion Scheck, de la Compagnie aérienne française,.est parti de Saïgon mercredi à 8 heures avec. 2 passagers ; après une escale à Pnom-Penh où il est arrivé à 10 h. 25, il est reparti le même jour a 15 heures. Il a amerri à 17 heures dans les douves au sud l'Angkor Watt devant un bungalow.

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 avril 1929)

Du 11, avril 1929

---

[1] Fernand Robbe (1889-1974) : ingénieur pilote, administrateur de la Compagnie aérienne française, député PSF de la Seine-et-Oise (1936-1942), commandeur de la Légion d'honneur (A.L).

Saïgon. — L'hydravion Schreck de la Compagnie aérienne française, est parti de Saïgon le 11 avril, à 8 heures, avec 2 passagers. Après une escale à Pnom-Penh où il est arrivé à 10 h. 25, il est reparti le même jour à 15 heures. Il a amerri à 17 heures dans les douves au sud d'Angkor Wat devant le bungalow.

Cantho
Un avion à la disposition du public
(*L'Écho annamite*, 2 mai 1929)

M. Robbe, directeur de la Compagnie aérienne française*, et son pilote Tixier ont passé deux jours à Cantho, venant de Dalat, dans leur hydravion *Schreck*.

L'avion, après avoir décrit une orbe au-dessus de la ville, s'est posé, le 27 avril à onze heures, près de l'appontement de l'Inspection. Une foule considérable, attirée par le bruit du moteur, a aussitôt convergé vers le lieu de l'amerrissage. Un slip a été construit devant la maison de M. [Charles] Valéry [avocat-défenseur] et, pendant deux jours, l'avion a été mis à la disposition de la population européenne et indigène pour des vols. Une quarantaine de passagers ont reçu le baptême de l'air. L'organisation matérielle de cette petite manifestation aérienne était assurée par M. Lâm Xuyên, compradore de la Banque de l'Indochine.

POUR L'AVIATION FRANÇAISE
(*Les Annales coloniales*, 4 mai 1929)

……

« Charles Cahen d'Anvers et Gaston Gradis, dit M. Ferdinand Gros, travaillent pour nous au Maroc, Fernand Robbe est depuis plusieurs mois en Indo-Chine, où il a ouvert nos bases de Saïgon et d'Hanoï, et Léon Renard nous représente en Tunisie.

LES AVIATEURS ROBBE ET TIXIER ONT ÉTÉ PRIS DANS UNE TORNADE
ILS SONT SAINS ET SAUFS
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1929)

Les aviateurs Robbe et Tixier, sur hydravion Sckrek de la Compagnie aérienne française, qui étaient partis ce matin à 6 heures pour Hongkong,ont été pris dans une tornade pendant qu'ils survolaient la baie d'Along. Obligé d'amerrir, l'hydravion, eûnse posant sur l'eau, heurta une roche qui endommagea la coque. Les aviateurs ont pu revenir à Haïphong par leurs propres moyens. Après réparation de la coque, ils repartiront demain matin pour Hongkong.

La liaison aéropostale Saïgon-Hanoï
(*Le Temps*, 18 mai 1929)

On nous câble d'Hanoï, 16 mai, qu'un hydravion de la Compagnie aérienne française, ayant à bord M. Fernand Robbe, administrateur de cette société, a réalisé, aujourd'hui, la première liaison aéropostale officielle, de Saïgon à Hanoï.

L'organisation de ce service aérien avait été entreprise depuis le mois de décembre dernier, sous la direction de M. Fernand Robbe. avec l'autorisation du gouvernement général de l'Indochine.

Au cours des derniers mois, M. Robbe et le détachement qui l'accompagne firent la reconnaissance détaillée et le premier aménagement des installations nécessaires pour l'organisation et la sécurité du service aérien, sur le «parcours : Bangkok-Angkor-Pnom-Penh-Saïgon-Hanoï-Hongkong, en remontant le Mékong de Kratié à Savannakhet.

La première liaison a assuré le transport d'un important courrier affranchi avec surtaxe postale de Saïgon pour Hanoï et Hongkong.

Ce brillant résultat est la garantie d'un succès que doit rencontrer l'intéressant service aérien organisé en Extrême-Orient par la Compagnie aérienne française.

L'aviation coloniale
Hong-Kong-Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 25 mai 1929)

L'hydravion de la Compagnie aérienne française dont nous avons annoncé le départ de Hong-Kong le 20 mai, à 6 h. 45, porteur de courrier postal et d'un pli officiel destiné au gouverneur général de l'Indochine, a atteint Hanoï le même jour à 10 heures. Ces trajets accomplis par M. Robbe, administrateur de la C. A. F., à bord d'un hydravion parti le 16 mai de la base de Saïgon constituent la première liaison aéropostale de l'Indochine française et de la Chine.

L'aviation coloniale
Hong-Kong-Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 28 mai 1929)

L'hydravion *Robbe*, de la Compagnie aérienne française, est arrivé à Saïgon hier soir venant de Hong-Kong, où nous avions annoncé l'arrivée. De Hong-Kong à Hanoï, l'avion a fait. de« escales postales à Fort- Bayard, Moncay, Haïphong, et a couvert pour la deuxième fois le parcours Hanoï-Saïgon en une journée avec escales postales à Vinih, Benthuy, Savannakhet et Kratié.

La première liaison postale aérienne avec escales régulières Saïgon-Hanoï-Hong-Kong et retour a donc été réalisée en quatre journées de vol malgré les circonstances atmosphériques défavorables, L'intérêt du cet essai réside dans le fait qu'il a été accompli par un appareil de tourisme non spécialisé et volant dans les limites du certificat de navigabilité avec de nombreux postes auxiliaires de ravitaillement qui tous ont fonctionné de façon parfaite.

Deux officiers de la Légion d'honneur
(*Les Annales coloniales*, 14 août 1929)

Nous sommes heureux de relever, parmi les nouveaux officiers de la Légion d'honneur promus par le ministre de l'Air, le nom de notre distingué collaborateur André Goulin qui fut, pendant la guerre, un des plus brillants as de notre aviation de chasse et cueillit de multiples citations, et celui de Robbe, ingénieur-pilote, administrateur de La Compagnie aérienne française, qui s'est distingué cette année, en

Indochine, par de multiples et intéressants vols faisant bien augurer de l'organisation de notre aviation commerciale en Extrême-Orient.

Nous leur adressons, à tous deux, nos sincères félicitations.

Hanoïi
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 août 1929)

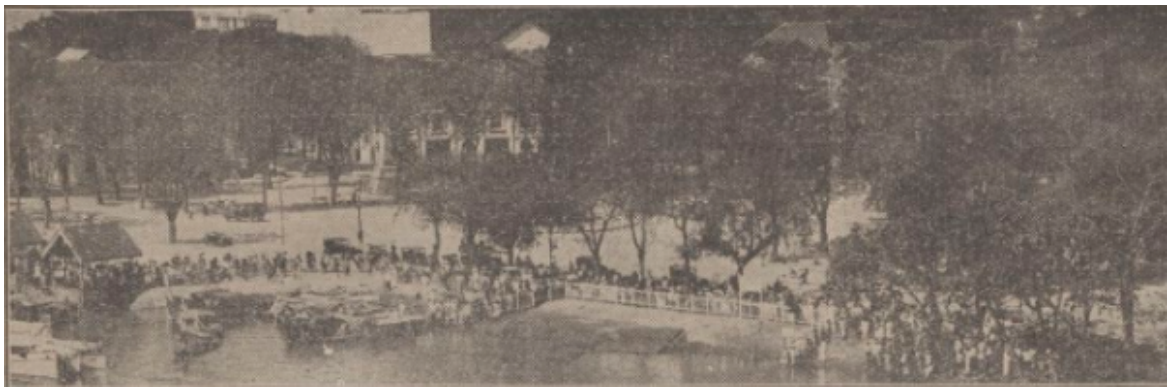
De passage. — Nous saluons avec plaisir la venue parmi nous de M. Eugène Fatta, directeur de la Compagnie aérienne française en Indochine.

Conseil municipal de Saïgon
Séance à 23 septembre 1929
(*'Écho annamite*, 24 septembre 1929)

Proposition formulée par la Compagnie aérienne française au sujet de l'établissement d'un plan de la ville de Saïgon.

Me Zévaco déclare que le service de la Conservation Foncière et du Cadastre n'ont que des plans peu précis et qu'il y a intérêt à se servir, comme base, des documents offerts par la C. A F. Le principe est accepté, mais le prix demandé — 12.000 piastres — est assez élevé. Le conseil réserve l'adoption de cette proposition.

LES AILES EN EXTRÊME-ORIENT
La mission de M. Robbe en Indochine
(*Les Ailes*, 9 janvier 1930)



L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS, AU PLAN D'EAU RIGAULT-DE-GENOUILLY, EN PLEINE VILLE DE SAÏGON. (PHOTO COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE.)

On a trop peu parlé, dans le milieu aéronautique français, de la mission qu'a confiée à l'un de ses administrateurs, M. Fernand Robbe, la Compagnie aérienne française. Au cours d'un séjour en Indochine, qui ne dépassa pas cinq mois et demi, M. Robbe a accompli une excellente et vaste besogne dans les domaines les plus divers de l'activité aéronautique. Et les résultats qu'il a obtenus sont intéressants et méritent d'être connus.

On sait avec quel intérêt *Les Ailes* suivent toute tentative ayant en vue l'application de l'avion aux besoins des colonies. C'est aux colonies que l'aviation aurait dû d'abord s'implanter, car, dans les régions où le chemin de fer et la route sont l'exception, l'avion est appelé à rendre des services inestimables.

Si l'on ajoute à ce qui précède notre sympathie pour tout effort réalisé en dehors des initiatives officielles, on comprendra que nous ayons applaudi aux résultats de la mission Robbe.

La mission Robe, dites-vous ? Eh oui, il est surprenant que neuf cent quatre-vingt-dix-neuf Français sur mille ignorent tout de la très intéressante mission qui, en 1928, fut confiée à M. Fernand Robbe et que celui-ci mena à bien en moins de cinq mois et demi.

Car, en moins de cinq mois et demi, M. Robbe remplit entièrement le programme fort chargé qu'il s'était tracé.

Débarqué à Saïgon le 26 juin 1928, il reprenait le paquebot le 10 juin 1929 après avoir effectué, en Indochine les premières démonstrations, les premières expériences pratiques de travaille aérien dans tous ses domaines : installations de base, promenades et voyages à la demande, phototopographie, lignes postales, lignes touristiques, etc.

Rendons à la Compagnie aérienne française l' hommage qui lui est dû, pour avoir osé entreprendre, en Indochine, une pareille démonstration, à ses risques, sans subvention quelle qu'elle soit. Nous estimons que les résultats qui furent obtenus valaient d'être connus, et c'est pourquoi nous avons demandé à M. Fernand Robbe de nous communiquer les points essentiels de son intéressant et fructueux travail.

L'INSTALLATION DES BASES

Saïgon, grand port commercial français de l'Extrême-Orient, offre une base merveilleuse à une installation aéronautique d'hydravions, par sa rivière et les grands plans d'eau qui inondent tout le Delta cochinchinois.

— La difficulté, dit M. Fernand Robbe, consistait cependant à organiser une base aussi rapprochée que possible du centre de la ville.

Les quais du port de commerce, très encombrés, ne permettaient pas cette installation.

Je me suis décidé alors à faire une demande de location au Commandant de la Marine, d'ur. terrain momentanément inutilisé dans l'Arsenal Maritime, en bordure de l'Arroyo de l'Avalanche. Cette location me fut accordée. L'aménagement de ce terrain qui fut complètement clos par mes soins, son nivellement présentèrent quelques difficultés, ainsi que l'enlèvement de toute la vase qui borde ces rivières, de façon à permettre l'installation d'un slip.

Tous ces travaux, cependant, furent menés rapidement et, le 20 mars, la station garage d'hydravions de la Compagnie aérienne française présentait, complètement installés :

Un terrain d'environ 5.000 mètres carrés, clos ;

Deux hangars métalliques démontables couverts en tôle ondulée sur socles béton, avec voies Decauville pour la manœuvre à terre des appareils ;

Un slip de 30 mètres de long sur 6 mètres de large, permettant de remonter et de sortir les appareils à presque tous les moments de la journée, malgré les différences importantes de niveau dues aux marées.

EN PLEINE VILLE

Parallèlement à cette organisation, je montais en pleine ville, place Rigault-de-Genouilly, un quai d'embarquement sur le port de commerce, comprenant un terrain d'environ 30 mètres de long et un slip de 20 mètres de long sur 6 mètres de large, le terrain nécessaire ayant été loué à la Direction du Port de Commerce de Saïgon.

Ce quai d'embarquement pour passagers de nos hydravions en pleine ville, entre des appontements où stationnaient des bateaux de tous tonnages, eut un gros succès, et

une foule considérable vint le 24 mars, jour de l'inauguration officielle, de ce quai d'embarquement, assister aux manœuvres très simples d'arrivée et de départ de nos appareils.

UNE RECONNAISSANCE à TERRE DE 7.500 KILOMÈTRES

— Mon programme, poursuit M. Robbe, comportait une reconnaissance générale terrestre de toute l'Indochine et d'une partie de la Chine, ainsi qUE l'installation de relais pour les lignes que j'avais l'intention de créer.

Cette reconnaissance fut effectuée pendant les mois de février et mars. Elle nécessita 7.500 kilomètres en voiture, à travers le pays, dans des conditions parfois très difficiles, deux mille kilomètres environ ayant dû être faits sur des pistes à peine ouvertes; elle nécessita aussi six jours et sept nuits de chemin de fer à travers la Chine, dans des conditions d'insécurité assez curieuses nécessitant une garde de soldats réguliers chinois contre les attaques incessantes des pirates ou irréguliers qui sont la terreur de la Chine économique et commerciale. Je ne parle que pour mémoire des nombreux séjours en sampans ou en pirogues ou même en radeaux de bambou ou chaloupes fluviales.

Mais cette reconnaissance très serrée des conditions dans lesquelles notre organisation aéronautique pouvait fonctionner dans l'immense territoire que représentent la Chine du Sud, le Tonkin, l'Annam, le Laos, la Cochinchine, le Cambodge et le Siam, était indispensable si je voulais la pleine réussite de toutes les expériences que je désirais faire dans tous les domaines.

Toutes les bases-relais, pour voyages aériens ou lignes postales, ont été étudiées avec le plus grand soin : dépôts d'essence et d'huile — constitués en liaison avec la Compagnie franco-asiatique des pétroles ou l'Asiatic Petroleum — manœuvres qu'avaient à faire nos agents, organisation des services administratifs ou postaux, ravitaillements à l'arrivée de nos appareils, etc., Tout cela a été nettement défini et le résultat de cet immense travail, que j'ai mené seul a été la parfaite réussite, sans le moindre incident, de tout ce que nous avons tenté par la suite.

Les bases aménagées au cours de cette reconnaissance furent celles de Pnom-Penh, Angkor, Kratie, Savannakhet, Vinh, Dalat, Nha-Trang, Haïphong, Hanoï, Moncaï, Pakoi, Fort Bayard, Lao Kai, Yunnanfou, HongKong, — permettant à nos appareils d'évoluer sur cet immense territoire, leurs équipages étant certains d'avoir, à toutes ces bases, secours, aide, ravitaillement, etc.

Arrivée à Nha Trang de l'hydravion Schreck, moteur Hispano 180 CV. avec, à son bord MM. Robbe et Tixier. (Photo Compagnie aérienne française.)

BAPTÊMES DE L'AIR

— Le 24 mars, continue M. Robbe, à la grande stupéfaction de la population de Saïgon — qui ignorait tout de l'organisation que j'étais en train de créer, la station-garage de nos appareils se trouvant dans l'Arsenal de la Marine, et le quai d'embarquement sur le port de commerce n'ayant été, à dessein, aménagé que quelques jours avant l'inauguration officielle, — un de nos appareils évolua sur Saïgon et vint amerrir dans le port de commerce, en pleine rivière de Saïgon, puis s'échouer simplement sur le slip de notre quai d'embarquement, en pleine ville. Une foule immense d'Annamites et de Chinois envahit la place Rigault-de-Genouilly, curieuse d'abord de voir les évolutions de l'appareil, puis devant les facilités d'embarquement d'envol et de débarquement, s'enhardissant petit à petit, demanda à monter. Le baptême de l'air à 10 piastres indochinoises les décida immédiatement, et l'enthousiasme des premiers passagers à leur descente constitua bien vite, parmi cette foule indigène, une clientèle qui avait jusqu'alors hésité à monter dans des appareils terrestres. Le « bateau volant » leur avait donné confiance.

Dès leur premier vol, beaucoup de commerçants chinois et annamites me demandèrent tout de suite les conditions dans lesquelles ils pourraient faire les voyages ou les déplacements que nécessitaient leurs affaires. La démonstration avait porté, supérieure à toute publicité qui aurait pu être faite et n'aurait certainement pas donné les mêmes résultats.

L'INITIATION AU VOL DES PRÊTRES INDIENS

La clientèle la plus curieuse que nous avons eue dans ces vols de propagande auxquels nous avons consacré le temps qui nous restait libre entre nos expériences ou nos raids, fut celle d'une délégation d'une trentaine de prêtres indiens venus, en grande pompe, à notre quai d'embarquement, et s'embarquant, trois par trois, pour recevoir le baptême de l'air, le visage absolument impassible et fermé. Le manque d'interprètes ne nous a pas permis de savoir à quoi correspondait cette démonstration, ni de recueillir leurs impressions.

Pour se rendre compte de la situation de notre quai d'embarquement en pleine ville à Saïgon, il n'y a qu'à se figurer le succès de curiosité et de foule que rencontrerait l'aménagement d'une organisation similaire sur la Seine, place de la Concorde, par exemple.

Ces vols de propagande ont été exécutés aussi à l'intérieur, en particulier à Cantho, où il nous fallut aller deux fois pour pouvoir donner satisfaction à toute la clientèle qui désirait monter dans le « bateau volant ».

Le service de taxis aériens au kilomètre à l'heure ou à la journée, selon la demande du client, entra en fonctionnement immédiatement. La minutie avec laquelle avaient été préparés les bases et relais à l'intérieur nous a permis tout de suite de satisfaire aux demandes de voyages qui nous ont été faites.

Ces voyages ont permis à des planteurs et à des industriels d'aller, en -une matinée, pendant l'escale du paquebot à Saïgon, visiter des domaines, concessions ou périmètres miniers qu'ils n'auraient jamais pu voir, sans cela, par eux-mêmes, à moins d'y consacrer des semaines de voyage et de consentir une grande perte de temps.

Là encore, je me suis rendu compte de ce que l'hydravion était seul susceptible de faire ces voyages sur demande, étant donné la pénurie ou le mauvais état des terrains d'aviation ; par contre, l'abondance des fleuves, des rivières et des lacs permet de sillonner tous le pays en hydravion.

DANS LES RUINES D'ANGKOR

Le programme de M. Fernand Robbe comportait l'étude et la mise en service de liaisons touristiques, notamment, en Indochine du Sud, Saïgon-Angkor et Saïgon-Dalat.

— Les ruines d'Angkor, nous dit M. Robbe, sont visitées chaque année par de nombreux touristes ; elles peuvent être atteintes de trois façons différentes : soit par voie fluviale depuis Saïgon, pour les gens peu pressés; soit par voie automobile depuis Saïgon — environ dix heures de route, — trajet très fatigant à travers la Cochinchine et le Cambodge; soit, encore et enfin, par voie ferrée, depuis Bangkok (Siam) jusqu'à la frontière indo-chinoise, puis par auto sur une piste de la station frontière, point terminus du chemin de fer siamois, jusqu'à Angkor.

Le lieutenant de vaisseau Demougeot avait, il y a quelques années, fait en hydravion le trajet Saïgon-Angkor. Mais la Compagnie aérienne française allait être la première à renouveler ce voyage sous une forme pratique, susceptible d'une exploitation suivie et régulière.

Cette liaison aérienne eut lieu le 10 avril.

J'emmenais comme passagers M. Bontoux, agent général des Messageries Maritimes à Saïgon, et M. Espinet [2], délégué du Cambodge au Gouvernement Général de l'Indochine [*sic* : au conseil supérieur des colonies].

Le voyage, minutieusement préparé, s'effectua sans incident.

À l'escale de Pnom-Penh, capitale du Cambodge, le Résident supérieur reçut, à l'appontement officiel, l'hydravion qui avait amerri sur le Mékong, en face de la Résidence.

À Angkor-les-Ruines, où j'avais, à la stupéfaction générale, préparé l'amerrissage de l'appareil dans la douve sud du temple d'Angkor-Vat, une foule de bonzes cambodgiens attendaient notre arrivée, qui s'effectua à 17 heures précises, heure qui avait été annoncée.

Nous fûmes reçus à notre débarquement devant la bungalow de la Société des Grands Hôtels Indochinois, par le résident de Siem-Réap.

Le voyage de retour s'effectua aussi simplement par la même voie avec escale à Pnom-Penh.

LE PUBLIC EST GAGNÉ À LA CAUSE

La ligne Saïgon-Angkor était ouverte au public, et je dois dire qu'elle fonctionne normalement depuis cette date.

Cette première liaison aérienne touristique avec passagers, exécutée suivant un programme bien défini à l'avance, eut un très grand retentissement en Extrême-Orient.

L'opinion publique, jusque là rebelle à l'aviation commerciale, nous a été complètement acquise à partir de ce jour et nous a suivi dans toutes les démonstrations pratiques que nous avons exécutées, depuis, avec une grande sympathie et de nombreux encouragements. Elle s'amusa beaucoup d'une facture de 52 piastres que m'adressa le Conservateur des Ruines pour avoir, avec quelques coolies, aidé à l'enlèvement des herbes d'une partie de la douve dans laquelle devait s'effectuer l'amerrissage de notre hydravion. J'en fus très heureux, car je peux ainsi dire que, dans tout notre effort indochinois, nous n'avons, selon les directives adoptées, reçu aucune aide financière du Gouvernement, les quelques petits travaux qui furent exécutés par les Services Administratifs nous ayant été facturés et réglés par nos soins.

DE SAÏGON À DALAT

C'est dans ces conditions favorables que je me disposais à réaliser la deuxième liaison touristique avec passagers Saïgon-Dalat.

Dalat, station de repos à 1.500 mètres d'altitude, dans les montagnes du Sud-Annam, est fréquentée par tous les Européens qui n'ont pas le temps matériel d'abandonner leurs affaires pour venir en France.

---

[2] *Maurice*-Célestin-Zacharie Espinet (1886-1954) : avocat-défenseur, chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire (*JORF*, 11 novembre 1927, *L'Écho annamite*, 30 décembre 1927). Délégué du Cambodge au conseil supérieur des colonies (1928), invalidé, battu en 1931 par le jeune notaire Maurel.

« Il était intéressant d'avoir un moyen rapide d'y parvenir de Saïgon. les deux moyens d'accès étant, soit dix heures environ d'auto sur une route difficile en lacets, soit une nuit de train et une demi-matinée d'automobile. Aucun terrain d'atterrissage n'existe actuellement à Dalat ; par contre. le lac artificiel, autour duquel se développe la ville, présente un emplacement d' amerrissage suffisant.

Le premier voyage officiel avec passagers eut lieu en avril 1929. Ce trajet s'effectua à 2.700 mètres d'altitude en deux heures. C'était le premier hydravion qui évoluait dans cette région après avoir survolé des territoires encore insoumis.

La reconnaissance du parcours démontra la possibilité de faire ce trajet en hydravion d'une façon régulière, avec un appareil ayant cependant un excédent de puissance suffisant pour repartir de Dalat avec la même charge qu'au départ de Saïgon, le moteur perdant, à l' altitude de cette station (1.500 mètres), environ un tiers de sa puissance.

« Cette liaison a, du reste, été effectuée plusieurs fois après le voyage d'inauguration, toujours avec plein succès et à la grande satisfaction des passagers ayant utilisé l'hydravion de la Compagnie aérienne française. »

La mission de M. Fernand Robbe ne s'arrêta pas là Elle comporta également d'intéressantes expériences de topophotographie et, surtout une liaison postale entre Saïgon et Hong-Kong, sur laquelle il nous faudra revenir.

Mais ce que nous avons publié aujourd'hui suffit déjà à montrer l'intérêt de cette mission qui ,eut le grand mérite d'accomplir en Indochine un travail productif et d'établir les bases d'une œuvre de longue haleine.

ENTRE MARSEILLE ET SAIGON
FONCTIONNERA UN DEUXIÈME SERVICE DE TRANSPORT AÉRIEN
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1930)

Nous apprenons que le ministre de l'Air vient d'accorder à la Compagnie aérienne française l'autorisation d'exploiter un service de transport aérien de poste et de messageries entre Marseille et Saïgon.L'itinéraire normal sera : Marseille, Tunis, Benghasi, Bassorah, Karachi, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Saïgon, avec escale en ces différents lieux. L'exploitation se fera à raison de deux voyages aller et retour par mois en correspondance avec la ligne ferroviaire Karachi-Calcutta.

L'horaire du service, sa correspondance avec d'autres lignes et les les tarifs de transport seront librement choisis par la Compagnie, étant entendu que cette dernière traitera directement avec I'Administration postale pour le transport de la poste.

La présente autorisation est accordée à titre d'essai jusqu'à la lin de l'année 1930 et sera ensuite renouvelable par tacite reconduction pour des périodes de deux années.

Les appareils pour le tronçon Calcutta-Saïgon arriveront prochainement ici. C'est en novembre que commenceront les premiers voyages d'essai et la ligne sera régulièrement exploitée au début de 1931. I.a compagnie compte que le courrier, partant de Marseille le samedi matin, pourra être à Saïgon le vendredi suivant, à 10 heures.

En ce qui concerne le voyage Saïgon-Marseille, le départ de Saïgon aura lieu dans la nuit du vendredi au samedi et l'arrivée à Marseille, le vendredi suivant à 12 b. 30.

En attendant I'aménagement du terrain d'aviation du Nhiabé, les départs et les atterrissages auront lieu à Biên hoà.

SUR LES TERRAINS
D'aérodrome en aérodrome

À TOUSSUS-LE-NOBLE
(*Les Ailes*, 25 septembre 1930)

À l'École du P.S.V. [pilotage sans visibilité], M. Tixier, de la Compagnie aérienne française, et MM. Nicolas et Lasne, viennent de commencer leur entraînement. Les élèves boursiers, en cours de perfectionnement, progressent régulièrement.

……

LAOS
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1er octobre 1930)

L' « Impartial » a publié, les 13 et 14 août, le récit de M. Tixier, pilote de la Compagnie aérienne française, qui, en mai et juin derniers, a survolé une partie du Laos pour prendre des levers photographiques destinés à la future ligne de chemin de fer de Korat à Nongkhay (Siam).

Récit très superficiel, fait du délayage de quelques connaissances élémentaires.

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE
(*Les Ailes*, 20 novembre 1930)

BASES PERMANENTES

Saigon.
Vientiane (Indo-Chine).

EXPLOITATION

— Le service Saïgon-Angkor;
— L'étude actuellement en cours du service postal Marseille-Saïgon-Hong-Kong.
— Plans de villes : … Mytho (Indo-Chine)

Voyage en hydravion
(*Annales coloniales*, 16 juillet 1931)

À l'occasion de la Pentecôte, la Compagnie Française Aérienne [*sic*] avait organisé un voyage en hydravion sur Dalat, de grandes fêtes étant prévues dans notre station d'altitude.

Les passagers amerrissaient sur le grand lac deux heures après le départ et le prix du voyage était de 125 piastres.

COUPS D'AILES
(*Les Ailes*, 10 septembre 1931)

RÉCEMMENT, UN HUISSIER DE SAIGON était requis pour effectuer une saisie à 40 kilomètres à vol d'oiseau de la ville.

Il étudie le moyen de se rendre sur le lieu de la saisie et constate qu'avec les moyens de transport dont il dispose, en utilisant notamment le plus rapide, c'est-à-dire un canot

automobile, il lui faudra huit heures pour remplir sa mission. Le temps est précieux; l'huissier se lamente du temps qu'il va perdre.

Saïgon, heureusement, possède une base d'hydraviation exploitée par La Compagnie aérienne française. L'huissier n'hésita pas : il utilisa un des appareils de la C.A.F. grâce auquel, entre son départ et son retour, il ne s'écoula pas plus d'une heure et demie.

Il y a là un application intéressante du transport aérien aux besoins professionnels qui valait d'être signalée.

Réflexions sur une politique de l'air
par Étienne Antonelli,
députe de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie..
(*Les Annales coloniales*, 1er mars 1932)

……

En Indochine, au Siam même, la C. A. F. entretient une grande activité assurant l'organisation de voyages sur demande et de travaux aériens de topographie. Avec 6 hydravions, à Saïgon, elle a parcouru 150.000 kilomètres, transporté 10.000 passagers et levé 350.000 hectares de travaux topographiques.

LES ENSEIGNEMENTS DU XIVe SALON DE L'AÉRONAUTIQUE EN CE QUI CONCERNE:LA PHOTOGRAMMÉTRIE
par A. CARLIER
(*Les Ailes*, 29 novembre 1934)

……

LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE

Comme plans parcellaires et cadastraux, on remarque des travaux bien présentés : Corbeil-Cerf (Oise), La Gorgue (Flandres), Monthois (Ardennes), An Nhut (Cambodge), ainsi que les différentes opérations nécessaires à l'établissement du cadastre indochinois.

NÉCROLOGIE
Georges Tixier
(*Les Ailes*, 12 décembre 1935)

Un pilote de très grande classe, Georges Tixier, a trouvé la mort, la semaine dernière, dans l'accomplissement de son service.

Au moment d'atterrir, le 4 décembre, sur l'aérodrome de Parçay-Meslay, à Tours, l'avion de la ligne postale Le Havre-Bordeaux, de la compagnie Air-Bleu, heurta un arbre. Il se retourna et s'écrasa sur le sol. Georges Tixier, qui le pilotait, fut tué sur le coup. Plus heureux, le radio Beaufol ne fut que sérieusement blessé; ses jours ne sont pas en danger.

Georges Tixier était un ancien pilote de l'Aviation maritime, où il avait été deux fois cité à l'Ordre. - Il avait, ensuite, longtemps appartenu à La Compagnie aérienne française, comme pilote d'hydravion. et, à ce titre, avait fait un assez long séjour à Saigon, où il avait fait preuve de très hautes qualités professionnelles. Ayant quitté la

C.A.F., il n'avait pas voulu renoncer à l'Aviation, et la création d'Air-Bleu allait être, pour lui, l'occasion de donner sa mesure. Hélas ! l'accident de Tours a mis fin à sa carrière trop courte.

Georges Tixier avait quelque 3.000 heures de vol et il avait été l'objet d'une proposition, combien méritée mais trop tardive, pour la Légion d'honneur.

Marie-France Sardain[3]
L'ÈRE DE l'INDOCHINE PAR LES AIRS
1919-1938
Icare, revue de l'aviation française
éditée par le Syndicat national des pi lotes de ligne (SNPL),
n° 163, 4e trimestre 1997.
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Icare-163.pdf

[63] La Compagnie aérienne française, plus connue sous l'abréviation de C.A.F, et dont l'activité est traditionnellement orientée vers la photographie aérienne, a implanté ses bureaux au 24 rue Catinat à Saïgon. Installée le 25 mars 1929 avec 4 avions amphibies Schreck FBA à moteur Hispano de 180 chevaux, elle entend, en complément, ouvrir une ligne joignant Saïgon à Hong-Kong via le Mékong jusqu'à Savannakhet, puis Vinh, Hanoï, Fort-Bayard et retour. Ce projet est réalisé à titre expérimental par le pilote Texier [Georges Tixier] et son directeur de l'agence saïgonnaise, Robbe, du 15 au 24 mai. Lors de l'amerrissage en golfe du Tonkin, suite à une panne moteur le 17 mai, l'amphibie crève sa coque. Il est réparé par les ateliers de l'Aviation militaire qui lui en font une toute neuve et plus résistante, ce qui permet de terminer le voyage. Les activités de la Compagnie ne se limitent pas à cette démonstration car l'aérophilatélie garde les preuves d'un vol Saïgon-Dalat le 21 avril, avec transport de courrier au retour le 26.

De plus, des séquences de baptêmes de l'air sont organisées, avec un très grand succès, notamment à Kompong-Cham, Mytho, Chaudoc et Phnom-Penh.

Cette compétition entre deux sociétés [Air Asie et la CAF] désirant exploiter les mêmes axes commerciaux, en plus de leurs activités traditionnelles, s'explique par l'attribution de primes kilométriques dotées d'un coefficient triple de celui alloué aux sociétés travaillant en métropole. À titre d'exemple, le voyage hebdomadaire Saïgon-Bangkok, soit 800 km, donne droit à l'attribution annuelle de 1.200.000 francs. Quant au Saïgon-Hanoï hebdomadaire, soit 1 550 km, il rapporterait près de 5 millions de subventions de la métropole, sans compter celles que la colonie pourrait attribuer.

La lutte entre les deux sociétés se termine par l'abandon de la C.A.F., car on note que le maréchal chinois Tchang Tso Lin a acquis aux enchères, pour 150 000 francs, tout le matériel volant de la Compagnie aérienne française d'Extrême-Orient.

---

[3] Marie-France Sardain, responsable des archives du groupe Air France, est titulaire d'un doctorat en histoire contemporaine. Entrée à Air France en mars 1964, elle a bien voulu nous aider de ses compétences. Nous la remercions bien vivement.