

ANDRE JAPY

1904-1974

Introduction au projet « AILES ROUGES / AIKA TSUBASA »



Jean-Pierre Chellet

14/11/2021
Version V1.1

André Japy « Le Lindbergh français »	3
1932 - André Japy, l'homme des grands raids.....	3
1933 - Les premiers grands raids	4
1934 - Le challenge "Paris-Saigon"	4
1935 - Le record de vitesse sur le trajet Paris-Saigon.....	4
1936 - André Japy poursuit sa formation	5
1936 oct - Course aérienne Paris-Saigon-Paris.....	6
1936 nov - Le raid Paris-Tokyo et l'accident sur le mont Sefuri.....	7
1937 nov - Istres-Djibouti, record de distance pour avions légers	9
Japon – Le crash de Sefuri	12
Kamikaze – L’aide au raid du “Vent Divin”	17
1937 - Un “Vent Divin” Kamikaze vers Londres en 1937	17
1936 - Asahi Shinbum "le journal du soleil levant"	17
Le projet Ailes Rouges « Akai Tsubasa »	21
Organisation et Pilotage du projet	21
Fondation Sasakawa	21
Relations diplomatiques	21
Experts et personnalités.....	21
Comité Fondateur, en soutien du projet	22
Association pour la Renaissance du Caudron Simoun.....	22
Ville de Beaucourt, Territoire de Belfort.....	22
Experts et personnalités.....	22
Secteur industriel.....	22
Histoire d’un jumelage franco-japonais Beaucourt - Séfuri-Kanzaki	24
Beaucourt et Séfuri-Kanzaki... une histoire à découvrir !.....	24
Séfuri, ville de Kanzaki.....	24
1995-1996 - Engagement solennel entre Beaucourt et Séfuri.....	24
Le livre de Madame Chiaki GONDO « Les ailes rouges ».....	25
2018 - Visite des ateliers de restauration du Caudron-Simoun à Pontoise.....	26
Sur les routes de l’Est sont Hanoi, Saigon et Tokyo	27

AILES 1936 / 2024
赤い翼
ROUGES
PARIS/TOKYO EN 3 JOURS



André Japy « Le Lindbergh français »

Par Jean-Pierre ARAGNETTI

Cercle Aérophilatélique Français

Famille protestante installée depuis le 16ème siècle dans la région de Belfort à Beaucourt, la famille Japy a marqué l'histoire industrielle française. En industrialisant les processus de fabrication horlogère, Frédéric Japy (1749-1812) est le patriarche fondateur d'un empire industriel, mais aussi un précurseur dans les domaines de l'organisation du travail et de la vie sociale ouvrière au 19ème siècle.

Il se plaisait à énoncer : *"Je veux que mes ouvriers ne fassent avec moi et les miens qu'une seule famille. Mes ouvriers doivent être mes enfants et en même temps mes coopérateurs"*. En 1810 alors que Napoléon 1er veut le faire comte il répond : *"Sire je vous remercie, mais ne puis accepter car je ne pourrais plus m'adresser à mes ouvriers de la même façon pendant les repas"*.

Frédéric Japy s'attache à transmettre ces valeurs à ses enfants qui diversifient les productions, et prolongent cette philosophie au-delà des changements politiques durant le 19ème siècle jusqu'à Henri Japy qui la protège en s'opposant souvent aux idées du conseil de gérance de la Société "Japy Frères".

Son fils Fernand Japy continuera la défense de ces idées : à ses funérailles, un délégué syndical déclare : *"il fut pour toute la population un protecteur et un ami, pour tous les malheureux le bienfaiteur le plus discret."*

André Japy, est né le 17 juillet 1904 à Beaucourt, fils de Fernand Japy. Après ses études secondaires, il intègre à Paris l'École Supérieure d'Aéronautique, dont il sort avec le diplôme d'ingénieur, qu'il complète par une licence en sciences de la météorologie et un certificat de mécanique des fluides.

Peu attiré par une carrière dans l'entreprise familiale, André montre un goût prononcé pour la vitesse et la solitude. Il se passionne pour les motos, l'automobile puis l'aviation, influencé par son frère aîné Albert, ancien observateur au sein de l'escadrille MS 140 durant la Première Guerre Mondiale, breveté pilote en 1927, propriétaire du Farman 200 F-AJDO dès 1929, et qui sera président de l'aéro-club de Belfort jusqu'à la seconde guerre mondiale.

André Japy restera toute sa vie un pilote méticuleux, navigateur hors pair préférant la lignée des aviateurs aventuriers à celle des pilotes "de ligne".

1932 - André Japy, l'homme des grands raids

Avec pour moniteur Guy Bart, il obtient le 24 mars 1932 à Orly son brevet de pilote "tourisme avion" (n°762), et dès le 4 juin, il achète un De Havilland DH.60 Gipsy-Moth équipé d'un moteur de 85 ch (immatriculé F-AMAR ex G-ABXC), dont il profite pour voler à sa guise : *"À cette époque, j'habitais Belfort, je possédais un petit Moth 60 et partais par tous les temps pour ne pas rater un week-end à Paris. C'était un excellent entraînement et plus d'une fois j'ai dû me poser en campagne ; excellent exercice !"*

Du 12 au 23 septembre, il effectue seul un voyage en Pologne (Poznań, Varsovie) via Stuttgart et Berlin, puis vers Amsterdam afin de se préparer aux grands raids.

1933 - Les premiers grands raids

Du 15 au 25 avril il effectue à bord de son Gipsy-Moth un raid de 9400 km autour de la Méditerranée en 71 heures de vol : Belfort, Avignon, Naples, Athènes, Benghazi, Tripoli, Gabès, Alger (20 avril), Oran, Rabat. Le retour Oran - Lyon - Paris le 24 avril en 12h25 de vol constitue une performance remarquable. Retour à Belfort le 25 avril.

"Le beau voyage en URSS" avec un départ du Bourget le 13 août à l'aube aux commandes de son Gipsy-Moth, arrivée à Berlin après 7h10 de vol en raison d'un fort vent de face. Le 14, départ à 6h30 de Tempelhof pour Moscou en suivant l'itinéraire des avions de la Deruluft.

Note : La Deruluft (Deutsche-Russische Luftverkehr A.G.) est une compagnie aérienne russo-allemande (à parité 50-50) fondée en 1921, qui exploite jusqu'en 1937 des lignes entre l'Allemagne et l'URSS.

Un vent contraire l'oblige à une escale à Königsberg, puis Kovno (aujourd'hui Kaunas en Lituanie). Le 15, départ en matinée pour Moscou qu'il atteint après 6h30 de vol : "en arrivant à Moscou j'ai survolé un terrain sur lequel plusieurs pentamoteurs étaient rangés, l'après-midi j'assiste à un saut de démonstration de 40 parachutistes qui s'élancent simultanément munis de parachutes de couleurs différentes pour atterrir parfaitement en les manœuvrant en vol".

Le 17, Moscou - Leningrad en 6h30 de vol. Le 18, départ vers Stockholm, mais une météo très mauvaise l'oblige à voler à très basse altitude et faire escale à Tallin (Estonie) avant d'atteindre Stockholm. Le 19 Stockholm - Oslo. Le 20 août, Oslo - Amsterdam - Paris : craignant de manquer de carburant après 10h30 de vol, il se pose en pleine campagne à proximité de Compiègne près d'une pompe à essence avant de rejoindre Le Bourget en 1h de vol.

1934 - Le challenge "Paris-Saigon"

ou "Coupe du Président de la République" consiste à effectuer le parcours France-Indochine dans un maximum de 360 heures avec un avion de poids à vide inférieur à 550 kg avant le 1er février 1934.

Trois pilotes s'inscrivent : Maryse Hilsz, Joseph Chartoire et ... André Japy avec son Gipsy-Moth. Parti d'Orly le 26 janvier à 10h53, Japy atterrit à Marignane à 17h, et en repart le lendemain à 6h27 pour atteindre Gabès en Tunisie à 21h. La tentative tourne court le 31 en Syrie où il tombe en panne.

Aucun des engagés ne réussit le défi. Japy cède son Gipsy-Moth à l'aéro-club de Damas.

Au retour de ce voyage il s'engage dans une formation méthodique d'amélioration de ses performances, et de maîtrise des paramètres de vol. Pour des raisons de coût et de conditions météorologiques, il choisit l'Angleterre afin de s'entraîner au P.S.V. (pilotage sans visibilité).

"Après quelques vols de nuit, je me suis entraîné d'une façon graduelle et rationnelle : Paris-Oslo-Paris, Paris-Oran-Paris, Paris-Tunis-Paris. Je calculais chaque fois un itinéraire qui comportait environ 200 km de plus que le précédent pour vérifier aussi le rayon d'action exact de mon appareil".

1935 - Le record de vitesse sur le trajet Paris-Saigon

Il achète un monoplan Caudron C.600 Aiglon équipé d'un moteur Renault Bengali Junior 4Pgi de 100 ch immatriculé F-ANVB, et met immédiatement en pratique sa formation afin de se préparer aux grands raids. Le 21 août, il effectue le trajet Paris - Oslo et retour dans la journée : décollant de Paris à 3h15 il atteint Oslo à 10h30, d'où il repart à 11h35 pour se poser au Bourget à 19h30 (2 880 km en 15h10 de vol à la vitesse moyenne de 192 km/h).

Le 1er septembre, il effectue un aller et retour Paris - Oran dans la journée (3050 km en 16h25 de vol à la vitesse moyenne de 190 km/h), suivi le 22 septembre par un Paris - Tunis - Paris dans la journée (3400 km en 17h05 à la vitesse moyenne de 199 km/h). "Je veux aller encore plus loin pour montrer les capacités de l'aviation moderne".

Le 12 décembre, seul à bord de son Caudron Aiglon F-ANVB, André Japy décolle d'Orly à 12h30 en direction de Saigon pour tenter de battre le record établi sur le parcours par Goulette et Lalouette en novembre 1930 (5 jours et 4 heures sur un Farman 197).

Une prime de 150.000 F est accordée par le ministère de l'Air à qui battrait le record avant le 31 décembre 1935. Japy fait escale à Marseille puis Alexandrie, Damas, Karachi le 14, et se pose à Saigon le 16 à 3h23 (heure de Paris). Les 10150km ont été parcourus en 3 jours et 15 heures, battant ainsi largement le record.

Japy devient ainsi le "Lindbergh français" à 31 ans avec un brevet de pilote de seulement 3 ans.

Suivons-le durant sa quatrième nuit : Les six premières heures au départ de Calcutta me furent légères. Le court sommeil de la nuit me valait cette euphorie mais la chaîne des sommets de Birmanie haute de 3000 m se rapprochait, l'altitude me rendit à ma fatigue.

La chaîne franchie la descente vers Bangkok me devint très pénible, le sommeil m'assaillait. Je dormais une seconde pour me réveiller la seconde suivante avec la sensation d'avoir perdu conscience plusieurs minutes, et le chronomètre qui ne bougeait pas semblait vouloir me condamner pour l'éternité à cet état second chevauchant le rêve et la réalité.

Mon appareil lui aussi tombait de sommeil, ses commandes épousaient mes défaillances. Je piquais de la tête, lui aussi. Le moteur s'emballait et changeait de son. Cette dissonance me réveillait. Le temps de remettre l'avion en ligne de vol et me revoilà reparti au pays du néant instantané. Heureusement que pour me rappeler que je volais, une couche de crasse vint se former au-dessus de moi. Un suprême effort et je reprends possession de tous mes moyens parce qu'il le faut.

Et voici Phnom Penh que je repère dans une éclaircie. Je suis en Indochine, mais contrairement à la joie escomptée à Paris, une mauvaise humeur terrible m'envahit "comme c'est idiot, ce voyage !" ... J'atterris à Saïgon de plus mauvaise humeur que jamais. Fort heureusement personne n'est là pour m'attendre : les feux étaient préparés pour la nuit suivante ...!

Il quitte Saïgon le 19 pour le voyage retour. Le 29 au décollage de Bagdad sur un terrain détrempe, de la terre glaise pénètre dans les carénages de ses roues et freine le Caudron qui heurte un mur en bout de piste et capote. André Japy est indemne, mais le Caudron est en morceaux.

Le même jour Antoine de Saint-Exupéry et Provot quittent le Bourget pour s'attaquer aussi au record, mais leur Caudron ne dépassera pas la Libye. André Japy rentre par les lignes d'Air-France et atterrit au Bourget le 6 janvier 1936.



Antoine de Saint Exupéry son F-ANRY

1936 - André Japy poursuit sa formation

Il participe à un stage de voltige Morane Saulnier de cinq heures de vol en double et solo : son professeur Georges Détré valide le niveau atteint qui lui sera fort utile dans les conditions de vol qu'il rencontrera. Du 27 avril au 7 mai il effectue une période de réserve militaire sur Morane 630 avec plusieurs épreuves de pilotage.

Le 31 juillet : il décolle de Guyancourt sur le Caudron C.631 F-ANXA Simoun en direction d'Alger, où il se pose vers midi après 5h03 de vol à 275 km/h de moyenne. Après une escale de 58 minutes à Alger, le retour vers le Bourget est effectué en 5h48.

Le 6 août 1936, il veut relier Paris à Moscou sans escale, et décolle du Bourget à 21h30 aux commandes d'un Caudron C.631 Simoun F-ANXA. Après avoir volé toute la nuit, les conditions météorologiques le contraignent à se poser à Velikié Louki à 400 km de Moscou, qu'il n'atteindra que le 7 août à 12h40.

Le 8 août 1936, le vol retour Moscou - Paris (2475 km) est effectué sans escale en 9h50.



André Japy et son Caudron Simoun F-ANXA

1936 oct - Course aérienne Paris-Saigon-Paris

Cette course est organisée par l'Aéro-Club de France qui fixe le règlement suivant : la course est ouverte aux avions en possession de leur certificat de navigabilité et équipés d'une radio de bord. L'équipage exigé est de trois à quatre hommes. Les concurrents doivent suivre l'itinéraire emprunté par les avions commerciaux d'Air France avec, à l'aller comme au retour, deux points de contrôle obligatoires à Bagdad et Karachi.

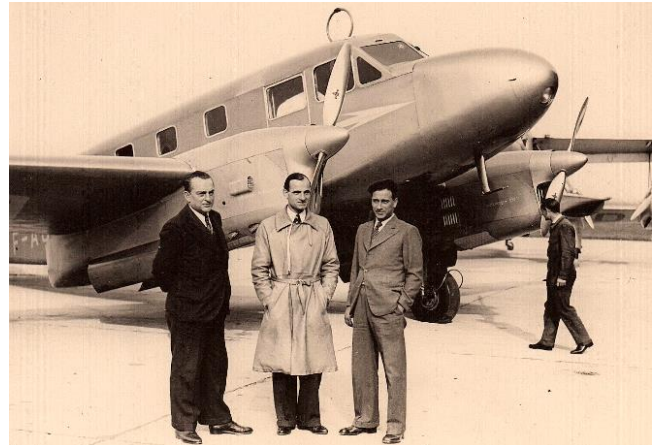
En dehors de ces deux villes les équipages peuvent se poser où bon leur semble. Une escale neutralisée de 48h est prévue à Saigon. Le classement en fonction de la vitesse réalisée doit permettre l'attribution de trois prix, un premier de 850.000 F, un second de 550.000 F et un troisième de 400.000 F.

Pour être classés, les concurrents doivent être de retour à Paris avant le 9 novembre à 6h00. Dix équipages se sont inscrits, mais par suite de retards de fabrication et de mise au point des appareils, ils ne sont plus que trois au départ. Cette épreuve d'environ 23000 km est la plus longue de la planète. Elle doit permettre de préparer une compétition encore plus exigeante, un tour du monde en 1937.

Les trois équipages concurrents sont :

- Maurice Arnoux commanditaire, André Japy pilote, Jérôme Micheletti radionavigant, sur le Caudron-Renault Goéland type C.444 n°7/7268/5, bleu pâle, F-AOMS équipé de deux moteurs Renault 6Q de 220 ch sans compresseur. Sorti d'usine le 29 août 1936 c'est l'avion de démonstration de la Société Caudron. Il est doté d'un équipement adapté aux grands raids (réservoir supplémentaire, TSF, etc.).
- Michel Détroyat et Gaston Dumon pilotes, Louis Agnus mécanicien radionavigant, Henri Desseigne mécanicien, sur l'unique Breguet 470 T Fulgur, F-APDY (puis EC-AHC durant la guerre d'Espagne) à deux moteurs Gnome & Rhône 14 Kdrs de 800 ch.
- Roger Bril et Léon Challe pilotes, Pierre Henry radionavigant, sur le Caudron-Renault C.448 n° 11/7272, bleu foncé et blanc, F-AOMX, équipé de deux moteurs

Note : Maurice Arnoux (1895-1940) : breveté pilote militaire le 24 mai 1916, il est d'abord pilote d'avion d'appui d'infanterie avant de passer dans la chasse en avril 1917, où il obtient 6 victoires. Devenu industriel à Montrouge, il continue à piloter. Breveté pilote civil en juillet 1926, il bat des records du monde de vitesse sur Caudron Rafale C.460, et remporte la coupe Deutsch de la Meurthe (1934). Le commandant Arnoux sera abattu le 6 juin 1940 sur son Morane MS406 à Angivillers.



L'équipage du Caudron Goéland C.444 F-AOMS : de gauche à droite Maurice Arnoux, André Japy, Jérôme Micheletti

Le 25 octobre 1936 à 6h00 le F-AOMX décolle du Bourget, suivi à 2 minutes par le Caudron F-AOMS de Japy qui survole Lyon à 7h58, Cannes à 9h05, puis aborde la Corse à 10h21. L'avion de Japy, signalé à 13h05 au nord de Brindisi, se pose à l'aérodrome de Tatoï, proche d'Athènes à 15h40. Le plein fait, il repart à 16h50, passe à la verticale de Nicosie à 20h30, puis de Damas à 21h55 où il se pose à 0h49, en tête de la course.

En effet le Breguet F-APDY qui a décollé à 6h04 subit du mauvais temps au-dessus de l'Adriatique. Ses moteurs givrent. A cours d'essence, il doit se poser à 15h35 aux environs de Corinthe sur un terrain de secours où il ne peut pas faire le plein faute de carburant.

Quant au Caudron, F-AOMX, confronté à des problèmes de train d'atterrissage, il doit rebrousser chemin. Une fois réparé, l'appareil quitte à nouveau le Bourget à 8h33. A 11h42, il se doit se poser à Turin par suite d'un défaut de lubrification moteur, et reprend à nouveau le chemin du retour en direction de Lyon-Bron où il fait escale pour la nuit.

Après avoir fait le plein et s'être restaurés, Arnoux, Japy et Micheletti décollent de Bagdad, le 26 octobre à 1h45 pour rallier Karachi, la seconde escale obligatoire. Le vol se déroule dans de bonnes conditions jusqu'à ce qu'à 13h, au moment de se poser, Arnoux constate que la roue gauche du train

d'atterrissage refuse de sortir de son logement. Les trois hommes tournent alors au-dessus du terrain pour consommer le reste de carburant et tenter soit d'extraire la roue récalcitrante de son logement, soit de rentrer la roue droite.

Ils n'y parviennent pas et doivent atterrir sur une roue. L'aile gauche est brisée, l'hélice gauche est tordue et le fuselage endommagé. Arnoux, Japy et Micheletti sont indemnes, mais dans l'impossibilité de réparer, sont contraints d'abandonner alors qu'ils sont en tête de la course avec 2500 km d'avance sur Détroyat et son équipage.



L'équipage du Caudron Gôland C.444 F-AOMS : de gauche à droite Maurice Arnoux, André Japy, Jérôme Micheletti

Le Breguet Fulgur se retrouve alors en tête. Une voiture arrivée d'Athènes avec du carburant lui permet de décoller de Corinthe le 26 octobre à 4h35 pour rejoindre Athènes à 5h20. Le plein complété, il prend à 6h22 la direction de Bagdad pour s'y poser à 12h46. Il redécolle pour Karachi, mais n'y parviendra pas. La rupture d'une canalisation d'huile contraint Détroyat et son équipage à abandonner la course à Bouchir vers 16h25.

Un seul équipage reste encore en course, celui du Caudron F-AOMX, qui quitte Lyon-Bron, le 26 octobre à 8h pour Le Bourget où il arrive à 9h55. Après réparations, l'avion repart pour la troisième fois du Bourget, le 27 octobre à 10h31. Henry souffre d'une angine, Victor-Michel Beaufol, radiotélégraphiste à Air Bleu, et Rocroix, mécanicien prennent le relais au pied levé. Le nouvel équipage survole Ajaccio à 14h03, puis se pose à Tunis à 16h02 pour en repartir à 20h10.

Le 28 octobre, à 7h30, le Caudron atterrit à Mersa Matruh (Égypte) et repart à 9h50 en direction de Bagdad. Après avoir fait escale à Bagdad à 20h08, Challe doit abandonner à Bassorah après l'éclatement d'une bielle de l'un de ses moteurs. Il n'y a plus de concurrents dans cette course, qui s'achève en fiasco...

1936 nov - Le raid Paris-Tokyo et l'accident sur le mont Sefuri

Le 15 novembre à 23h46 André Japy s'envole du Bourget à bord du Caudron C.631 Simoun F-ANXA équipé d'un moteur Renault 6Q-01 de 220 ch pour un nouveau défi : relier Paris à Tokyo en moins de 100 heures.

Le Caudron Simoun F-ANXA est prêté à Japy par la société Caudron. Genin et Robert avaient établi (18-21 décembre 1935) un nouveau record de rapidité le record sur le trajet Paris - Tananarive en 57h35 (8900 km) à bord de ce même appareil Simoun F-ANXA « Gody Radio » alors peint en bleu. Japy l'avait fait repeindre en rouge.



Livrée « Gody Radio »



Le F-ANXA en route vers Tokyo

N'ayant pas obtenu les autorisations pour survoler l'URSS, Il emprunte l'itinéraire sud, et fait escale pour avitaillement en carburant à Damas, Karachi, Allahabad et Hanoi, qu'il atteint 51 heures après son départ du Bourget : un nouveau record sur ce trajet, qui lui vaudra la coupe de Sibour.

Il décolle de Hanoi 2h plus tard pour Hong Kong où il atterrit le 18 novembre à 17h10 (heure locale).

A peine posé André Japy redécolle en direction de Tokyo, mais la météo se dégrade fortement et il doit faire demi-tour pour attendre une

amélioration. Le lendemain 19 novembre à 5h25 du matin, après 13h d'attente qui lui ont permis de prendre un peu de repos, André Japy quitte Hong Kong pour parcourir les 2900 kilomètres le séparant de Tokyo, soit une dizaine d'heures de vol direct.

Laissons-le raconter : ... " *Ce jour-là, après avoir passé Shanghai, le temps s'est soudainement gâté. Outre la pluie, je volais contre un vent fort de 40 à 50 m/s et mon petit appareil a commencé à être secoué des deux côtés. J'avais l'impression qu'à tout instant nous allions être renversés, j'ai empoigné encore plus fortement le levier de pilotage. Après réflexion, afin d'éviter d'être trop secoué, j'ai réduit ma vitesse de 300 à 240 km/h. Mais le vent est devenu de plus en plus fort, rien ne semblait pouvoir arrêter ce ballonnement.... J'avais pris l'île de Kyushu pour objectif et suis arrivé non sans peine dans le département de Nagasaki, vers Nomozaki. Quel soulagement et quelle joie j'ai ressentis ! J'avais atteint le Japon. Lorsque soudainement, je me suis aperçu que je n'avais presque plus assez d'essence.*

Aller jusqu'à Tokyo étant devenu impossible, j'ai décidé de faire un atterrissage forcé quelque part. Au début j'ai pensé aller jusqu' Osaka mais j'ai réalisé que cela pouvait être dangereux de nuit aussi ai-je choisi l'aéroport le plus proche, celui de Fukuoka. J'ai commencé à perdre de l'altitude pour voler sous les nuages J'ai notablement réduit ma vitesse et mon altitude de façon à voler 200 - 300 m du sol pour trouver mon chemin. Après moins d'une heure, je me suis heurté à une épaisse couche de brouillard, j'ai vaguement distingué, entre les nuages et la couche de brouillard, le faite du mont Sefuri. J'ai immédiatement repris de l'altitude pour passer le sommet sans problème. J'allais passer la montagne lorsque je fus saisi et projeté dans une poche d'air, ce que nous craignons le plus. L'appareil a fait une chute de 100 m pour venir s'écraser sur le mont.

C'est la fin ! En un instant mon corps a été saisi d'effroi. J'ai vu défiler devant mes yeux les visages de ma mère, de mon père et de mes amis ... "

Le sauvetage de Japy-san par des villageois japonais est merveilleusement raconté le livre de Chiaki Gondo *Les Ailes blessées, le sauvetage d'André Japy sur le mont Sefuri.*



L'épave du Caudron C.631 Simoun F-ANXA après son accident sur le mont Sefuri.

Des villageois qui se trouvaient dans la forêt iront quérir des secours et rechercheront l'avion dans le brouillard en luttant contre la nuit proche. Ils retrouveront l'épave en se guidant sur les appels de Japy.

Découvrant qu'il s'agit d'un étranger, ils décident de le descendre au village qu'ils atteindront après beaucoup d'efforts à 23h soit 6h après l'accident." S'ensuivra une démarche **continue de solidarité au-delà des frontières et avec la ville de Fukuoka comme épice**ntre.

Cette amitié perdue entre les villes jumelées de Kanzaki et de Beaucourt. Ils continuent à partager leurs souvenirs et renforcer leurs liens par des échanges de toutes formes : en 1995 une délégation japonaise de 33 personnes est venue à Beaucourt, puis en 1996 les beaucourtois sont venus au Japon pour célébrer les 60 ans de l'accident et remercier la population de son dévouement.



Le 17 avril 1937 André Japy atterrit au Bourget après sa convalescence et retrouve sa mère et tous les officiels venus le féliciter. Il aura relié la France au Japon en 75 heures et 15 minutes sur un parcours de plus de 14 000 km. Le record ne sera pas battu.



Le 17 avril 1937 André Japy atterrit au Bourget après sa convalescence et retrouve sa mère et tous les officiels venus le féliciter.

En réalité, il décolle d'Istres le 30 novembre à 9h37, traverse la Méditerranée, survole l'Égypte puis le Soudan anglo-égyptien et se pose à Djibouti le 1er décembre à 13h30 heure locale (11h30 GMT) en établissant un nouveau record international de distance pour avions légers : 5100 km parcourus en 25h53 à 196 km/h de moyenne.



Caudron C.600 Aiglou Renault de 100cv F-ANSI

"Ce vol n'a pas été aisé. Après mon décollage avec une charge de 2300 kg qui m'oblige à rouler sur plus d'un kilomètre avec un avion qui ne donne que 60 ch, j'ai volé à basse altitude jusqu'aux Bouches de Bonifacio.

Au début de la nuit comme j'approche de la Sicile je suis assailli par une pluie, et quelle pluie ! Cela coulait jusque dans la carlingue. Je dois m'enfoncer entre deux colonnes noires et lutter contre les violentes dépressions. La grêle crépite sur les ailes avec un bruit qui couvre celui du moteur. Lorsque j'aborde la Tripolitaine mes ailes meurtries portent la trace de cette lutte de plusieurs heures.

Je trouve alors comme une récompense des vents favorables continus au-dessus du désert. Je survole le Nil jusqu'à la mer Rouge. Là de petites émotions : alors que je survole Le Caire, je m'aperçois que la température monte terriblement : 45°, 55° et même 70°, je me prépare à sauter en parachute ... puis tout s'est arrangé ... et je me pose soulagé d'avoir évité la panne carburant car mes réserves étaient plus que critiques !"

Le 3 décembre décollage de Djibouti à 6h pour un retour vers la France via Massaoua, en faisant escale au Caire et à Tunis d'où il décolle le 6 à 9h35. Il était attendu vers 13h à Marignane mais n'arrivera qu'à 16h20 au grand soulagement de tous.

Que s'est-il passé ?

« Je volais très bas pour éviter d'être déporté. Je pique droit vers l'Ouest, mais la tempête faisait rage. La bourrasque devait atteindre 200 km/h, et mon "Aiglou" avait peine à résister aux rafales. Fortement ballotté, tout craquait à bord. Jeté à droite, à gauche, piquant dans des trous, je lutte désespérément contre les éléments déchaînés. A un moment donné, j'eus l'impression très nette que mon avion allait se disloquer. J'avais perdu tout

神崎市・ボークール市 友好姉妹都市提携20周年 アンドレ・ジャビー氏救出80周年 記念特集

©岡い合わせ 企画課 企画係 ☎57-0102

今から80年前の昭和11年11月19日、袴振山に墜落遭難した冒険飛行家アンドレ・ジャビー氏を袴振の住民が救出しました。この出来事をきっかけに、平成8年、神崎市（当時袴振村）とフランス共和国・ボークール市は、友好姉妹都市提携を締結しました。

今年は友好姉妹都市提携から20周年、ジャビー氏救出から80周年という節目の年にあたり、これを記念してボークール市代表団を招き、10月に神崎市で記念式典を開催します。



André Japy / アンドレ・ジャビー
[1906-1984]

1904年フランス、ボークール生まれ。ボークール繁栄の礎を築いた名家ジャビー一族出身。28歳でパイロット免許取得後は、自作の飛行機で世界各地への飛行に挑戦し、「空の英雄」と呼ばれていた。32歳の時、ハリエー東京圏の郵便飛行に挑んだ。



▲機体コードロン・シムーン機に乗り込むアンドレ・ジャビー氏

1936 幸ひ搭乗者生命無事

▲機体とパラシュートで作った担架でジャビー氏を運ぶ地元消防団

市報かんざき 2016.10月号 4

1937 nov - Istres-Djibouti, record de distance pour avions légers

Le 6 novembre il annonce se rendre à Istres pour terminer les préparatifs d'un nouveau record de vitesse sur Paris - Saigon sur le Caudron C.600 Aiglou à moteur Renault de 100 ch F-ANSI, qui lui a été prêté par l'aviatrice Andrée Dupeyron.

contrôle de mon appareil et de mes instruments de bord. Je crus que c'était la fin. Je fermes les yeux.

Pourtant l'avion tient le coup mais j'avais perdu Bonifacio de vue. J'avais été entraîné « en peine gomme » à 220 km/h en deçà de la Corse. Je reviens longer la côte et tente de franchir le cap, je réussis dans une lutte acharnée et me dirige vers les côtes françaises, toujours dans la tourmente qui se calme un peu à une centaine de kilomètres de Marignane ... Djibouti et le Japon ne sont rien à côté de ce voyage Tunis – Marseille ».



Ce record a été homologué comme « record international de distance pour avions monoplace de moins de 6,5 l de cylindrée ». Il a en outre bénéficié d'une prime de 150.000 Francs du ministère de l'Air.

Le 20 décembre décollage d'Istres à 14h47 avec Morizot comme passager pour tenter de battre le record de distance pour avion léger cette fois avec passager. Il se pose le 21 à Wadi Halfa (terrain d'Imperial Airways au Soudan) à 7h45 (GMT) soit 3643 km parcourus en 17h15.

Au retour ils doivent se poser près de Tripoli en panne d'alimentation d'essence : "La canalisation d'essence est rompue mais l'appareil est miraculeusement intact. Toutefois nous sommes obligés de le faire transporter à l'aérodrome de Tripoli car le décollage est impossible dans la palmeraie.

Réveillon passé autour du moteur : cambouis au caviar, essence au champagne. La vie est quand même belle. Espérons repartir demain."

Le 31 décembre, Japy conclut l'année avec deux autres records : d'abord le record international d'altitude pour avion monoplace de 9 litres de cylindrée (4900 m), puis le record d'altitude pour avion multiplaces (5118 m).

1938 jan - Le prix Henry-Deutsch-de-la-Meurthe

Le 26 janvier est décerné à André Japy pour son raid Istres - Djibouti. En mars la Fédération Aéronautique Internationale lui remet la médaille Louis Blériot pour l'ensemble de ses exploits.

La société anonyme des Etablissements Japy Frères est confrontée à d'importantes difficultés financières qui conduisent à l'entrée au capital de la société Worms & Cie afin d'éviter un dépôt de bilan. André Japy doit consacrer plus de temps à la société familiale.

1939 - L'occupation, puis la "retraite" ...

En avril 1939 André Japy teste un nouvel avion de Grand Raid : le Caudron C.860 F-ARER équipé d'un moteur Renault 6Q-03 développant 240 ch et dont l'autonomie doit d'atteindre 7.500 km (cet appareil sera affecté au CEMA - centre d'essais du matériel aérien - de Villacoublay actif de 1936 à 1940).



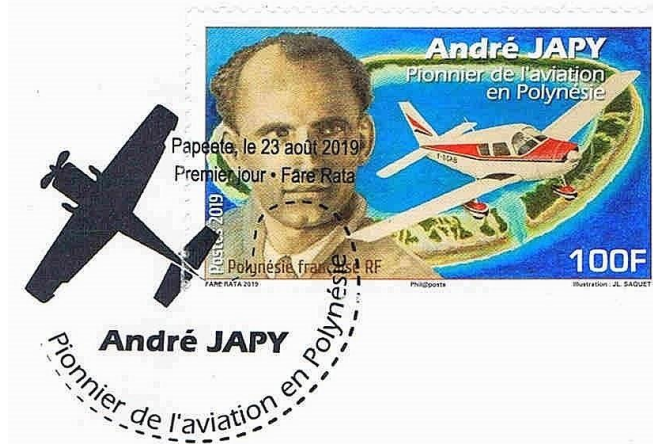
André Japy devant le Caudron C.860 F-ARER



Incorporé en mars 1940 comme lieutenant dans une escadrille, il est démobilisé en juin et se marie le 14 décembre à Nice avec Anna-Lisa Johnson.

Après le départ Pierre Pucheu, PDG des établissements Japy pour devenir ministre de Pétain, André et Albert Japy doivent prendre la direction pour gérer au mieux les rapports avec l'occupant tout en sauvant les emplois.

En 1945 André Japy s'inscrit comme membre de la Société des Océanistes. Il est engagé au service météorologique de Papeete dont il prendra la charge pendant 17 ans en s'impliquant dans la vie locale, utilisant son Piper pour des opérations humanitaires, facilitant la construction de pistes d'atterrissage dans les îles.



Il reviendra en France où il décédera d'une crise cardiaque le 10 octobre 1974.



Japon – Le crash de Sefuri

A JAPY « Je me demande s'il est sur la terre un autre pays où j'aurais été traité avec autant de soin, de sympathie et de respect »

Article paru d'abord dans le « Bulletin de la Société des M.-E ». (en février 1937) puis dans le journal: La « Croix de Paris » au 1er Avril 1937.

Le soir du 20 novembre 1936, de retour à l'évêché, après une journée entière passée à la montagne, plusieurs missionnaires évoquaient le souvenir des grands oiseaux chantés par H. Colas... . C'est que leur esprit était encore préoccupé de la vision d'un de ces aigles glorieux qu'ils venaient de contempler, mort, couché sur le flanc de la montagne de Sefuri, à 50 km de Fukuoka.

Dans une maison en bois, aux planches mal jointes, un homme, tout jeune encore, est là, étendu sur une civière. Des bandelettes de gaze entourent ses mains et sa tête ; sa jambe gauche fracturée est maintenue entre deux planches ; les vêtements, encore tout maculés de sang, font penser à un de ces rescapés, trouvé dans un trou d'obus, le soir d'une bataille.

Malgré la souffrance des chocs et des meurtrissures, cet homme a conservé un visage calme et serein. A quatre kilomètres de là, plus haut dans la montagne, au milieu des branches cassées et des feuilles dorées par l'automne, un avion gît sur le sol. Il a perdu ses ailes dans sa chute ; on les voit déchiquetées, accrochées à quelques branches. Sa carcasse ouverte laisse passer ses entrailles au travers d'une plaie béante on lit, sur la queue de l'avion, ces mots : « Simoun ». «Avions Caudron Renault ».



Le Simoun accidenté sur le Mont Sefuri

C'est le journal du matin qui apporta à l'évêché de Fukuoka la nouvelle de l'accident survenu la veille à l'aviateur français André Japy : L'avion s'est écrasé dans la montagne de Sefuri, les premiers soins ont

été donnés au blessé par le Docteur du village de Kanzaki.

Missionnaires, Français, notre devoir est tout indiqué : aller au plus vite au secours du blessé ; cinquante kilomètres à franchir : vite, une auto. Ainsi dit, ainsi fait. Portant tout le personnel de l'évêché, c'est-à-dire Mgr Breton, les PP. Roullier, Murgue et Trudel, notre auto s'élance à toute vitesse sur la route, tantôt goudronnée, tantôt pierreuse, ou ravinée par la pluie.

En moins d'une heure, nous couvrons la distance qui nous sépare de la localité indiquée par le journal : Kanzaki, sise à la lisière de la préfecture de Saga ; là, le Docteur nous apprend que l'aviateur a été laissé dans la montagne, dans une maison servant de dispensaire aux habitants du village de Sefuri. Pas de temps à perdre. Nous repartons, guidés cette fois par la police, dont la bienveillance est à toute épreuve.

L'ascension est lente, pénible, périlleuse même à certains moments, sur un chemin de montagne plus propre à livrer passage à une caravane de mulets qu'à une Renault 16 CV ; témoin certain petit pont en bois recouvert de paille, que la prudence la plus élémentaire nous fait franchir à pied, et encore ce ravin dans lequel, à la descente, le soir de ce même jour, notre auto glissa, sans cependant perdre équilibre. Il est dix heures du matin quand nous atteignons le dispensaire de Sefuri.

Le P. Brenguier, qui préside aux destinées religieuses du district, avait appris l'accident par les journaux du matin et il n'avait pas attendu un ordre ou un mandat officiel pour porter secours à un compatriote, à un héros tombé au champ d'honneur.

Lorsque nous arrivons auprès de Monsieur Japy, depuis une heure déjà le Père est à son poste, servant d'interprète auprès du médecin, des gens de la maison, des visiteurs, voire des policiers, heureux de profiter de la science linguistique du Père pour remplir les formalités exigées en pareil cas.

S'adressant à ce héros de l'air : « Eh bien ! Mon brave, comment allez-vous ? » Dit Monseigneur. Mais je vais bien, c'est-à-dire que je suis étonné d'être vivant après une pareille chute !... Donner dans les arbres à 300 kilomètres à l'heure et s'en tirer avec une jambe cassée, un poignet fracturé et une légère blessure à la tête, vous avouerez que c'est un record de chance ! Oui, n'est-ce pas ; mais vous devez souffrir !

Non ! Quoiqu'encore étourdi par le choc, je suis assez bien maintenant ! Hier, j'ai beaucoup souffert,

avant que l'on me délivre de ma carlingue où j'étais prisonnier. Mais, comment donc est arrivé votre accident ?

Le courageux aviateur nous fait alors le récit de la catastrophe : « Tout se passa bien depuis Paris jusqu'à Hongkong, distance que je négociai en 55 heures de vol, avec étape à Damas, Karachi, Allahabad et Hanoï. Mais depuis Hongkong, j'eus à lutter contre un vent d'une grande violence, lequel m'obligea à dépenser plus d'essence que je ne l'avais prévu. Aussi, en touchant les côtes du Japon, je vis qu'il me serait impossible d'aller ainsi jusqu'à Tôkyô ; je décidai donc de me ravitailler à Fukuoka.

« Devant franchir les collines qui séparent la côté Est et la côte Ouest de l'île Kyushu, je volais à huit cents mètres d'altitude environ ; j'allai franchir le col lorsqu'un brouillard épais s'éleva, me rendant toute visibilité impossible. Soudainement, j'entrai dans un trou d'air, et mon avion fut secoué si violemment que j'allai donner de la tête sur le plafond de la carlingue. La brutalité du choc m'étourdit l'espace de quelques secondes, une minute peut-être...

Que s'est-il passé pendant ce temps ? Mon avion descendit-il de quelques mètres sans que je m'en aperçoive ? Je ne saurais le dire. Toujours est-il que, subitement, j'aperçus devant moi les arbres de la montagne. Alors, une seule chance de salut m'était donnée : mettre tous les gaz pour cabrer mon avion et remonter verticalement. Je le fis, mais trop tard ; j'accrochai les arbres et je vins m'écraser sur le sol ». Mais, lui dis-je, vous avez perdu connaissance à ce moment-là ?

Non ! Je souffrais trop !... Je criai de toutes mes forces pour appeler à mon secours... Et dans le lointain, j'entendis une voix. J'étais sauvé ! C'était un ouvrier qui, travaillant dans la montagne, avait entendu le bruit de mon moteur et le choc de mon atterrissage brutal. Le village de Sefuri fut alerté, et une vingtaine d'hommes se mirent aussitôt à ma recherche ; mais le brouillard était tellement épais que, tombé à 4 heures de l'après-midi, je ne fus découvert que deux heures plus tard !... Ah ! Ces braves gens ! Qu'ils ont été bons et charitables pour moi ! Ils ont fait à mon égard tout ce qu'ils auraient pu faire pour l'un des leurs. Je leur dois la vie ! Puis il ajouta : « Je me demande s'il est sur la terre un autre pays où j'aurais été traité avec autant de soin, de sympathie et de respect ».

Ces sentiments de bienveillance, nous devions les rencontrer nous-mêmes à chaque instant de cette journée mémorable, passée au fond des montagnes de Kuboyama et au village de Sefuri. Ainsi sont nos campagnes éloignées de l'agitation et des agitateurs des villes ; elles reflètent encore le vrai visage du

Japon d'autrefois, aux mœurs si simples, si naturelles, si hospitalières. Arrivé depuis quelques instants, le médecin-chef de l'hôpital de Saga offre au blessé ses services et refait ses pansements : moment pénible. Au dehors, on entend le ronflement des autos grimpant la côte. Les visiteurs arrivent, les cadeaux affluent : corbeilles de fruits, gerbes de fleurs, etc...

C'est d'abord le chef des pompiers du village qui, de grand matin, a mobilisé les cent et quelques membres de sa corporation, lesquels attendent dehors les ordres de service, accompagnent les visiteurs, ou encore élargissent le chemin aux endroits difficiles.

Au nom des 150 élèves de l'école du village, massés silencieusement sur le bord du chemin, deux enfants demandent et obtiennent la permission de venir offrir leurs vœux à l'aviateur français ; d'une voix timide, l'un d'eux lit un compliment qui est traduit par le Père Brenguier.

« Dites-leur, déclara André Japy, les larmes aux yeux, que je suis touché, très touché de leur gentillesse ». Et de sa main valide, il caressa la tête de l'enfant qui s'approchait pour lui présenter un superbe bouquet de marguerites et de chrysanthèmes.

Puis à tour de rôle, le Directeur et les Maîtresses d'école, le maire, le chef de la police, s'approchent respectueusement du pauvre grabat, pour dire au blessé leur profonde sympathie. A leur tour, les autorités civiles et militaires se présentent. Le Préfet de Saga envoie son représentant porter, avec l'expression de son admiration, une miche de pain et quelques conserves alimentaires, difficiles à trouver à 800 mètres d'altitude. Le Général de division dépêche deux médecins militaires, dont l'un tiendra à accompagner André Japy jusqu'à l'hôpital de Fukuoka. M. Vauquelin, professeur au lycée supérieur de Fukuoka, arrive, suivi d'une longue théorie de visiteurs.

De mémoire d'homme, la paisible vallée de Sefuri n'avait vu pareille animation. Peut-être non plus l'aviateur n'avait-il jamais vu de ses propres yeux un pareil contraste de pauvreté et de sympathie naturelle d'une part, de grandeur et de politesse exquise de l'autre. Le va-et-vient continu, la suite ininterrompue d'entrées et de sorties, la présentation et l'échange des compliments donnaient à cette modeste chambre d'infirmerie les allures d'un salon au milieu de Paris.

Pour donner au blessé des soins en rapport avec son état, il importait de le transporter d'urgence à l'hôpital de l'Université de Fukuoka, dont le staff a

la réputation de compter parmi les meilleurs Docteurs du Japon. Sur ces entrefaites, le Dr Miake, dépêché par l'Université elle-même, arrive fort à propos pour décider, de concert avec Mgr Breton, le transport du blessé. Couché sur un brancard, il sera descendu jusqu'à la route carrossable, et de là l'ambulance le conduirait jusqu'à la capitale du Kyushu.



André Japy transporté par les pompiers de Sefuri vers une route carrossable

Pendant que le P. Brenguier veille à ce que tous les préparatifs soient faits en ce sens, nous continuons l'ascension de la montagne jusqu'au lieu de l'accident, pour recueillir les cartes et les papiers de l'aviateur, qui étaient demeurés dans la carlingue.

Au pied de la dernière côte, un bol de riz nous attend chez le chef du village ; il est le bienvenu. Puis, sans perdre de temps, la montée commence : une heure environ de montée pénible à travers les pierres, les trous, les dépressions de terrain. Mais quel site agréable ! Cette terre volcanique, jadis soulevée et convulsée sous la poussée du feu interne, s'est reposée en une infinité de plis et de replis. Ces montagnes n'ont certes pas la simplicité de nos montagnes de France, mais sous les feux du soleil, leurs lignes sauvages, animées de brusques inflexions, leur donnent cependant des gestes et des allures de majesté.

Pour nous guider, un groupe important de pompiers du village et quelques policiers nous accompagnent ; l'on dirait un pèlerinage à quelque lieu sacré. Après bien des efforts, suant, soufflant, nous arrivons près des restes de l'avion. Là aussi, un groupe de pompiers, placés en factionnaires, protègent les débris glorieux contre la foule des curieux, désireux d'emporter des reliques... Nous souvenant des déclarations de l'aviateur, il nous est facile par l'imagination de reconstituer l'accident, tout en déplorant amèrement que notre héros ait été arrêté si près du but. Néanmoins le résultat obtenu par André Japy reste étonnant, et la malchance qui l'a vaincu, loin de le rabaisser, ajoute au contraire à sa gloire et à son mérite. Nous sommes fiers qu'il y ait en notre pays des âmes

fortes, trempées comme la sienne, pour affronter seul dans l'espace et la nuit les périls des altitudes. Il est près de 4 heures quand nous arrivons au village ; André Japy vient de quitter la modeste mais si accueillante maison de Sefuri. A 300 mètres plus bas, dans la vallée que nous dominons, une vraie procession se déroule, suivant les contours de la montagne ; ce sont les admirables campagnards qui transportent le blessé jusqu'à la route où la voiture l'attend, 3 kilomètres plus loin. Jusqu'au bout, ces braves gens ont voulu témoigner leur sympathie à l'infortuné aviateur.

Peu à peu le soleil descend à l'horizon ; notre blessé, sensible à la fraîcheur des soirs d'automne, semble grelotter sur son brancard. Nouveaux Saints Martin, les PP. Roullier et Murgue le couvrent de leur manteau. Et sous les feux du soleil couchant, témoin de cette union des cœurs et des âmes, la montagne devient un théâtre grandiose où se joueront les féeries et les drames de la lumière mourante.

Enfin l'auto-ambulance de Fukuoka apparaît. On y installe le blessé avec toutes les précautions possibles ; puis Mgr Breton prend place à son chevet avec le médecin civil de Saga et le médecin militaire de Kurume.

Au moment où notre aviateur, tout ému, fait ses adieux aux pompiers de Sefuri en promettant, une fois guéri, de venir les revoir et les remercier, arrive le Commandant Bruyère, attaché de l'Air près l'Ambassade de France de Tôkyô, venu pour apporter au cher Japy les sympathies officielles et la nouvelle de son élévation au grade d'Officier de la Légion d'Honneur. Enfin l'auto s'ébranle, emportant le héros du jour. A 8 h. 30 du soir, sans trop de difficultés ni de souffrances, M. Japy fait son entrée à l'Université de Fukuoka, où l'attend le célèbre Docteur Chirurgien Gotô, entre les mains duquel Monseigneur remet le cher blessé.

Quelques jours se sont écoulés depuis que la montagne de Kuboyama a vu tomber l'un de nos grands oiseaux de France. Etendu sur son lit d'hôpital, l'aviateur repose, calme, attendant la guérison ; tout laisse prévoir qu'elle sera rapide. Je ne saurais exagérer en disant encore la bienveillance et la sympathie dont est entouré Monsieur Japy. A l'hôpital, Docteur, Internes, Infirmières sont d'un dévouement admirable. Puis, faisant écho aux nombreux télégrammes venant de la « Douce France », chaque jour arrivent à l'aviateur français cadeaux et lettres de félicitations, lettres vraiment touchantes, tellement elles sont simples, désintéressées, sincères. Il en vient du Japon même, de Corée, du Saghalien, à tel point que Monseigneur a dû se procurer les services d'un secrétaire pour y répondre et que le brave « Japy

San » (Monsieur Japy) me dit un jour : « Ah! Si j'étais arrivé sans accroc au but de mon voyage, je n'aurais pas connu tant de succès et surtout je n'aurais pas connu la vraie physionomie et le vrai cœur du Japon ».



Bienveillance et sympathie entourent Japy à l'hôpital

Quant à nous, Français et Missionnaires, nous continuons à témoigner à André Japy plus que de la sympathie, de l'affection, dirai-je, car s'il est le héros de tout le monde, n'est-il pas en quelque manière « notre héros » ? De concert avec le Docteur Gotô, Mgr Breton a fait les arrangements voulus pour rendre aussi agréable que possible le séjour de notre cher aviateur à l'hôpital, en plaçant d'abord à ses côtés deux infirmières dévouées, postulantes des Sœurs japonaises du Hômonkvai, dont l'une d'elles sait quelque peu le français.

Son Excellence était présente à l'opération assez douloureuse qu'il a dû subir peu après son entrée à l'hôpital ; pendant les jours qui suivirent, les PP. Roullier et Murgue se relayèrent auprès du blessé, soit le jour, soit la nuit, pour l'aider dans les moments pénibles et lui tenir compagnie. Enfin, chaque jour, de l'évêché et des couvents de la ville, à tour de rôle, partent pour l'hôpital les repas préparés « à la française », car le sashimi (poisson cru), délicieux certes pour les habitués, n'est pas précisément le mets rêvé de ceux qui débarquent au Japon.

Pendant ce temps, André Japy consulte les indicateurs des trains et des Compagnies de bateaux, car il a hâte de franchir les espaces ; il pense pouvoir sous peu réaliser un nouveau raid ; il est de ceux qui ne se laissent pas abattre par les difficultés.

Un mois encore environ au milieu de nous, puis il nous quittera pour aller revoir sa mère et ses amis de France. Pour nous, nous garderons longtemps son doux souvenir ; et lorsque, fatigués d'une

journée laborieuse ou pénible, nous ferons jouer les disques à la veillée, nous aimerons écouter la fameuse chanson de Colas, si pleine de sens et de vérité :

« J'ai vu tomber l'un des Oiseaux
Ivre d'azur, ivre d'espace,
Et le sang rougissait sa trace...
Mais voici qu'au lieu d'un blasphème
Montait encore une chanson,
Tant le sang veut être fécond.
Les grands oiseaux volaient quand même ».

Fukuoka, le 5 décembre 1936.

J. MURGUE, Mission apostolique de Fukuoka - Le vaillant aviateur est de retour en France, prêt à de nouvelles randonnées aériennes. Si son vol le ramène au Japon, il y retrouvera les missionnaires, heureux de n'avoir à lui adresser, cette fois, que des félicitations.





Sefuri lieu du crash

Kamikaze – L'aide au raid du “Vent Divin”

Le 15 novembre 1936, parti de Paris, André Japy passe Damas, Karachi, Allahabad, Hanoï et Hong-Kong et est sur le point de gagner son pari, rejoindre Tokyo. Hélas, pris dans une tempête, il se retrouve à cours de carburant et s'écrase sur l'île de Kyushu.

André Japy venait de relier la France au Japon en 75 h 15 mn sur un parcours de plus de 14.000 km... à bord de son Caudron Simoun F-ANXA.

Très sérieusement blessé, il doit rester cinq mois au Japon avant de se faire rapatrier.

Pendant la durée de cette convalescence et fort de l'expertise qu'il a développé sur cette route Europe-Asie, les Japonais le sollicitent pour mettre en place un raid exceptionnel de démonstration : un Tokyo - Londres, à l'occasion du couronnement à Londres du roi George VI à Londres, auquel assistait la famille royale japonaise.



Un raid dont l'histoire fut malheureusement occultée par la déflagration de la seconde guerre mondiale. Voici l'histoire du Kamikaze ou “Vent Divin” en route vers l'Europe.

1937 - Un “Vent Divin” Kamikaze vers Londres en 1937

Kamikaze : le nom n'a pas toujours été synonyme de pilote suicidaire. Pour preuve, la présence à Londres d'un “Kamikaze” (qui signifie “vent divin”), nom donné à un avion japonais très performant et très moderne, d'une version civile du Ki-15 de l'armée de l'air Nipponne.



Un Mitsubishi type 97, qui deviendra quelques années plus tard un des piliers des avions de reconnaissance et de bombardement léger Japonais.

1936 - Asahi Shinbum "le journal du soleil levant"

C'est, le plus grand quotidien du pays, il s'était lancé dans le sponsoring événementiel et avait décidé de s'offrir deux appareils de record, afin de porter en Europe, la renommée du Japon. Journal nationaliste, il pavoisait et ses avions portaient sur le bout des ailes et sur les flancs, un soleil levant.

Ces deux appareils connus sous l'appellation de Karigane "Oie sauvage", furent rebaptisés "Vent divin", comme ce souffle qui devait les porter vers l'Europe.

Le couronnement à Londres du roi George VI à Londres, auquel assistait la famille royale japonaise, allait donner l'occasion de ce vol événement, un Tokyo-Londres dans un temps le plus court possible, vers un nouveau record à établir.

Le 13 octobre 1930, un japonais, Seiji Yoshihara, avait déjà réalisé une première en reliant Berlin à Tokyo (exploit également fait par Marga von Etdorf en 1931, que le public du monde entier avait salué...).

L'honneur nippon était donc en jeu, l'avion sélectionné servirait de vitrine, en proposant un appareil aux performances très avancées. Tout métal, avec train fixe, comme beaucoup de ses confrères de l'époque, mais surtout avec un degré de finition des surfaces irréprochables : ses vis à tête noyée avait permis de proposer un appareil étonnamment lisse, peint de gris et de bleu et du

meilleur effet. L'aviation japonaise est en plein essor et le Ki-15, un de ses fleurons fort réussi.

André Japy avait tenté ce genre de record : le 15 novembre 1936, dans l'autre sens : parti de Paris, le français était passé par Damas, Karachi, Allahabad, Hanoï et Hong-Kong et était sur le point de gagner son pari. Hélas, pris dans une tempête, il s'était retrouvé à cours de carburant et s'était écrasé contre la montagne de Séfuri sur l'île de Kyushu.

L'incroyable et inusable André Japy venait de relier la France et le Japon en 75 h 15 mn sur un parcours de plus de 14.000 km... et tout cela à bord d'un "Caudron Simoun". Très sérieusement blessé, il devra rester cinq mois là-bas avant de se faire rapatrier.

L'année précédente, le 17 décembre 1935, il avait déjà relié Paris à Saïgon en solitaire dans son Aiglou après 87 h 30 de vol, à comparer aux 5 jours et 4 heures du record précédent de Goulette et Lalouette (novembre 1930), sur Farman 199.

Le 29 décembre 1935, un autre pilote : Antoine de saint Exupéry, accompagné de son mécanicien André Prévot, s'envole lui aussi, à bord d'un Caudron-Renault Simoun n° 7042 F-ANRY pour tenter de battre le record tout récent de Japy : c'est un ami de longue date du champion français.

Dans la nuit du 31 décembre, l'avion F-ANRY s'écrase en Libye. En plein désert et les deux hommes seront sauvés par miracle. C'est là paraît-il que Saint-Exupéry, car c'est bien de lui dont il s'agit, aurait eu l'idée de son Petit Prince... rédigé en 1942.



Tokyo-Londres, l'avion "Kamikaze" va effectivement réaliser un record, le premier enregistré par la fédération internationale avec des pilotes japonais.

En trois jours et demi, le vol Tokyo-Londres est réalisé. En décollant de l'aérodrome de Tachikawa-Tokyo le 6 avril 1937 à 14h, l'avion rejoint Taihoku (Taïpeh), à Formose avec un vol de 2236 km, puis rejoint Hanoi, distant de 1770 km et Vientiane en

Indochine française (à 785 km), puis se dirige vers Calcutta (1770 km) et Jodhpur-Karachi (1590 + 615 km) en "Inde britannique" et à nouveau une étape de 2010 km vers Bassorah et ensuite Bagdad (à 625 km) en Irak, et file ensuite vers Athènes, avec la plus longue étape et les pires vents rencontrés (2059 km) pour visiter, Rome à 1150 km et Paris (1150 également).



Le "kamikaze" atterrit à l'aéroport de Londres-Croydon sous les acclamations d'une foule imposante de spectateurs à 15h30 le 9 avril. Un vol d'une durée totale de 94 heures, 17 minutes et 56 secondes, le temps de vol réel pour cette distance totale de 15 357 km étant de 51 heures, 19 minutes et 23 secondes (à la vitesse moyenne de 162,8 km, ce qui peut paraître faible, mais le pilotage économique l'exigeait).



C'est la gloire : en Allemagne, les pilotes rencontrent Goering, en France on leur décerne la légion d'honneur, dans leur pays on les appelle déjà les "Lindbergh japonais".



Masaaki Iinuma (26 ans seulement) et Kenji Tsugagoshi, dont la mère était anglaise, le navigateur, ont réalisé un véritable exploit... qu'ils vont refaire dans l'autre sens. Ils repartent le 14 mai pour arriver à Osaka le 20 et à l'aéroport d'Haneda-Tokyo le 21.



L'avion "kamikaze" qui était venu les visiter annonçait pourtant, des méthodes de construction fort évoluées et une fiabilité à toute épreuve. Quatre années encore à attendre pour s'en apercevoir sous le choc de Pearl Harbor !

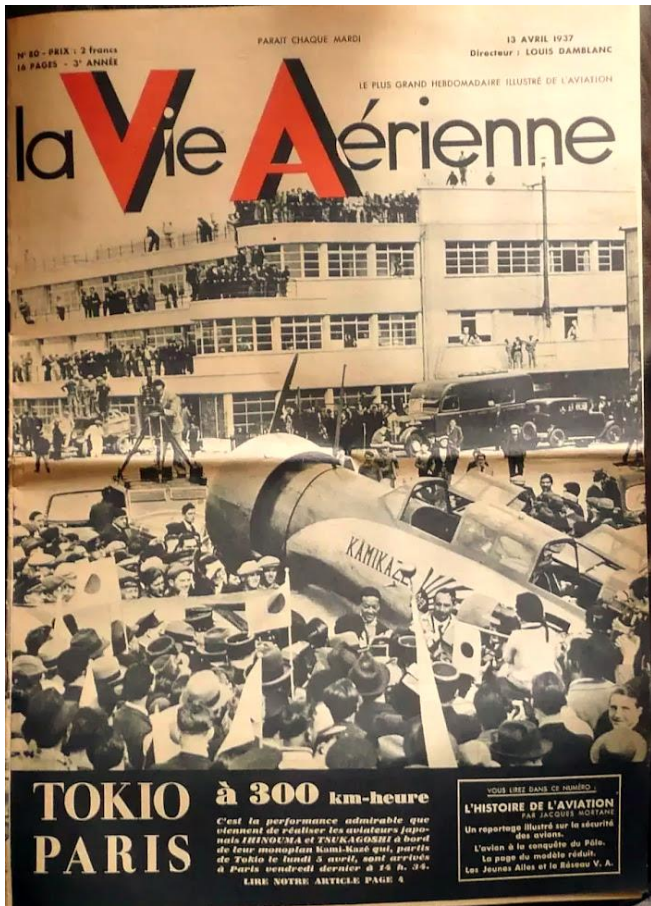
Au retour, ils feront même quelques cercles au large de Plymouth, autour du paquebot Queen Mary qui emportait le prince Chichibu.

Ils seront accueillis à Tokyo par une foule en liesse lançant des milliers de ballons dans le ciel. On édita de fort jolies cartes de Noël à l'effigie de leur exploit, et même des tasses à Saké, le sommet de la reconnaissance au Japon.

Les deux héros "immortels" du Japon mourront eux pendant la guerre : en décembre 1941 pour Iinuma, à 29 ans seulement, près de Phnom Penh, et en 1943 pour le navigateur Tsugagoshi, en convoyant vers l'Allemagne le prototype du Tachikawa Ki-77 qui disparaîtra sans laisser de traces dans l'océan indien, certainement abattu par des avions alliés en maraude.

Le Ki-15 portait le numéro 97 pour la simple raison qu'au Japon on calcule d'après le calendrier impérial, et que dans ce dernier, l'année 1937 se dit 2597. L'avion fut surnommé par les alliés "Babs" et connut donc une belle carrière : en 1937, les japonais avaient déjà levé un pan de leur réarmement, sans que l'Europe ou les Etats-Unis ne s'en inquiète plus que cela.





Le projet Ailes Rouges « Akai Tsubasa »

Le projet «Ailes Rouges - Akai Tsubasa» illustre et commémore l'histoire des liaisons Paris - Tokyo, l'avion Caudron-Renault Simoun et les relations franco-japonaises nées au début du siècle dernier autour de nombreux échanges et transferts de technologies, où l'aviation eut un rôle majeur. Au cœur du projet sont l'histoire d'un homme, André Japy, et du Caudron-Renault Simoun, qui grâce aux services qu'il a rendu pendant toute sa vie d'avion le place parmi les plus grands.

Si le défi de l'époque, proposé par le ministre de l'Air, de relier les deux villes en moins de 100 heures est resté inachevé, le nôtre est de faire voler un Caudron-Renault Simoun restauré, identique à celui d'André Japy, en France et sur la dernière partie du trajet Paris-Tokyo, à savoir le tronçon Sefuri / Kanzaki-Tokyo, soit sur la totalité du vol Paris-Tokyo.

En ce sens, le projet « Ailes Rouges - Akai Tsubasa » se résume ainsi :

- Achever la restauration de l'avion Caudron Simoun pour le remettre en état de vol et le présenter en vol en France.
- Poser un Caudron Simoun à Tokyo en hommage aux pilotes européens et japonais des raids Paris-Tokyo qui symbolisent les relations culturelles et industrielles qui unissent la France et le Japon.
- Organiser des événements qui prendront une résonance particulière en 2024, lors de la passation de la flamme olympique entre Tokyo et Paris. Il est également prévu de présenter le Caudron Simoun, pendant quelques semaines, dans un musée japonais.
- Commémorer le vol d'André Japy et animer le jumelage des villes de Beaucourt (ville natale d'André Japy), et Sefuri-Kanzaki, lieu où le pilote fut secouru et soigné.



Organisation et Pilotage du projet

Fondation Sasakawa

Masatoshi Watanabe Membre du Conseil d'Administration

La mission de la Fondation SASAKAWA, organisme privé, sans but lucratif et de statut français, est de développer les relations culturelles et d'amitié entre la France et le Japon.

Relations diplomatiques

Jules Irrmann Consul Général de France à Kyoto

Experts et personnalités

Christian Polak Conseiller Président, KK SERIC, Conseiller économique du gouvernement japonais

Shinji Suzuki Professeur émérite Université de Tokyo, Docteur of Engineering



Comité Fondateur, en soutien du projet

- Ms Yuko Aoki, Directeur Karuizawa Board of Education
- Mr Akihisa Arayama, Executive Director Aeronautic Journalist Association
- Mr Guy Bonaud, General Delegate in Japan, Saffron Group
- Mr Seiichi Fukao, Professor emeritus, Tokyo Metropolitan University
- Mr Mitsuru Fujino, Aeronautic Journalist Association
- Mr Yasushi Furukawa, Lower House Member, Former Governor, Saga Préfecture
- Ms Chiaki Gondo, Author
- Mr Taturou Ishibashi, President Kyuushuu University
- Ms Tomoko Itoh, Director Sasakawa Foundation, Tokyo Bureau
- Ms Junko Iwaki, Deputy chairperson, UN Women Association Japan
- Mr Shigeyoshi Kanda, GM Aviation heritage archive, Japan Aeronautic Association
- Mr Masahito Kidera, former Japanese Ambassador in France
- Ms Jennie Kimura, Japy family member
- Mr Yuki Kimura, Associate professor, Hokkaido University
- Mr Shigeyuki Matsumoto, Mayor, Kanzaki city
- Ms Keiko Okayama, Chairperson Asahi Elles Group

- Mr Meiji Suzuki, Former GM Aeronautic Dept. Asahi Shinbunsha
- Mr Nobuko Takagi, author
- Mr Hiroshi Takeda, Director General, Kuwana city medical



Association pour la Renaissance du Caudron Simoun

Stéphane Lanter Président, Commandant de Bord 777 chez Air France

Nicolas Japy Vice-président, Petit neveu d'André Japy

Ville de Beaucourt, Territoire de Belfort

Cédric Perrin Sénateur François Courtot Adjoint au Maire de Beaucourt, Maire honoraire de Beaucourt ; Sénateur du Territoire de Belfort

En charge de la Communication, du Tourisme et du Jumelage Beaucourt - Sefuri / Kanzaki ; Vice-président de la commission des Affaires Étrangères, de la Défense et des Forces Armées et Vice-président du groupe d'amitié France-Japon au Sénat

Experts et personnalités

Michel Tognini Astronaute, Général de Brigade, Astronaute avec deux vols (Navette Columbia STS93, Senior Engineering Test Pilot, Airbus Canada; Ancien pilote de chasse et pilote d'essais au sein Soyuz Tm14, Tm15 et Station Mir),

Christophe Marchand Pilote, Président du Groupement Aéronautique du CEV. Aujourd'hui pilote d'essais de l'Airbus A220. A pris part à la mise en ligne de ce nouvel avion,

Secteur industriel

Cédric Lescop Président de JetFly



Pontoise le Simoun en restauration



Histoire d'un jumelage franco-japonais Beaucourt - Séfuri-Kanzaki

Beaucourt et Séfuri-Kanzaki... une histoire à découvrir !

Beaucoup de personnes peuvent se poser la question : Pourquoi la ville de Beaucourt est-elle jumelée avec une ville japonaise ?

Pour répondre à cette question, il faut remonter jusqu'en 1936, année où l'aviateur Beaucourtois André JAPY a tenté de battre le record de vitesse entre Paris et Tokyo.

Beaucourt est la plus petite commune parmi les 54 villes françaises jumelées avec une ville japonaise.

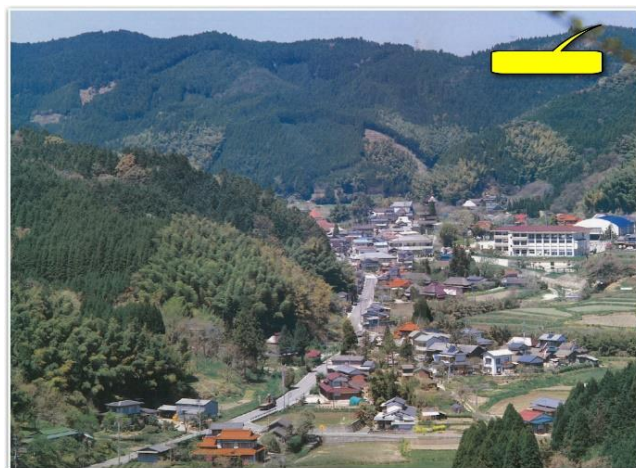


Beaucourt est une commune de 5300 habitants située dans le département du Territoire de Belfort en région Bourgogne/Franche-Comté dans l'Est de la France. Troisième ville de ce département, Beaucourt se situe au cœur du Grammont, un des sommets de la chaîne du Jura. L'altitude moyenne est de 440 mètres et sa superficie est de 4,94 km².

Séfuri, ville de Kanzaki



Séfuri est un petit village situé au pied du Mont Séfuri situé dans l'île de Kyushu à l'extrême sud du Japon.



Initialement, Beaucourt a été jumelée avec cette petite commune de quelques centaines d'habitants le 27 octobre 1996.

En mars 2006, Séfuri a fusionné avec Kanzaki, ville de 36 000 habitants. Elle fait partie de la préfecture (département) de Saga.

Kanzaki se situe entre les villes de Saga (240 000 habitants) et Fukuoka (1 500 000 habitants).

Désormais, donc, on ne parle plus de Séfuri qui est devenu un quartier de Kanzaki situé à une trentaine de kilomètres du centre de Kanzaki et compte actuellement environ 2500 habitants.

Pour des raisons historiques et avec l'accord de la mairie de Kanzaki, nous garderons l'appellation de Séfuri-Kanzaki.

1995-1996 - Engagement solennel entre Beaucourt et Séfuri

En juin 1995, une délégation d'élus de Séfuri a profité d'une visite en France pour venir sur les traces d'André Japy. Ils ont été reçus par le maire de Beaucourt, Jean Maillard et la municipalité de l'époque. Ils ont été invités par le maire de Séfuri afin de célébrer le 60^e anniversaire du sauvetage d'André Japy.

A cette occasion, un engagement solennel a été signé le 26 octobre 1996 pour sceller le jumelage entre Beaucourt et Séfuri.



Le livre de Madame Chiaki GONDO « Les ailes rouges »

Madame Chiaki Gondo, âgée actuellement de 96 ans était attachée culturelle à la préfecture de Saga. Elle a écrit « Les Ailes Rouges », un livre qui retrace l'aventure d'André JAPY et son accident sur le Mont Séfuri en 1936.

Madame Gondo, s'est rendue dans toutes les écoles de la région de Kanzaki et de Saga pour conter cet exploit. André Japy, considéré dans la région comme un héros, est régulièrement honoré. Son histoire de son aventure a fait le tour du Japon.



Ce livre est certainement à l'origine du jumelage des deux villes.

« Nous, Jean MAILLARD, maire de Beaucourt, Territoire de Belfort, France, et Mikio YAMAGUCHI, maire de Séfuri, Saga, Japon, faisons la promesse par cet accord de jumelage, de renforcer, grâce au souvenir du sauvetage d'André Japy, la compréhension mutuelle et l'amitié entre nos deux villes, par le développement de nos échanges culturels et économiques, pour le bien-être de nos concitoyens, le développement de nos régions et la paix de nos deux pays ».

Le Mont Séfuri, lieu du crash d'André Japy, d'une hauteur de 1 050 mètres se situe à environ 7 km du centre du village de Séfuri. On y accède par une route très escarpée. Au sommet du Mont Séfuri se trouve une station radio de la protection civile japonaise.

Séfuri possède un petit musée où l'on trouve, entre autres, l'aventure d'André Japy.



Musée A Japy à Séfuri

2018 - Visite des ateliers de restauration du Caudron-Simoun à Pontoise

Aboutissement du projet annuel, la classe de CM2 de Beaucourt a visité les ateliers de restauration du Caudron-Simoun à Pontoise. Un reportage a été réalisé par France 3.

Le Caudron-Simoun conçu en 1934 est un avion civil de petit transport ou de tourisme, il a une longueur de 8,70 m, une envergure de 10,40 m et une hauteur de 2,25 m. Sa vitesse maximale est de

310 km/h pour une distance franchissable de 1260 km. Cet avion a eu une très grande carrière dans des domaines qui marqueront l'histoire, il a fait l'objet de très nombreux exploits.

À ce jour il ne reste plus que deux exemplaires, l'un est au musée de l'Air et de l'Espace de Paris-Le Bourget, le second est en cours de restauration par l'association de sauvegarde du Caudron-Simoun à Pontoise, le seul avion promis à s'envoler dans les airs.



Sur les routes de l'Est sont Hanoi, Saigon et Tokyo

Ceci pour présenter les principales initiatives et les épopées sur le Cap Est depuis Paris, avant la seconde guerre mondiale. Les Caudron Simoun y figurent en bonne place et plus particulièrement dans le Challenge du ministère de l'air des paris – Tokyo en moins de cent heures.

L'objectif Indochine (Saigon ou Hanoi) y figure aussi : il était une destination de records ou d'étape sur le cap vers Tokyo, il fut aussi l'objectif de deux Caudron Simoun et célébrités contemporaines d'André Japy : Maryse Hilsz et Antoine de Saint Exupéry.

Pour parler des liens qui lient le Japon et la France dans le domaine aérien il faut remonter à la fin du 19ème siècle et au début du 20ème alors que l'aviation est encore balbutiante et que tous les pays industrialisés cherchent à développer et promouvoir ce nouveau mode de déplacement

Dès le début des relations entre la France et le Japon dans les années 1860, le domaine militaire joue un rôle prépondérant. La France apporte au Japon ses technologies et son savoir-faire, dispensé sur place par ses ingénieurs, et fournit le matériel d'armement le plus récent.

À partir des années 1910, la France qui était parmi les nations en pointe dans ce nouveau domaine en pleine expansion qu'était l'aviation fournit au Japon des avions de chasse et du matériel aéronautique.

Le premier pilote japonais est formé en France, il s'agit de Tokugawa YOSHITOSHI (1884-1963). Il rapporte de France un Henri-Farman avec lequel il effectue le premier vol d'un avion au Japon le 19 décembre 1910 sur le champ de manœuvre de Yoyogi à Tokyo.

1911

Pour se constituer une force aérienne, le Japon se tourne vers la France qui est à l'avant-garde dans ce domaine, aussi bien sur le plan du matériel que de la pratique. Une mission de la Marine impériale visite la France en 1911, dirigée par le vice-amiral Shimamura HAYAO (1858-1923) qui visite l'école de pilotage de Maurice FARMAN (1877-1964) à Buc et fait son baptême de l'air avec le célèbre industriel comme pilote.

En décidant de répondre favorablement à cette requête du Japon, la France pense à ses intérêts en Asie, notamment à l'Indochine.

La France va donc transférer vers le Japon son savoir-faire et ses technologies pendant plus de vingt ans

1912

Formation de nouveaux pilotes japonais en France, fourniture d'avions Maurice Farman, Nieuport, Spad et Morane-Saulnier.

1917

Malgré l'effort de guerre, la France accepte de livrer de nouveaux chasseurs au Japon qui seront déployés sur la nouvelle base de Kagamigahara près de Gifu.

1918

Le Japon demande la livraison de seize nouveaux chasseurs.

Mai 1918

La France donne son accord pour la livraison de six Spad, mais lie cet achat à la décision du Japon d'entrer en ligne aux côtés des Alliés, en proposant de créer un front oriental, une intervention militaire en Sibérie dont le Japon devient le principal acteur en déployant, à partir d'août, 73000 soldats sur trois provinces russes d'Extrême-Orient.

15 juillet 1918

Le Comité de guerre français décide finalement non pas de livrer six Spad, mais d'envoyer trente Salmson. En échange, le Japon accepte que l'organisation de l'aéronautique dans son armée soit réservée à une mission militaire française.

Georges CLEMENCEAU estime cette affaire de la plus haute importance pour les intérêts français au Japon et en Asie, et supervise les négociations avec l'attaché militaire du Japon, le colonel Nagai KITARU (1877-1934).

1925

Naissance de la première Armée de l'air du Japon sur le modèle français et avec des équipements d'origine française.

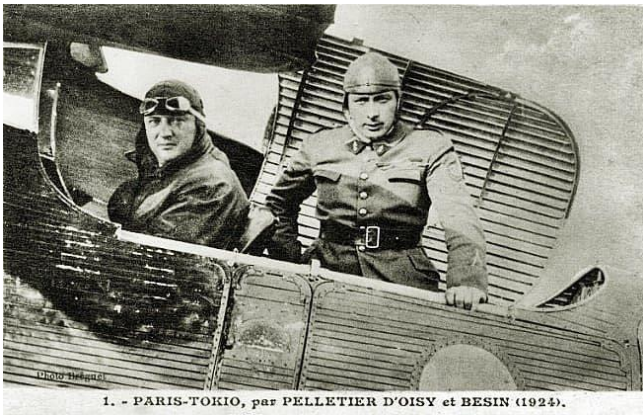
Les grandes entreprises de l'aviation au Japon, Mitsubishi, Nakajima, Kawasaki, invitent à leur frais de nombreux ingénieurs français qui travailleront au développement de nouveaux appareils jusqu'en

1935

L'une des conséquences de ces relations est que le lieutenant Pelletier Doisy reçoit l'ordre de mission qu'il avait sollicité lui permettant de rallier Hanoï en onze étapes et si possible, pour le prestige, de «pousser» jusqu'en Chine et au Japon, pour faire aussi bien et même mieux que les Américains et les Anglais, engagés à la même époque dans une course aux records aériens.

24 avril 1924

Georges PELLETIER DOISY et son mécanicien Lucien BÉSIN décollent à 6 h 45 de l'aérodrome de Villacoublay, sur "Breguet 19" équipé d'un moteur de la firme Lorraine-Dietrich pouvant développer une puissance de 400 chevaux.



1. - PARIS-TOKIO, par PELLETIER DOISY et BESIN (1924).

Victimes le 20 mai d'un capotage, alors que les deux hommes effectuaient la liaison Canton – Shanghai, ils continuent leur voyage sur un "Breguet XIV" fournit par les autorités chinoises.

Accueillis le 8 juin à Osaka dans l'enthousiasme, en particulier par le pilote japonais Kiyotake SHIGENO (qui avait participé au premier conflit mondial au sein de l'escadrille des Cigognes) ils se posent le 9 juin à midi sur le terrain de Tokorosawa près de la capitale japonaise, où ils sont accueillis par une foule considérable, dans laquelle figurent l'ambassadeur de France Paul CLAUDEL et l'attaché de l'air Marcel TÊTU.

Il leur a fallu 120 h de vol effectif (moyenne 168 km/h) pour rallier Tokyo.

A partir de ce vol, les raids vont se poursuivre avec plus ou moins de succès durant des années, initiés par quelques aviateurs européens, mais surtout par des pilotes français confirmant ainsi les liens aéronautiques entre les deux pays.

28 septembre 1925

Arrivée à Paris du premier raid aérien Tokyo-Paris. Deux appareils "Breguet 19 A-2" à moteur Lorraine, l'un avec le Capitaine Hiroshi ABÉ et SHINOHARA,

l'autre piloté par KAWACHI qu'accompagne le mécanicien KATACHIRI.

Partis de Tokyo le 25 juillet ils atteignent Moscou le 23 août 1925 après être passé par la Sibérie. Après une escale de 3 semaines à Moscou mise à profit pour réaliser une révision des appareils, ils quittent la capitale soviétique le 15 septembre pour arriver à Paris via l'Allemagne le 28 septembre 1925.

Au total, ils ont parcouru 14.130 kms en 65 jours. Leur exploit financé par le quotidien d'information Asahi constitue le premier voyage du Japon vers l'Europe par la voie du Nord.

13 - 22 juillet 1930

Un équipage italien Francesco LOMBARDI et le mécanicien Gino CAPANNINI relie Milan et Tokyo en 10 jours sur un «Fiat AS1».

Août 1930

Décrit par la presse internationale comme « Le Lindbergh du Japon», le pilote et journaliste Seiji YOSHIHARA à bord de son «Junkers junior » moteur Armstrong-Siddeley Genêt relie Berlin et Tokyo en onze jours via Koenigsberg, Smolensk, Sverdlovsk, Omsk, Krasnoïarsk, Chita, Harbin et Osaka



12 novembre 1930,

Maryse Hilsz s'élance seule de Villacoublay à bord du Morane « Moth » F-AJOE en direction de Saïgon (Indochine), destination



2 - 21 mars 1931

Un équipage français relie Paris et Tokyo sur un "Farman F 190". Christian Moench, fils du fondateur de la célèbre société Alsa, est un passionné d'aviation

Le voyage retour s'effectue du 26 mars au 19 avril, soit un trajet total de 35.000 kms pour 250 heures de vol.



11 juillet 1931

Marcel DORET, Joseph LE BRIX et le mécanicien René MESMIN décident de partir pour tenter de relever le défi de battre le record du monde de distance en ligne droite en empruntant le parcours Paris-Tokyo 11.000 Kms, une liaison sans escales jamais encore réalisée



Au petit matin de l'aérodrome du Bourget, Ils décollent sur un appareil de type monoplan de François Coty, à savoir un "Dewoitine", baptisé «Trait d'Union» équipé d'un moteur pouvant développer une puissance de 650 chevaux avec 8.100 litres d'essence présents dans le réservoir,

Mais c'était sans compter sur le givrage de l'appareil qui va obliger Marcel DORET à se poser en urgence à Nijne-Oudinsk de façon musclée, détruisant par là même le Dewoitine.

Seule consolation, aucune perte humaine à déplorer,

28 Juillet 1931

Amy JOHNSON et son copilote Jack HUMPHREYS sont les premiers à effectuer un vol de Londres à Moscou en une seule journée, parcourant à bord d'un de "Havilland 80A Puss Moth" les 2.830 km en environ 21 heures. De là, ils poursuivent leur route à travers la Sibérie jusqu'à Tokyo, établissant un record de vitesse entre le Royaume-Uni et le Japon en 79 heures de vol sur 9 jours.

Le voyage retour s'effectue entre le 28 août et le 9 septembre.

18 août 1931

Marga VON ETZDORF quitte Berlin-Tempelhof à 4 h 30 du matin sur son «A 50» pour relier Tokyo, où elle arrive le 28 août après un vol de neuf étapes. Marga VON ETZDORF est bien la première femme qui réalise un vol en solo d'Europe à destination du Japon.

Le 29 août, elle atteint la capitale japonaise après au total 12 jours de voyage (dont 11 jours de vol). Des milliers de personnes sont là pour l'accueillir à l'aéroport de Tokyo.

10 septembre 1931

DORET, LE BRIX et MESMIN décollent sur un second prototype pour tenter une nouvelle fois de relier Paris à Tokyo sans escale.



Dewoitine D33 « Le Trait d'Union n°2 »

Dans la matinée du 12 alors qu'il survolent l'Oural, la situation se répète, moteur calé, il faut évacuer. Mais cette fois l'issue n'est pas la même, Marcel DORET saute le premier. On présume que René MESMIN ayant un problème avec son parachute, Joseph LE BRIX n'a pas voulu abandonner son ami et tous deux périssent dans l'accident et l'incendie du Trait d'Union.

1er avril 1933

Maryse HILSZ avec le mécanicien LEMAIRE sur un "Farman 291" baptisé «Joé II» tente de relier Paris à Tokyo. Elle y parvient en 15 jours après une escale à Hanoï.

Le trajet retour est effectué du 23 avril au 14 mai.



26 janvier 1934

Maryse HILSZ tente à nouveau un Paris-Tokyo mais le 31 janvier son avion est sévèrement endommagé à Alep par une tempête. Maryse HILSZ n'arrive à Tokyo que le 6 mars soit 39 jours après son départ. Elle s'y voit décerner la Grande Médaille d'or de la Société impériale de l'aviation japonaise. Elle quitte le Japon le 20 mars, passant par la Chine et s'arrêtant quelques jours en Indochine.

12 décembre 1935

Seul à bord de son Caudron Aiglou F-ANVB, André Japy décolle d'Orly à 12h30 en direction de Saïgon pour tenter de battre le record établi sur le parcours par Goulette et Lalouette en novembre 1930 (5 jours et 4 heures sur un Farman 197).

Une prime de 150.000 F est accordée par le ministère de l'Air à qui battrait le record avant le 31 décembre 1935. Japy fait escale à Marseille puis Alexandrie, Damas, Karachi le 14, et se pose à Saïgon le 16 à 3h23 (heure de Paris). Les 10150km ont été parcourus en 3 jours et 15 heures, battant ainsi largement le record.

Le 29 décembre 1935

Ils sont à la poursuite du record d'André Japy, vieux de quelques jours en ce mois de décembre 1935. Antoine de Saint Exupéry est attaché au service de propagande d'Air France. Il dispose de son propre Caudron Simoun C.630, dont l'immatriculation F-ANRY est un peu l'anagramme de son nom : ANtoine de Saint ExupéRY.

Avec son mécanicien André Prévost, ils décident de tenter le raid Paris-Saïgon. Ils décollent du Bourget le 29 décembre 1935 à 7h02 et après avoir fait successivement escale à Marseille et Tunis ils se posent à Benghazi à 23h. (début du roman).



Après 3h30 de vol à une altitude de 2.000 mètres, l'avion rentre dans une zone nuageuse où il rencontre de fortes turbulences.

Saint Ex descend dans le noir le plus complet. 1.000 mètres ... 500 mètres ... l'avion descend toujours. L'altimètre indique 300 mètres lorsque le F-ANRY accroche le sol fait de cailloux et de sable, à la vitesse de 270 km/heure.

L'appareil est détruit

Le 15 novembre 1936, / Challenge des 100 H,

André JAPY sur le "Caudron-Simoun" F-ANXA, équipé d'un moteur Renault de 6 cylindres pouvant développer une puissance de 220 chevaux, modifié en monoplace, fait une tentative pour relier Paris à Tokyo. Il décolle du Bourget à 23 h 46 et après un passage par Strasbourg et l'Europe centrale et l'itinéraire Damas, Karachi, Allahabad, (avec un record de vitesse à la clé pour la liaison Paris-Hanoï effectuée en 51 heures, (contre 5 jours, 20 heures et

45 minutes pour Maryse Hilsz) il atterrit à Hanoi le 18 décembre à 2 h 18.

Le lendemain, JAPY décolle pour Hong-Kong où il atterrit à 8 h 08 ; il repart pour Tokyo à 8 h 20, mais doit faire demi-tour à cause du mauvais temps. Il repart à 21 h 35, mais toujours à cause du mauvais temps, à 1.000 kilomètres de Tokyo, il est obligé de se dérouter vers l'île de Kyushu, en cherchant à repérer le terrain de Fukuoka, il accroche les arbres et s'écrase au sol.

JAPY aura la vie sauve, il s'en sortira avec une blessure à la tête et une fracture à la jambe gauche.

7 décembre 1936 / Challenge des 100 H,

Départ du Bourget de la tentative de raid Paris Tokyo par l'équipage PERAUD et DENIS sur le "Caudron Simoun" C635 F-ANXN ; raid interrompu le lendemain à Tunis.

20 janvier 1937 / Challenge des 100 H,

Ce mercredi, un peu après 6 h 30 du matin, Marcel DORET et son opérateur radio Jérôme MICHELETTI décollent, sur leur "Caudron Simoun" C635 F-ANXM un Renault 6Q 11, de l'aérodrome du Bourget pour tenter de rallier Tokyo en moins de 100 heures en suivant l'itinéraire Brindisi, Le Caire, Bagdad, Karachi, Hanoï, Hong Kong, Shanghai et Tokyo.

Un plan de vol représentant une distance à parcourir de 15.000 kilomètres qui va être contrarié par les conditions météorologiques.

Non loin d'Hanoï, les deux hommes vont devoir se poser, alors qu'ils font face à une tempête réduisant la visibilité. Ils ont alors réalisé plus des deux tiers du parcours, soit 10.775 kilomètres en 71 heures et 15 minutes de vol.

En atterrissant sur une île du golfe du Tonkin ils vont endommager leur Caudron-Simoun motorisé avec un Renault 6Q 11 en mesure de fournir une puissance de 220 chevaux, leur raid prenant fin ainsi sur ce contretemps.

23 février 1937 / Challenge des 100 H,

à 22 h 5' 34", pour être précis, un Caudron-Renault Simoun de série décolle du Bourget sous une pluie glaciale. Rien ne le distingue des appareils du même type, si ce n'est un réservoir supplémentaire installé à la place des deux sièges arrière.

Son équipage se compose de deux hommes : Georges Libert, pilote, et Gilbert Denis, radio ; ils se proposent tout simplement de relier Paris à Tokyo en moins de cent heures, tout en battant au passage le record de vitesse entre la France et l'Indochine.



C'est la quatrième fois en un an que des aviateurs français tentent de réussir une telle performance. Le premier, André Japy, avait établi un record Paris-Hanoi mais avait cassé son avion avant d'atteindre Tokyo.

Péraud et Denis devaient abandonner dès Benghazi. Puis ce furent Doret et Micheletti qui se trouvaient contraints de se poser en mer près d'une île du golfe du Tonkin...

Qu'est-ce qui fait courir ces aviateurs ? La modeste prime offerte au vainqueur ? L'appât d'une certaine célébrité ?... Plus que tout cela et que tout le reste, c'est simplement l'esprit sportif et l'amour de l'aviation... On assistait là aux tous derniers raids français entrepris à titre privé,

6 - 9 Avril 1937 / Challenge des 100 H,

Un "Mitsubishi Ki-15" nommé Kamikaze, enregistré comme J-BAAI et piloté par Maasaki LINUMA établit un nouveau record entre le Japon et l'Angleterre en parcourant les 15.356 kms en 51 h 17 min et 23 secondes. Malgré un faible moteur, le Ki-15 était remarquablement rapide.

Il a été le premier avion construit au Japon à s'envoler pour l'Europe et à faire sensation en 1937 en faisant le vol entre Tokyo et Londres pour le couronnement du roi George VI et de la reine Elizabeth.

22 mai 1937 / Challenge des 100 H,

Ce jour à 5 h 05 du matin DORET et MICHELETTI quittent Le Bourget pour une nouvelle tentative de rallier Tokyo sur le "Caudron-Simoun" C635 immatriculé F-APMS.



Mais, le 25 du même mois, alors qu'ils sont à peine à 500 km de l'arrivée, pris dans le mauvais temps, arrivé au cap Nagasaki et abandonné par les navigateurs nippons le Simoun doit atterrir en catastrophe sur une plage de l'île Shikoku à 500kms du but après 86 h de vol.

L'avion capote sur le sable mou de la plage de Koshi et est détruit, les deux pilotes sont saufs, mais blessés.



19 décembre 1937

Encore quelques exploits au féminin. Une autre Maryse, Maryse Hilsz, décolle avec l'ambition de battre le record de distance de 3.939 km détenu par Amelia Earhardt.

Elle est à bord du Simoun immatriculé F-AQDY. C'est un modèle C.635, mais afin de réaliser des économies sur la consommation d'essence, on a échangé le moteur 6Q de 220 CV contre le moteur moins puissant (180 CV) du C.620. (Quand je vous disais que ces pilotes étaient un peu fous!)

Elle emporte quand même quelques 1.140 litres dans ses réservoirs.



Obligée de se poser à Alexandrie pour des raisons techniques, elle abandonne son projet et se dirige vers Saïgon; les 10.500 km sont parcourus en 92h31.

Elle bat ainsi d'environ 6 heures le record qu'André Japy détenait à bord d'un Caudron Aiglou.

28 - 30 Novembre 1938

Première liaison entre Berlin et Tokyo, soit 14.228 kms. Le vol de la Lufthansa qui passe notamment par Basra, Karachi, puis Hanoi, rejoint sa destination en 46 heures et 18 minutes. L'appareil est un "Folkwulf 200 V1 Condor".