

Histoire d'Air Vietnam



Dédiée à Hà (MC 65), ancienne d'Air Vietnam, et épouse de notre talentueux Jules Tambicannou (JJR 65)

Merci à Đỗ Tùng Phước (JJR 64) pour certaines des photos
Quelques photos utilisées sont sous copyright © ; merci à leurs sources respectives

Certains d'entre nous rentrent en vacances au Vietnam sur un Boeing confortable de Vietnam Airlines. Cependant les plus anciens d'entre nous gardent un souvenir ému des lignes aériennes vietnamiennes d'antan: celui d'Air Vietnam, compagnie disparue en 1975 avec la conquête du Vietnam du Sud par le Nord.

Un bimoteur à hélices Douglas DC-3, version civile du Dakota fabriqué à 12 000 exemplaires durant les années 40, telle est l'image que certains d'entre nous ont encore à l'esprit. Mais Air Vietnam - Hàng Không Việt Nam - au moment de sa mort est équipé de Boeing. Ce transporteur a été durant 24 ans la compagnie nationale du Sud-Vietnam, et la seule vietnamienne desservant à grande échelle des lignes aériennes internationales à l'époque, à la différence de sa jeune soeur du Nord née plus tard, en 1956, sur l'aéroport de Gia Lâm (Hanoi) maintenant désaffecté, et devenue Vietnam Airlines en 1989. Et si nous remontions le temps ?



Logo d'Air Vietnam

15 Octobre 1951 : un nouveau transporteur aérien voit le jour : Air Vietnam. La flotte initiale est relativement grande pour le pays qu'était le Vietnam: trois DC-3, trois DC-4, et trois Bristol Freighter, reliant quotidiennement les 5 villes de Hai Phong, Hà Nội, Vientiane, Pnom Penh et Saigon. Ces avions ont initialement des équipages français, car les premiers pilotes vietnamiens (militaires, eux) sont à l'époque encore en formation à Nha Trang puis en France à Avord, Salon-de-Provence et à Kenitra (Maroc). Il en est de même pour les techniciens de maintenance (on disait d'entretien, à l'époque). Ils sont détachés d'Air France, compagnie possédant une partie du capital d'Air Vietnam ; en 1970, l'Etat sud-vietnamien détiendra 83% de ce capital. Air France forme les premières hôtesses de l'air vietnamiennes, toutes possédant leur baccalauréat, trilingues (bilinguisme chez Vietnam Airlines actuellement), issues des grands lycées saïgonnais de jeunes filles (Trung Vương, Gia Long, Fraternité-Bac Ai, Marie Curie) et embauchées sur concours (1).

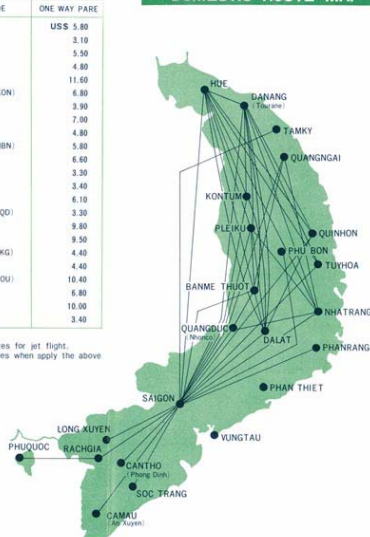
La première hôtesses de l'air d'Air Vietnam entama d'ailleurs sa carrière en fanfare, celles qui la suivirent furent particulièrement populaires, l'aviation de masse n'étant pas encore née à l'époque.

DOMESTIC PASSENGER FARES

from: SAIGON	CODE	ONE WAY FARE
to: BANMETHUOT	BMV	US\$ 5.80
CANTHO	VCA	3.10
CAMAU	CAH	5.50
DALAT	DLI	4.80
HUE	HUI	11.60
KONTUM	KNT (KON)	6.80
LONG XUYEN	XLO	3.90
NHATRANG	NHA	7.00
PHANRANG	PHA	4.80
PHUBON	PHU (HBN)	5.80
PHUQUOC	PQC	6.60
PHANTHET	PHH	3.30
PHUOC LONG	VSO	3.40
PLEIKU	PKU	6.10
QUANGTRUC	QXT (VQD)	3.20
QUANGNGAI	XNG	9.80
QUYNHON	UQH	9.50
RACHGIA	RAG (VKG)	4.40
SOCTRANG	SOA	4.40
DANANG (Tourane)	DAD (TOU)	10.40
TURHUA	TBB	6.80
TAMKY	TBK	10.00
VINHBINH	VBV	3.40

NOTE
90% will be added to the above fares for jet flight.
Please refer to AIR VIETNAM offices when apply the above fares.

AIR VIETNAM DOMESTIC ROUTE MAP



Réseau d'Air Vietnam, 1965

La toute première hôtesses(1951?)...et celles de la fin des années 60

Et peu à peu, cette compagnie va se développer. Les lignes intérieures d'abord: Nha Trang, Dalat, Huê, Tourane (devenue Da Nang), Phan Rang, puis Cần Thơ, Phú Quốc, Ban Mê Thuôt, Pleiku, Kontum. Pour les petites villes du Delta du Mékong (Soc Trang, Rach Gia, Long Xuyên), Air Vietnam va utiliser durant les premières années des monomoteurs Cessna série 170 (5 ou 7 passagers pour la version « étendue »). En 1965, 20 villes vietnamiennes seront desservies, incluant Cà Mau, sur des Douglas DC-3, DC-4, ou DC-6.

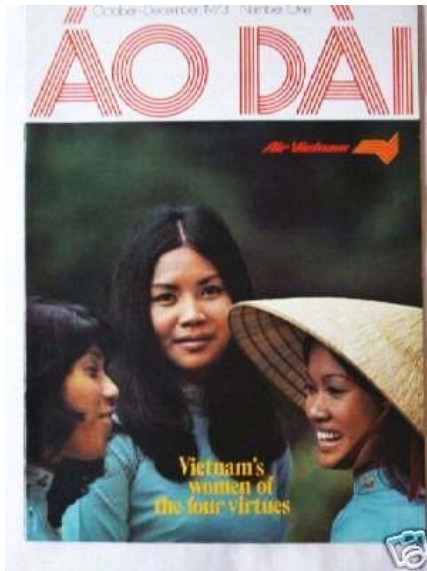


Parmi les premiers avions d'Air Vietnam : DC-3 (1951-75)



Parmi les derniers : Boeing 727 (1968-1975)

Dès le début des années 60, Air Vietnam exploite en partage de code avec Air France la ligne Saigon-Paris 3 fois par semaine, sur des Boeing 707 d'Air France d'abord, puis 747 Jumbo d'Air France à partir de 1970. La guerre voit également l'extension de la compagnie aérienne. Ainsi, de 1961 à 1970, le tonnage de fret aérien du transporteur sera multiplié par 10, tandis que le nombre de passagers sera multiplié par 15. Dès la fin des années 60, la compagnie dépasse 1 million de passagers/an, chiffre remarquable à l'époque - début de l'essor de l'aviation de masse - et pour le pays. Le siège d'Air Vietnam situé 116 bd Nguyễn Huệ face à l'hôtel de ville de Saigon, au coin de la rue Lê Thanh Tôn est une ruche tourbillonnant d'activité.



Gauche à droite : magazine de bord (remarquez le titre) début années 70, sac de voyage années 60, menu sur la ligne Saigon Bangkok années 60



Une particularité marque cependant la compagnie : les équipages y sont à l'origine des militaires d'active. En effet, dès 1959, et sur ordre de Ngô Đình Diêm, le contrat avec Air France pour le détachement d'équipages français est rompu. Seront aux commandes de la flotte aérienne des équipages vietnamiens, militaires.

Etant formés en France jusqu'en 1956, ces équipages assurent d'une manière harmonieuse la transition. Et de 1959 à 1975, on voit des officiers-pilotes de l'armée de l'air sud-vietnamienne assurant des périodes régulières civiles au sein de la compagnie après des périodes d'opérations militaires. Certains de ces pilotes seront démobilisés, et incorporés au personnel d'Air Vietnam ; ils seront rejoints plus tard par des pilotes entièrement civils.

La flotte évolue pour sa part. Dès le tout début des années 60 s'ajoutent des Douglas DC-6B permettant de relier de manière confortable Đà Nẵng et Huê à Saigon, et des Vickers Viscount sur la ligne Saigon-Pnom Penh

Bangkok (la « Dragon Route » mentionnée sur les affiches publicitaires de la compagnie), remplacés par des SE-Caravelle dès 1964. Simultanément s'ajoutent en 1964 Singapour et Kuala-Lumpur. Taipei sera reliée dès



Service à bord, début années 50



Horaire déplié - 1955



Couleurs des ao dài d'AVN, 1969-1975

1965. Le service sur les lignes internationales est apprécié: Air Vietnam applique les normes d'Air France de l'époque pour le personnel commercial de bord : sourire, professionnalisme, trilinguisme. Les hôtesse et les stewards ne rechignant pas à la tâche, la compagnie acquiert une bonne notoriété sur les destinations internationales, d'autant que le service à bord est reconnu comme étant excellent, tout comme le menu !



Le local d'Air Vietnam, aéroport de Càn Tho (années 60)



Equipage - 1969

Ce personnel de bord se dévouera d'ailleurs jusqu'au bout dans les derniers jours de la compagnie en 1975, lors des évacuations par avion. Sur les lignes intérieures, le service ne peut en être de même, car les appareils à hélices vieillissants et petits (DC-3 et DC-4) ne permettent pas de faire des miracles. Et le Viet Nam étant ce qu'il était dans les années 60, l'auteur se souvient d'avoir vu sur la ligne Saigon-Dalat, en 1964 à Liên Khuong, empruntée pour l'avant-dernier été au pays natal, un bagage à main d'une passagère âgée qui était en fait un panier d'osier contenant ...une volaille vivante ficelée.



Caravelle d'Air Vietnam (1964-68)



Boeing 707(1968-1975), décoration des dernières années

Et 1968, année de l'offensive du Têt, l'introduction d'avions à réaction commencée en 1964 avec des Caravelle est terminée : 2 Boeing 727 en provenance de Pan Am rejoignent la flotte, permettant l'exploitation des lignes

Saigon-Hong Kong-Taipei-Osaka Tokyo, Saigon-Manille, et Saigon Bangkok. Lors de cette introduction, les pilotes seront pour quelques mois des Américains, remplacés par des Vietnamiens après «certification» sur ce modèle d'aéronef. A cette date, 3 Boeing 707 s'ajoutent également à la flotte, en provenance d'Air France et de Pan Am, et Air Vietnam joue dès lors à armes égales avec Thai Airways et Singapore Airlines. Pour presque 4 ans, de 1964 à 1968, les Caravelle louées à Air France ont été exploitées sur Saigon-Bangkok, avec un service de qualité : le « Caravelle Lotus Service ». Remarquons que ce lotus, image du service d'Air Vietnam, sera adopté 3 décennies plus tard par Vietnam Airlines comme symbole visuel de cette dernière compagnie.



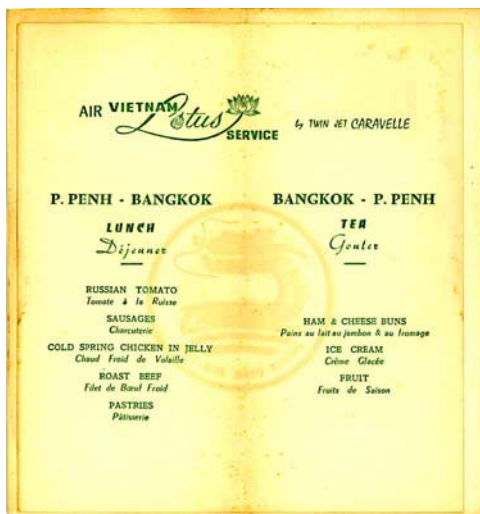
Insigne d'hôtesse de l'air d'Air Vietnam



Viscount d'Air Vietnam (1962-1964) sur Saigon-Bangkok

Et la vie de la compagnie continue, avec un affreux accident d'un B727 en 1974 du côté de Phan Rang coûtant 74 vies (tentative de déroutement) et une collision mortelle en septembre 1969 à Đà Nẵng d'un DC-6B avec un chasseur-bombardier A4 de l'USAF. Par ailleurs, la guerre prélève son dû inhumain: en septembre 1965, un DC-3 est descendu en flammes par un missile communiste, et, dans les derniers jours du Vietnam du Sud, le 13 Mars 1975, un DC-4 subit le même sort. Sur le plan de la sécurité pure, la compagnie aura connu 6 autres accidents en 24 ans d'existence (cf www.airdisaster.com), impliquant des vieux appareils à hélices, ce qui, compte tenu du contexte, est compréhensible, indépendamment du côté horrible.

Au début des années 70 est décidée la mise en place d'une nouvelle livrée extérieure – drapeau national sur la dérive- des appareils, Ce sera la seule fois qu'Air Vietnam aura changé la décoration extérieure de ses avions, et nombre d'entre nous garderont dans leurs souvenirs l'ancienne livrée, utilisée durant 2 décennies.



Menu sur Saigon-Bangkok, 1967



Cendrier-souvenir



Affiche d'Air Vietnam Lotus Service, années 60

La crise pétrolière frappe la compagnie comme ses consœurs mondiales en 1973 : le prix du kérosène triple en quelques mois, aussi la ligne Saigon-Manille, la moins fréquentée, est-elle fermée cette année-là par mesure d'économie. Par ailleurs, les Accords de Paris de la même année laissent espérer un développement du tourisme, source d'activité supplémentaire pour Air Vietnam. Et de fait, de 1973 à fin 1974, on voit arriver des petites vagues de touristes. Mais la guerre couvrant toujours, l'offensive militaire finale du Nord se déclenche au début de 1975. Mars puis Avril voient les évacuations des villes du Centre, et donc les rotations domestiques d'urgence de plus en plus nombreuses d'Air Vietnam.

Les équipages d'Air Vietnam battent durant cette période tous les records d'heures supplémentaires pour assurer jusqu'au bout les évacuations des régions envahies, avec des rotations hors programme de la flotte aérienne. Et c'est durant cette période qu'un DC-4 est descendu en flammes par l'artillerie anti-aérienne des troupes du Nord, point déjà mentionné plus haut.



Commémoration postale, 20 ans



Horaire (1966)



Billet (fin années 60)



Horaire 1972

Au matin du 30 Avril 1975, quelques heures avant la reddition, quelques rares avions de la compagnie décolleront in extremis de Tân Sơn Nhut pour la Thaïlande avec leurs équipages et leurs familles, un responsable d'Air Vietnam sur place les voyant s'échapper sans même penser à se joindre à eux (2). Ces avions échappés, ou en escale à l'étranger à ce moment-là, seront soit saisis et vendus pour éponger les frais d'entretien lourd (à Hong Kong et de Taipei), soit rendus au pays.



Insigne de pilote d'Air Vietnam



Les premiers avions (DC-4 à hélices) et les derniers (Boeing 727), arborant la nouvelle et dernière livrée

Ne nous reste désormais que le souvenir des *ao-dài* couleur bleu ciel (3) des hôtesse d'une compagnie au service professionnel, s'étant mesurée aux grandes compagnies internationales de l'époque avec succès, et qui a su croître de manière vigoureuse dans un contexte particulier: née dans la guerre et disparue dans la guerre. Le reste, vous le savez, et même, pour beaucoup d'entre vous, l'avez vécu sur place.

GNCD

Sources:

R.C. Mikesch – Flying Dragons, éditions Osprey, 1982 – Gde Bretagne, et divers sites Internet dont Wikipedia (ce site est totalement erroné sur l'origine de la compagnie), ainsi que www.airliners.net

Renvois :

- (1):se joindra plus tard à elles notre camarade Hà, MC 65, (Mme J. Tambicannou, JJR 65)
- (2):un membre de la famille de T K Son, contributeur régulier au présent magazine
- (3):elles seront en 3 couleurs différentes, avec le logo sur le col, à partir de fin 1969 (cf photo page 3)