

Mais de douloureux sacrifices furent, pour nos lignes comme pour les lignes étrangères, la rançon de cet essor : les pages qui suivent ce magnifique palmarès en font foi.

Du 1<sup>er</sup> septembre 1933 au 31 décembre 1942, trente et un équipages tombèrent pour que vive et progresse l'aviation de ligne française. Trente et un équipages, soit quatre-vingt-quinze hommes d'élite. Des hommes d'élite, certes, mais aussi des pionniers comme Noguès, Bajac, Génin, Mermoz, Guillaumet — ceux-là parmi tant d'autres. Mais ces sacrifices, pour aussi pénibles qu'ils soient, n'ont pas été vains car ceux qui y succombèrent comme ceux qui y survécurent ont frayé, au péril de leur vie, la route de la sécurité ; et si, avant la guerre, l'on pouvait dire que l'aviation commerciale en arrivait à une sécurité du même ordre que celle de l'automobile, c'est que leurs efforts avaient progressivement permis de repérer et d'écarter la grande majorité des risques aériens.

On comprendra, en lisant la seconde partie de cette plaquette, ce que fut, depuis la création d'Air France, l'effort de la compagnie nationale dans ses principaux domaines :

— La rénovation continue de sa flotte aérienne où les vitesses croissent de 100 km. à l'heure en cinq ans, tandis que la capacité des appareils double ; ainsi que la préparation de la flotte nécessaire à la reprise des lignes après la guerre ;

— L'effort technique qui a doté ses appareils des instruments les plus perfectionnés, mis les bases techniques nécessaires à la bonne marche des services au niveau de ce qu'ils exigeaient d'eux, et réalisé une formation de plus en plus poussée pour un personnel qui doit, dans toutes ses spécialités, être un personnel d'élite ;

— L'effort commercial qui a permis d'attirer vers ses services une clientèle croissante et de donner à cette clientèle les satisfactions de commodité, de confort et d'accueil susceptibles de l'y attacher ;

— L'effort social enfin, dont l'objet a été de faire d'Air France une communauté vivante, ouverte à tous les progrès sociaux.

Passons brièvement sur la tâche aussi ingrate que difficile qu'entreprit Air France en voulant résoudre heureusement le grand problème qu'était la traversée aérienne de l'Atlantique-Sud entre Dakar et Natal. C'était chose faite en 1934. Rappelons également qu'Air France eut à maintenir, en dépit d'une concurrence de plus en plus vive, la position des lignes françaises dans le monde. Là encore, elle triompha et on le comprendra plus facilement, lorsque nous aurons dit que la régularité des lignes, selon les normes internationales atteignait 99%.

Cette place, acquise à force de travail, de sacrifices, de patientes améliorations, Air France se doit de la conserver. Elle n'aura qu'à reprendre l'œuvre au point où les événements l'ont interrompue.

Et c'est bien là, son intention.  
Georges FRAICHARD.



Le capitaine aviateur Do Huu Vi au moment où il servait en Afrique du Nord.

Mais surtout osez, ayez de grands desseins.

Vous échouerez ? Eh bien ! qu'importe, le malheur même a ses charmes dans les grandes adversités. (VAUVENARGUES.)

1907. Nos ailes s'ouvrent. C'est l'année des essais de l'aviateur Wright. Quelques mois plus tard, le 13 janvier 1908, le premier kilomètre en circuit fermé est bouclé, sur avion Voisin, par le coureur cycliste Henri Farman. Le pilote Edouard Nieuport construit son premier monoplane. Les techniques de l'aviation se précisent. L'homme volant n'est plus un mythe !

L'aéronautique militaire, arme nouvelle, a besoin de chefs. Elle réclame des cadres jeunes. Recrutement aisé à ce qu'il semble. La mission aérienne, qui attire par ses dangers même, apporte aux esprits ardents des jeunes officiers un élément d'enthousiasme et de merveilleux.

Voici devant le monument de Do Huu Vi le gouverneur général de l'Indochine s'entretenant familièrement avec Do Huu Tri président de la Cour d'Appel de Saïgon et frère de l'aviateur disparu.



## Dans le

lui feront toujours préférer l'action pour l'action, l'effort lui-même, à la célébrité tapageuse, à « la gloire qui se monnaie ».

D'autres peut-être auraient profité de l'aubaine pour se montrer, se pousser. « Pas de publicité », écrit-il au constructeur de l'avion.

La voilà bien la mystique de l'officier dont on se réclamait à Saint-Cyr ! Et Do Huu Vi, « fatigué », écrit-il, de toutes ces histoires de bluff et de ces tristes comédies mondaines qui m'empoisonnent », demande à rallier de nouveau le Maroc. Demeurer en France ne le tente guère. Avoir une belle auto, de jolies maîtresses, mener une joyeuse vie au milieu des petites ambitions humaines, ce sont des choses qu'il n'aime pas.

Il préfère le bled et rejoint la Légion. Son attitude au feu allait lui valoir une autre citation et le deuxième galon.

Au mois de novembre 1912, un avion survole pour la première fois la ville de Fez. Aux commandes de l'appareil se trouve le lieutenant Do Huu Vi.

En décembre, le jeune officier prend part aux opérations de la division du général Brulard. Inutile d'ajouter que Do Huu Vi se signale encore et de quelle façon ! Relevons le témoignage du commandant de la colonne expéditionnaire :

« Le 19 décembre, écrit le colonel commandant la colonne, nous apprenons, à Casablanca, par un messageur indigène, qu'un élément mobile, parti de Mogador, est assiéé depuis six jours dans la ferme de Dar-el-Kadi. Le poste encerclé comprend seulement un petit nombre de zouaves et quelques hommes d'un tabor. Le général me confie le commandement d'une colonne chargée de dégager nos camarades.

« Nous embarquons à Casablanca, le 20 décembre, comptant débarquer à Mogador. Mais la tempête fait rage. Les bateaux ne peuvent pénétrer dans la rade, sauf deux bâtiments, qui sont partiellement déchargés.

« Pas de matériel, pas de vivres. On ne peut, dans ces conditions, envisager un départ immédiat.

« Les forces réunies des chefs marocains Anfloussa et Gellouli menacent notre marche. Le temps presse.

« Envoyer un émissaire ? Impossible. La cavalerie des chefs insoumis garde le passage. Les précédents messages ont été cruellement massacrés. Aucun volontaire n'ose plus se risquer à porter un pli au fortin assiégé.

« Je demande le lieutenant Do Huu Vi qui était descendu avec moi du premier transport et avait réussi à débarquer son appareil. Pourrait-il annoncer par voie aérienne notre arrivée prochaine au commandant Mas-soutier ?

« Do Huu Vi se prépare aussitôt à cette mission, avec une joie non dissimulée.

« Le 22 décembre, à 8 h. 30, le jeune officier risque sa chance et tente de décoller. Le terrain est très mauvais. L'aviateur fait trois essais de départ, sur la plage. Ces essais tournent court. Do Huu Vi tient bon. Il s'accroche à sa mission. Après deux nouvelles tentatives, il réussit à quitter le sol et part dans la bourrasque, emportant le pli.

« A 9 h. 25, au retour de son vol, le lieutenant Do Huu Vi atterrit de nouveau sur la plage. Soulevé par le vent très violent, il capote légèrement, mais sans se blesser.

« Il court rendre compte de ses observations au bureau de la Place, où le général a installé son poste de commandement.

« Do Huu Vi rapporte des renseignements détaillés sur les dispositions,

## Ciel d'Annam

par le Cdt Pierre PAQUIER

l'importance et l'allure des contingents d'Anfloussa. Grâce à cette documentation, des sacrifices inutiles purent être évités.

Mais le jeune officier aviateur avait oublié volontairement de rendre compte d'un autre fait que devait signaler le général Brulard dans son rapport d'opérations :

« Le lieutenant pilote Do Huu Vi a essayé plusieurs coups de feu qui ont atteint son appareil, alors qu'il survolait le fortin assiégé, à 20 mètres, parmi les trajectoires des projectiles. »

« Le document confié à Do Huu Vi figure aujourd'hui en bonne place au Musée de l'Armée, comme étant le premier document militaire transporté par avion pour un but de guerre.

« Ainsi, le 25 décembre à minuit, grâce aux renseignements apportés par Do Huu Vi, le colonel Brulard dégagne nos camarades.

« Tous fêtent le réveil avec... un peu de biscuit et un bouillon de langues de chameau.

« Les hommes dressent les tentes au milieu des cadavres de Marocains et de méharis qui empestent l'air. Enfin, le 27, Do Huu Vi survole la ferme de Dar-el-Kadi et apporte aux combattants les félicitations des généraux Lyautey et Franchet d'Esperey ».

### VERS UNE AVIATION COLONIALE

A l'issue de son séjour au Maroc, le lieutenant Do Huu Vi obtient un congé qu'il emploie à voyager en Allemagne :

« Je voudrais, écrit-il, apprendre la langue du pays. »

En 1913, la nostalgie du pays natal le prend. Son passé, fait d'effort et de mérite, le signale au gouverneur général Sarrault, qui le demande au ministère de la Guerre. On désigne le jeune officier pour poser en Indochine les premiers jalons d'une aéronautique coloniale.

Quelle bonne fortune !

En juin, Do Huu Vi rallie la terre aimée, monde merveilleux et lointain. Il revêt avec enthousiasme Saïgon, son ciel brûlant voilé de nuages, ses mares calmes semées de larges lotus, les sampans lourdement chargés de son fleuve et la majesté de ses avenues rectilignes.

Oh ! que le pays sent bon ! — Vive ma patrie dorée de soleil, s'écrie le petit lieutenant qui porte le bonheur sur son visage.

Do Huu Vi reprend sa place à la table de famille.

Et de supporter, dans cette chaude atmosphère, un véritable assaut de ses proches. Dans une objurgation instantane, sa vieille mère, qui porte alertement ses soixante-cinq ans, le presse de fonder un foyer :

— Tu devrais te marier, mon petit. Son oncle le presse de dire oui tout de suite et de fonder une famille.

Sage conseil ! Le mariage d'êtres jeunes, à la vie ardente, ne figure-t-il pas, au premier chef, dans les prescriptions rituelles du pays d'Annam ? Do Huu Vi pourtant n'est pas convaincu.

— Projet irréalisable ! Un aviateur a besoin de sa liberté pour bien s'acquitter de son métier. Nous ne sommes pas faits pour le mariage, répond-il doucement à celle que, dans son esquive tendresse de cœur, il souffre de peiner.

— Soit, accepte la mère, en l'embrassant...

La joie de retrouver son fils avait

été brève, un bonheur court, comme tous les bonheurs.

Le jeune officier chérit son métier, un peu comme un sacerdoce. Soucieux de lui appartenir tout entier, il lui sacrifie les joies les plus légitimes.

C'est ainsi que Do Huu Vi retourne à son aviation, à ses appareils, à ses camarades.

Le voici donc chargé d'organiser une aéronautique coloniale. Et il se met à l'œuvre.

Mission délicate assurément. La chose aérienne en effet rencontre, dans l'application, bien plus de difficultés qu'en France.

Car il n'est pas possible de parler de l'Indochine sans mentionner, d'abord pour en tenir compte dans tous les cas, la rareté des champs d'atterrissage naturels. Des rizières de faible superficie séparées de diguettes, des montagnes et des nappes d'eau, composent, à côté des groupements habités, la majeure partie du territoire. Par places, semblables à « ces pays étranges » dont parlait Montaigne, s'étendent d'immenses forêts à la végétation luxuriante où serpents et félins abondent. L'image par laquelle les jeunes français de la Métropole se représentent la brousse coloniale au pays jaune n'est donc pas radicalement fautive.

Telle étant la nature du pays, le milieu physique, dure réalité, se prête mal à la création d'une aviation.

Les reconnaissances de champs d'atterrissage sont longues. Un jour à cheval, le lendemain en pirogue, le troisième jour en pousse-pousse ou en chaise à porteur, on emploie quelquefois un mois pour parcourir deux cents kilomètres en région mal connue ou accidentée. A pied d'œuvre, il faut traiter et composer avec les propriétaires indigènes dont on pénètre difficilement le cercle étroit, même en dispensant primes et bienfaits.

Dans l'ordre des installations tout est à créer dans un pays nouveau. A la place d'une paillote et de quelques rizières ou au centre d'une forêt sauvage, il faut organiser un champ d'atterrissage.

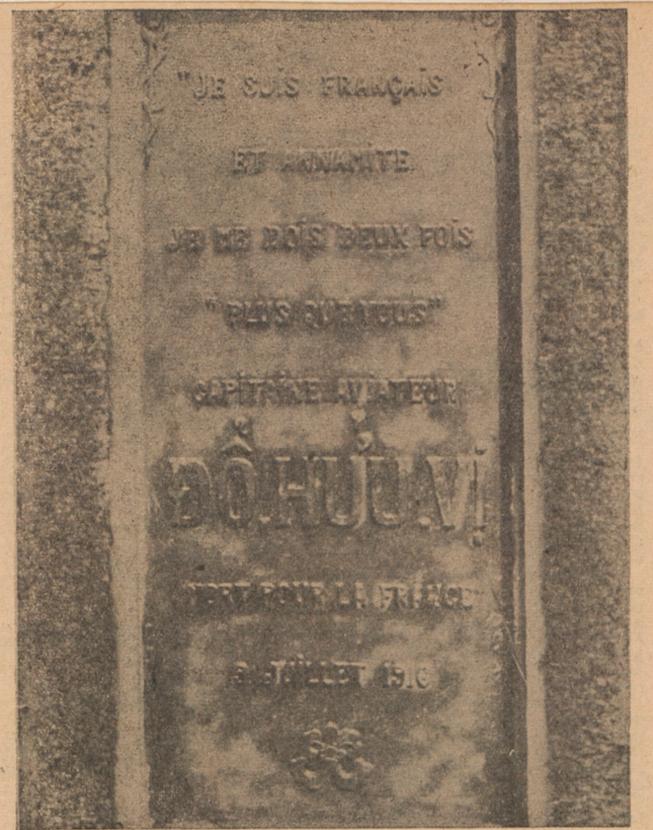
L'essence est à transporter dans de minuscules embarcations dites « sampans ».

D'un coolie, il faut faire un mécanicien.

Le chef doit être simultanément colonial, aviateur et soldat. Il doit aimer l'aventure, et ne pas craindre de revoir lui-même son moteur, car les indigènes ne sont encore que des apprentis.

Les bois et les volières des avions se détériorent rapidement sous l'action du climat humide et chaud de l'Indochine. Les cellules se désagrègent. Le nombre infime de champs naturels d'atterrissage, leurs faibles dimensions imposées par le morcellement de la propriété, le pays tantôt accidenté, tantôt couvert de rizières étroites, où l'avion, aux jours d'infortune, capoterait à coup sûr contre le talus des diguettes, l'atmosphère bouleversée par les grains violents, les rafales de vent et les orages à caractère cyclonique, autant d'obstacles importants se liguent contre une aviation adolescente.

« Dans la forêt impénétrable, écrit l'ingénieur en chef Hirschauer, la végétation atteint une densité extraordinaire et l'homme livré à lui-même, dans un fouillis inextricable de lianes, de troncs d'arbres et de végétations de toutes sortes, est irrémédiablement perdu. En d'autres termes, un équipage contraint de descendre en panne sur le territoire de l'Indochine n'a qu'une alternative : se noyer, se



Notre document montre la plaque du monument élevé à Saïgon. On peut lire la phrase généreuse prononcée par Do Huu Vi : « Je suis français et annamite. Je me dois deux fois plus que vous ».

perdre dans la forêt ou, et c'est encore le moins mauvais, capoter dans la rizière. Quant au parachute, son emploi est problématique : sur la forêt ce n'est peut-être qu'un moyen de prolonger sa vie de quelques heures.

Plusieurs fois par an, il faut couper les bambous et les herbes qui, sur cette terre riche de sève, sous une température tropicale, poussent de nouveau dès que le coupe-coupe a disparu.

Il faut combler les dénivellations que les pluies diluviennes creusent dans le sol et reconstruire les hangars en paillote bouleversés par le typhon qui renverse tout sur son passage.

La nature détruit l'œuvre humaine. L'homme doit s'acharner à recommencer comme si le succès était certain. On s'use vite à ce régime.

Epris de risques et d'aventures, animé d'une volonté ardente, Do Huu Vi était bien le chef qu'il fallait à notre première aviation coloniale qui, éloignée des ateliers de la Métropole, manquait d'argent et de techniciens, ne rencontrait qu'obstacles dans la progression.

Mais c'est dans l'épreuve et la mau-

vaise fortune qu'on juge les hommes, qu'on connaît s'ils unissent la volonté à la force de caractère.

Malgré les obstacles, Do Huu Vi agit et de belle façon. Pour parer au plus pressé, car le temps lui est mesuré, il aménage un aérodrome. Puis il essaie, sur le Mékong, les premiers hydroglisseurs. Manifeste est l'enthousiasme des indigènes qui acclament « Nguoi, moc, canh », l'homme-oiseau.

Le lieutenant Do Huu Vi construit et répare lui-même. Il connaît, certes, des journées d'énerverment où tout lui est déception, des heures d'épuisement, des moments où c'est plus que de la fatigue, du dégoût qu'il ressent. Il cherche en vain des appuis. Dans les bureaux de l'administration, il ne rencontre aucun enthousiasme, aucune bonne volonté. On ne lui distribue que de bonnes paroles. On critique son œuvre avec des si, des mais, des car. Personne ne l'aide.

Une exception toutefois : un petit mécanicien indigène offre au lieutenant ses services. En lui Do Huu Vi trouvera un aide endurant, courageux à la tâche et fort adroit. Ah ! quel bon

Des mandarins annamites et les hautes notabilités indochinoises se recueillant devant le monument du capitaine Do Huu Vi. On distingue à l'arrière plan un des avions de l'Aéro-Club indochinois.



équipier ! Sous un soleil terrible, malgré une chaleur accablante, le jeune mécanicien révisé le moteur et, avec le dernier soin, met l'hydroglisseur en état, après chaque voyage de longue durée. Do Huu Vi aime ce petit compagnon, dévoué, impassible dans l'adversité et d'une patience à toute épreuve. Et comme tous les gens qu'il commande le lieutenant prend son mécanicien par la douceur. Entre eux, c'est « le cœur à cœur ».

Mais, si Do Huu Vi a cru un moment à une victoire spontanée, le voilà bien déçu. Car les difficultés ne font que commencer. Le Mékong est coupé de cataractes aux courants inhospitaliers, de rapides dont les eaux se jettent avec violence dans un dédale d'arbres et de rochers. Le fleuve, écrit de Carné, mugit et bouillonne creusant dans la roche un véritable gouffre, dont la sonde filée n'atteint pas le fond à cent mètres. Les eaux jaunissantes se tordent dans les flots d'écume qu'aucune barque n'ose affronter.

C'est ainsi qu'au seuil de l'été 1914, au moment où en France la guerre menace, l'hydroglisseur de Do Huu Vi se brise contre un éperon rocheux du Mékong. Vraie déconvenue pour le jeune officier ! Trois mois sont désormais nécessaires pour remettre l'appareil en état.

Il était décidé tout pour créer une aviation en Indochine. Comme une mauvaise affaire, l'entreprise était à liquider : trop éloignée de la Métropole, elle était dépourvue d'argent, d'ateliers, de moyens.

L'expérience que Do Huu Vi avait tentée et où il avait tout essayé était manquée. Voilà qui dissipait ses illusions ! Ses efforts n'avaient servi à rien. Il était bien mal payé de sa constance et de la suite qu'il avait mise dans ses idées. Conséquence aisée à tirer : le succès ne va pas toujours au mérite.

### L'APPEL AUX ARMES

Nous sommes en 1914. Le 2 août, la nouvelle de la mobilisation parvient à Saïgon. Immédiatement, le lieutenant Do Huu Vi veut rentrer en France. Mais le gouverneur s'oppose à ce départ : la colonie démunie de troupes, privée des effectifs importants envoyés en renfort sur le front français a besoin d'officiers connaissant le pays et la mentalité indigène.

Officier d'ordonnance du gouverneur Van Vollenhoven, Do Huu Vi désespère d'amener son chef à ses raisons, lorsque, après avoir sollicité et fait intervenir ses amis de France, il reçoit un jour une lettre de service le désignant pour rentrer.

Son enthousiasme éclate :

— Je suis Français et Annamite, dit-il. Je me dois deux fois plus que les autres.

Sa mère, avant son départ, lui avait dit :

— Va, mon petit, va te battre pour la France. Sois la preuve du courage des gens de ta race. Sois aussi un exemple pour eux. Va. Ne pense jamais à moi si tu dois penser à la douleur que me causerait la mort. Fais tout ton devoir.

A peine le jeune officier a-t-il débarqué à Marseille, qu'il se présente à trois reprises au commandant d'armes et demande à partir pour le front. Pour se libérer de ce garçon « qui nous turlupine », le chef de dépôt l'inscrit en tête du tour du départ.

Après trois jours de chemin de fer, Do Huu Vi rejoint une escadrille de la zone des armées.

— Donnez-moi tout de suite, si possible, une petite mission sur les lignes, demande-t-il.

Son chef d'escadrille, soldat positif, éclate de rire et lui recommande de ne pas s'emballer car le « secteur est calme ».

Pendant les deux mois qui suivent,

il sera de chaque opération, les missions de reconnaissance lointaine succédant aux bombardements de nuit.

« Il fait de la bonne besogne et dame le pion à tous les copains », écrit son mécanicien.

Trois fois cité, il est fait chevalier de la Légion d'honneur.

Quelques semaines plus tard, l'appareil du lieutenant Do Huu Vi s'écrase sur le sol. La mâchoire brisée, le bras gauche cassé, le pilote est dirigé sur l'hôpital du Val-de-Grâce où pendant de longues semaines, il s'énervait d'une inaction forcée.

A sa sortie de l'hôpital, il refuse son congé de convalescence et rallie le front, car une seule pensée le tenaille : « Ne pas s'embusquer ». Toutefois, encore maladroit, mal habitué à son infirmité, il lui faut bien reconnaître que sa blessure l'empêche de piloter. Do Huu Vi trompe alors son besoin d'activité, en volant comme observateur au 1<sup>er</sup> Groupe de bombardement, stationné sur le terrain de Malzéville. En compagnie de l'adjudant pilote Marc Bonnier, qui devait être tué sur le front russe en 1916, Do Huu Vi prend part à une série de raids à longue portée. Par trois fois, il est descendu par les balles ennemies. Il est de nouveau cité à l'ordre.

### LE SACRIFICE

EN 1916, à la suite d'une nouvelle blessure, les médecins interdisent définitivement à Do Huu Vi de servir dans l'aviation. Ne plus voler : cela n'est pas possible. Quelle déconvenue ! Jamais Do Huu Vi ne s'est senti aussi malheureux !

Mais il se ressaisit devant l'inévitable et, le front barré de tristesse, il passe dans l'infanterie. Nommé capitaine, il demande, comme une grâce, d'être versé dans son ancienne formation, le deuxième bataillon de Légion, car, dit-il :

— Je n'ai pas oublié mon ancien métier de fantassin.

C'est avec émotion qu'il retrouve ses anciens légionnaires : il avait appris à les connaître dans les rudes épreuves de la guerre marocaine auxquelles il participa au lendemain de sa sortie de Saint-Cyr.

Le 9 juillet 1916, le capitaine Do Huu Vi reçoit l'ordre d'attaquer, le lendemain, la corne est du village de Dompierre. Il part lui-même en reconnaissance de nuit. Et le matin vient. Nos troupes attaquent. Do Huu Vi saute de la tranchée. Il précède sa compagnie, la huitième.

Au premier bond, le capitaine trébuche et tombe dans un trou d'obus plein d'eau. Il se relève, une balle l'a atteint au ventre. Grièvement blessé, mais serrant les mâchoires, Do Huu Vi crie à son premier lieutenant :

— Ralliez les hommes et montez à l'assaut coûte que coûte.

Dans une lutte opiniâtre, pied à pied, la 8<sup>e</sup> Compagnie emporte et dépasse les trois premières lignes de tranchées allemandes. Quelques minutes plus tard, un agent de liaison apporte au capitaine, un ordre du chef de bataillon. Do Huu Vi, le visage buriné par la souffrance, tend fébrilement la main pour recevoir le pli. Il accentue son geste et se fait asseoir contre un monticule afin de pouvoir lire. A ce moment, une nouvelle balle l'a atteint à la tête. Il tombe net sur les genoux.

\*\*\*

Au camp d'aviation de Bach mai, le fronton du hangar central porte un écusson au nom du capitaine Do Huu Vi. Très haut, droit vers le ciel, une inscription en lettres noires garde pieusement le souvenir du jeune officier à l'âme intense, dont le corps repose maintenant en terre d'Annam, dans un petit coin de terre jaune.

C'est à l'ombre de ce hangar que nos mécaniciens indigènes revisent les moteurs des avions de France. C'est là qu'ils apprennent à servir sous la tutelle de l'ancien !

## 100000 AVIONS



VOLENT  
EN TOUTE SÉCURITÉ  
AVEC LA SUSPENSION ÉLASTIQUE

## DYNAFLEX

POUR MOTEURS EN ÉTOILE ET EN LIGNE

SOCIÉTÉ  
« EXPLOITATION »

# PAULSTRA

TEL.  
INV. 43-43

3<sup>RD</sup> de Lafour Maubourg, PARIS 7<sup>EME</sup>

# SADIR

Appareils  
Radio-Électriques  
de Bord

521

SADIR-CARPENTIER

DÉPT RADIO

S.A. AU CAPITAL DE  
20.000.000 DE FR.S.

101, BOULEVARD MURAT ★ PARIS

TÉL. AUT. 81-25 - JAS. 57-80

R.C. SEINE 282.150 B