

Le Caudron Simoun, retour sur une légende de l'aviation et ses records inoubliables

The Caudron Simoun: A Look Back at an Aviation Legend and his Unforgettable Records

Bronn Cécile

 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2418>

Référence électronique

Bronn Cécile, « Le Caudron Simoun, retour sur une légende de l'aviation et ses records inoubliables », *Nacelles* [En ligne], 15 | 2026, mis en ligne le 28 janvier 2026, consulté le 14 avril 2026. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2418>

Le Caudron Simoun, retour sur une légende de l'aviation et ses records inoubliables

The Caudron Simoun: A Look Back at an Aviation Legend and his Unforgettable Records

Bronn Cécile

PLAN

1. Le Caudron Simoun : une icône de l'aviation française
2. Des records, des raids, et l'épopée des vols France-Japon
3. André Japy : un destin tragique aux portes de Tokyo
4. Les vols miroirs japonais
4. Résurrection du Caudron Simoun : une collaboration franco-japonais
5. Conclusion

TEXTE

- 1 En 1927, l'exploit solitaire de Charles Lindbergh, franchissant l'Atlantique avec son Spirit of St. Louis, ébahissait le monde entier. Une nouvelle ère s'ouvrait : celle des prouesses aériennes inégalées. Quelques années plus tard, au cœur des années 1930, l'aviation française inscrivit une nouvelle page de bravoure dans son histoire avec la traversée réalisée entre la France et le Japon par le Caudron Simoun, un appareil qui se distingua tant par sa sophistication technique que par ses performances exceptionnelles. Conçu en une période où dompter les airs relevait de l'utopie, cet avion repoussait les limites de l'audace. Chaque vol, chaque course contre la montre, chaque nouveau record, attestait de la grandeur de l'engin. André Japy (1904-1974), aux commandes de cette merveille de l'ingénierie, prit son envol vers Tokyo., son périple s'achevant tragiquement sur les pentes du mont Sefuri, à une distance cruellement proche de son objectif final. La trajectoire légendaire d'A. Japy, reliant ces métropoles symboles, symbolisait le triomphe de la technologie et de la bravoure humaine. En écho à cette épopée, des pilotes japonais réalisaient un vol miroir en 1937, marquant ainsi le sceau d'une admiration réciproque et d'une histoire partagée. Sous l'égide passionnée de l'association franco-japonaise Les Ailes Rouges, le my-

thique Caudron Simoun s'éveille d'un long sommeil pour fendre de nouveau les cieux. Cette épopée aéronautique, jalonnée de péripéties héroïques, reste une source inépuisable d'inspiration. Ce récit, véritable témoignage des hauts faits du passé, nourrit et perpétue le mythe, une histoire que nous allons explorer en profondeur.

1. Le Caudron Simoun : une icône de l'aviation française

- 2 En 1934, le ciel s'est paré d'une nouvelle étoile : le Caudron Simoun. Véhicule aérien dédié au tourisme et à la liaison, il marque une ère nouvelle, stimulée par l'investissement stratégique de Louis Renault dans la société Avions Caudron. Le premier-né de l'alliance Caudron Renault fut le Simoun, un avion de quatre places, alliant bois et toile, initialement propulsé par un moteur de 170 ch., qui sera par la suite optimisé à 220 ch.
- 3 Reconnu pour ses performances remarquables, cet aéronef fut choisi par de nombreux aviateurs pour réaliser des raids, reflets d'une époque où ces exploits étaient monnaie courante. Parmi eux, Antoine de Saint-Exupéry¹ (1900-1944), dont le Simoun portait l'immatriculation F-ANRY, un clin d'œil à ses initiales², mais aussi Maryse Bastié³ (1898-1952) et son périple au-dessus de l'Atlantique Sud en 1936, ou Marcel Doret⁴ (1896-1955), illustre pilote de son temps.
- 4 Fondée au cours de la première moitié du xx^e siècle, la firme Caudron s'est illustrée dans la fabrication d'aéronefs. Durant la décennie des années 1930, des compétitions étaient régulièrement organisées afin de confronter les fabricants aéronautiques et exposer leurs innovations technologiques⁵. Conçus pour endurer les traversées de longue distance, les moteurs des Caudron Simoun faisaient l'objet d'une réputation de fiabilité. À cette époque, explorateurs et aventuriers se pressaient vers ces engins, utiles aussi bien pour le transport de marchandises que pour les besoins militaires.
- 5 Au cœur de cette effervescence technique et de cette quête de performance, une personnalité allait jouer un rôle déterminant dans l'essor de la maison Caudron : l'ingénieur Marcel Riffard (1886-1981).

- 6 Celui-ci a vu le jour le 30 novembre 1886 en Argentine, sous le toit d'un ingénieur chimiste français, également agent consulaire. L'Argentine doit, par ailleurs, à son père, l'exploitation de sucreries de canne à sucre et l'installation du téléphone. Après le décès de sa mère, toute la fratrie fut envoyée en pension en France. Jeune homme surdoué, Marcel remporta à 17 ans le premier prix du Concours général de mathématiques. Son parcours le mena de l'École des Mines de Saint-Étienne au poste de secrétaire technique en 1905 auprès du directeur général de la société de pneumatiques Salmson, prélude à son immersion dans le secteur aéronautique.
- 7 Sa carrière militaire, débutée en Corse, laisse place à l'ingénierie aérienne. Il conçoit un monoplan miniature, prélude à de futurs modèles plus ambitieux. Chez Martinet-Lebagneux, il développe un monoplan métallique avec un Gnome de 50 ch., prouvant sa maîtrise de la conception aéronautique. Puis, la guerre le réquisitionne. Blessé à deux reprises, il en sort décoré de la Croix de Guerre⁶.
- 8 Mais l'appel des cieux est plus fort. Pour contrer le givrage des moteurs en altitude, M. Riffard invente un volet thermorégulateur, une innovation adoptée mondialement. Après un passage au Bourget sur ordre du ministère de la Guerre, il rejoint la société Breguet en 1917 en tant que chef de bureau d'études. Là, il collabore à la conception d'avions et de moteurs, marquant notamment les esprits avec l'installation d'un turbocompresseur Rateau sur un Breguet 14.
- 9 En 1930, il prend la direction générale des Avions Marcel Bloch et travaille sur le trimoteur postal MB.40 et le monomoteur sanitaire MB.80, en collaboration avec l'ingénieur Roussel. C'est en 1932 que sa route croise celle de René Caudron (1884-1959), et le 1^{er} mars de la même année, il est nommé directeur technique chez Caudron⁷.
- 10 Avec l'appui de six ingénieurs dessinateurs, Riffard entame alors la période la plus brillante de sa carrière, riche d'une expérience exceptionnellement diversifiée. La Société des Avions Caudron, depuis la mise en service de son premier modèle en 1908, a produit en un quart de siècle une mosaïque de 58 modèles d'avions et d'hydravions, certains en grand nombre, dont les fameux G3 et G4 à vocation militaire, les C81 de transport, les C59 d'école et les touristiques : Luciole et Phalène.

- 11 En 1934, l'ingéniosité de Marcel Riffard, secondé par l'ingénieur Georges Oftinovsky⁸, donne naissance au Caudron Simoun. Révélé lors de la 14^e édition du Salon de l'Aéronautique, le Simoun C.500 captive l'attention. La machine est propulsée par un moteur Renault Bengali 6Pri de 170 ch., tandis que les séries ultérieures bénéficient d'une motorisation affinée : 180 ch. pour les premières versions, et jusqu'à 220 ch. pour les modèles C.631/635/635M, partageant le moteur 6Q avec le bimoteur Caudron Goéland. Ces moteurs, des 6 cylindres en ligne inversés refroidis par air, partagent une caractéristique commune : une hélice à pas variable. Il importe de s'attarder sur cette innovation. Le Simoun découle d'une lignée d'avions de compétition – le Caudron C.366 Atalante, et le C.450 illustre vainqueur de la coupe Deutsch de la Meurthe en 1934. Les réglementations de l'époque imposent une cylindrée maximale de 8 litres, stimulant les avancées technologiques aéronautiques. L'émergence des premiers trains d'atterrissage rentrants (cas du Potez 53) et des hélices à pas variable témoigne de cette époque fertile en inventions. Parmi elles, le Caudron Atalante se distingue.
- 12 Le mécanisme des hélices à pas variable est à la fois astucieux et novateur, bien qu'à l'époque il nécessite des améliorations. Deux positions sont prévues : un petit pas pour le décollage et un grand pas pour la croisière. Au sol, avant le décollage, l'hélice est calée en petit pas par le gonflage d'une vessie au moyen d'une pompe à vélo. En altitude, en phase de croisière, un dispositif libère l'air de la vessie, permettant à l'hélice de passer en grand pas. Cette procédure particulière inspirerait-elle l'expression « gonfleur d'hélice » ?
- 13 Entre 1934 et 1940, M. Riffard a été l'artisan de 73 prototypes, chacun unique ou dérivé d'un modèle antérieur⁹. À une époque où l'assemblage était plus sommaire, il a su se distinguer en créant des aéronefs qui excellaient en puissance, surpassant systématiquement les performances des contemporains. Loin de se précipiter dans des conceptions éphémères, son génie résidait dans sa capacité à mêler art, intuition et expertise aérodynamique. Soutenu par la puissance des moteurs Renault, ce maître de l'aérodynamique a conçu un monoplace propulsé par un moteur de 730 ch., qui a fendu l'air à 624 km/h en 1936. Riffard ne se limitait pas à l'aspect aérodynamique ; il maîtrisait également les arcanes des moteurs, en exploitant leur pleine capacité et en dénichant des astuces innovantes pour en

améliorer le rendement. Chez Caudron Renault, sous l'égide de Riffard, l'excellence n'était pas une option mais le credo. Que ce soit dans les ateliers, où prenait forme l'ossature de ces géants d'acier, dans les laboratoires, où les moteurs étaient peaufinés, ou sur les pistes, où le matériel était affûté et entretenu, l'ensemble des acteurs – ingénieurs, artisans, mécaniciens – partageait une passion commune pour l'innovation et l'excellence. Ils étaient tous animés par un désir fervent : exceller dans leur art, pour que chaque machine soit le reflet d'un travail acharné et d'un savoir-faire inégalé.

- 14 Au cœur des années 1930, l'arène aéronautique vibrait au rythme des prouesses des avions Caudron Renault¹⁰. Ces appareils, étendards de l'ingénierie française, se sont illustrés dans de maintes joutes aériennes. Des as du ciel tels Raymond Delmotte (1894-1962), Louis Massotte (1906-1937) et Maurice Arnoux (1895-1940), sans oublier Michel Détroyat (1905-1956), Maurice Rossi (1901-1966), Henri Boris (1901-1972) et André Japy (1904-1974), ont porté haut les couleurs de cette épopée volante.
- 15 Il convient de saluer l'audace des aviatrices qui, bravant les cieux, ont pris les commandes d'appareils à la fine pointe de la technologie. Parmi elles, on compte des figures emblématiques telles qu'Hélène Boucher (1908-1934), Maryse Hilsz (1901-1946), Madeleine Charnaux (1902-1943), Maryse Bastié (1898-1952), Elisabeth Lion (1904-1988), Andrée Dupeyron (1902-1988)... En 1934, H. Boucher s'empare de trois records mondiaux de vitesse¹¹.
- 16 Des défis de rapidité aux mesures extrêmes d'endurance et d'ascension, les compétitions aériennes offraient un large éventail d'épreuves pour celles et ceux animés par le désir d'excellence. Les pilotes rivalisaient d'adresse dans les épreuves annuelles de renom organisées sur le sol français. Quant au Caudron Simoun, il fut distingué pour son excellence en janvier 1937, en remportant le Grand prix de confort pour les avions de tourisme, consacrant ainsi l'ingéniosité et le raffinement de sa conception.

2. Des records, des raids, et l'épopée des vols France-Japon

- 17 À l'âge de 32 ans, le lieutenant Georges Pelletier-Doisy (1892-1953), pilote confirmé, reçoit l'ordre de mission qu'il avait sollicité : rallier Hanoï (Viêt Nam) en un périple découpé en 11 étapes. Imaginez-le s'élancer vers Budapest (Hongrie), puis filer vers l'orientale Constantinople (Istanbul, Turquie). Il poursuit son vol vers Alep (Syrie), glisse au-dessus de Bassora (Irak), avant de contourner les contreforts de Bander-Abbas (Iran). Karachi (Pakistan) l'accueille, puis il s'envole vers Āgrā (Inde), écrin du Taj Mahal, avant de plonger vers Calcutta. Il fend les airs jusqu'à Akyab en Birmanie, survole Bangkok (Thaïlande) et enfin, atteint Hanoï¹² (Viêt Nam). Et pour ne pas s'en tenir là, il envisage même de conquérir le ciel de Chine ou du Japon, défiant ainsi les prouesses aériennes des Américains et des Anglais de l'époque.
- 18 La France ne veut pas être en reste et, considérant d'intérêt national une liaison aérienne entre la métropole et l'Indochine, le ministère de la guerre valide donc le projet de G. Pelletier-Doisy. Le 24 avril 1924, ce lieutenant s'élance donc depuis Villacoublay et réussit l'exploit de rejoindre Tokyo (Japon). Là-bas, il est célébré en héros par une marée humaine, ainsi que Paul Claudel (1868-1965), l'éminent ambassadeur de France, et le baron Kiyotaké Shigeno (1882-1924), ancien frère d'armes au sein de l'escadrille des Cigognes, décoré de la Légion d'Honneur.
- 19 Aux côtés de son mécanicien, le sergent Lucien-Alfred Besin (1894-1953), il prend lui place dans le cockpit d'un Breguet 19 A2. Ce sesquiplan d'une conception robuste avec son squelette métallique et ses ailes de toile, est propulsé par un moteur Lorraine-Dietrich de 400 ch. Trois réservoirs supplémentaires, greffés à sa structure, gonflent sa capacité en carburant à 940 litres, lui conférant une autonomie remarquable.
- 20 Séduit par les performances prometteuses de son aéronef, G. Pelletier-Doisy se limite à quelques vols préliminaires. Il n'y a pas d'attermolements ; la confiance règne. Le Breguet est baptisé Jacqueline, prénom de la fille du pilote alors âgée de quelques mois. Toutefois, la destinée réserve parfois des turbulences. Après une mésaventure à

Shanghai (Chine), où le sort s'acharne et le précipite vers le sol, le sergent se voit contraint d'opérer un changement d'appareil. Pour la portion Shanghai-Tokyo, il s'envole désormais aux commandes d'un Breguet XIV, prêté par le colonel Tsou¹³, écrivant ainsi un nouveau chapitre de son aventure céleste¹⁴.

- 21 M. Hilsz, figure emblématique de l'aviation, s'est lancée le 1^{er} avril 1933 dans un défi de taille : joindre Paris à Tokyo. Pilote du Farman 291, affectueusement baptisé Joé II en compagnie de Lemaire, son mécanicien, elle réalise cet ambitieux voyage en 15 jours, faisant une escale à Hanoï. À la suite de cet accomplissement, le ministère de l'Air lui décerne un Breguet 330. En 1934, dès le mois de janvier, M. Hilsz se lance dans une nouvelle aventure vers l'Extrême-Orient. Partant le 26, elle est confrontée dès le 31 à une violente tempête à Alep, qui endommage gravement son avion. Malgré cet aléa, elle atteint Tokyo¹⁵ le 6 mars, au terme de 39 jours d'efforts, et y est récompensée par la Grande Médaille d'or de la Société impériale de l'aviation japonaise. Reprenant son envol le 20 mars, elle survole la Chine, fait escale en Indochine et décolle de Saïgon pour Paris, pulvérisant le record du trajet en seulement 5 jours et 10 heures.

Figure 1



Portrait de Marie-Antoinette dite Maryse Hilsz

Service historique de la défense

- 22 Les défis associés aux vols reliant l'Asie à l'Europe étaient considérables et impliquaient de surmonter trois difficultés majeures. Les pilotes devaient d'abord naviguer avec prudence au-dessus de la Mer de Chine, reconnue pour ses dangers inhérents, traverser ensuite, le passage du mont Annan, un obstacle naturel situé à la frontière entre le Vietnam et le Laos, qui nécessitait une habileté remarquable. Enfin, un atterrissage à Calcutta, connu pour sa complexité, devait être exécuté avec une précision extrême.
- 23 Des tentatives de record, des voyages prestigieux, il y en a eu beaucoup comme nous venons d'en avoir un exemple. Ces vols mettaient alors en œuvre un avion particulier étudié et construit dans le but de réaliser un objectif précis comme le Spirit of St. Louis ou le Point d'Interrogation¹⁶. Mais jamais un appareil de grande série n'avait soulevé autant d'engouement parmi les aventuriers de l'air. Ils

sont nombreux à avoir choisi le Caudron Simoun comme monture pour leurs exploits après avoir, bien évidemment, mis à la place du fret que l'appareil était censé transporter, de vastes réservoirs d'essence.

- 24 En 1931, l'aviatrice M. Bastié, titulaire des distinctions en endurance et en trajet avec 37 heures et 55 minutes de vol et une distance de 2 976 kilomètres de Paris à Yurino¹⁷ (Russie), s'oriente désormais vers l'azur méridional. Lorsque décembre 1936 sonne, elle choisit un Simoun C.635 pour rallier Dakar (Sénégal). En hommage au navigateur aérien émérite Jean Mermoz (1901-1936), disparu le 7 décembre, elle donne son nom à son aéronef. Le 30 de ce mois, l'ascension aérienne s'amorce depuis Dakar en direction de Natal (Brésil), sur une étendue de 3 173 kilomètres¹⁸. Cette odyssée, inscrite dans la tradition française de dissocier prouesses sportives et promotion mercantile, ne sera guère valorisée.
- 25 En quête d'exploit, Saint-Exupéry, officier de la communication pour Air France, se lance en 1935 dans l'aventure du raid Paris-Saïgon. Le 29 décembre marque le début de son périple. Il s'envole, faisant escale à Marseille, puis Tunis (Tunisie) et enfin Benghazi (Libye). Reprenant son envol, il s'oriente vers Le Caire¹⁹ (Égypte). Cependant, après trois heures et demie, un voile nuageux s'étend devant lui. Déterminé à le franchir, il entame une descente périlleuse et s'écrase ; l'avion est un amas de débris. Par miracle, l'équipage survit. Dans l'immensité désertique, en attendant les secouristes, Saint-Exupéry esquisse les lignes d'une œuvre destinée à devenir mythique, peuplée d'un renard apprivoisé et d'une rose unique.
- 26 Dans les années 1930, la gamme des avions Caudron s'illustre dans le ciel. L'Aiglon, le Simoun, le Goéland et le Typhon, chacun de ces oiseaux mécaniques a marqué son temps par des traversées éclair et des expéditions audacieuses. Parmi les as du pilotage, A. Japy s'imposait comme l'expert incontesté de l'Aiglon²⁰. Pionnier, il fut le premier à braver la route aérienne vers l'Extrême-Orient, trajectoire bientôt convoitée par de nombreuses escadrilles à destination du Japon.
- 27 Préparation méticuleuse, A. Japy n'a rien laissé au hasard. Aux prémices de l'automne 1935, le ciel européen fut le théâtre de ses tentatives exploratoires. Il multiplia les vols, testant avec rigueur les capa-

cités de son aéronef. Et puis, l'incroyable se produisit : plus de 10 000 km avalés jusqu'à Saïgon, aux commandes d'un monomoteur de 100 ch., à cabine découverte. Moins de cinq jours lui suffirent pour inscrire ce périple dans les annales de l'aviation. Un record inégalé, une prouesse qui défie encore le temps²¹.

- 28 On doit aussi retenir les deux voyages effectués par Henri Martinet (1906-1980) à un rythme plus touristique mais sur un itinéraire de près de 23 000 km. En mai 1939, parti de Nouvelle-Calédonie, il s'envole pour ce périple conséquent, à bord d'un Caudron Aiglou. Ce voyage, étalé sur plus de deux mois, s'articule autour de 120 heures de vol. Il jalonne son parcours de 52 escales et franchit 5 000 kilomètres de traversées maritimes²². Trois décennies plus tard, l'aventurier réitère l'exploit. Ainsi le 16 octobre 1969, accompagné de son épouse, il prend les commandes en direction de la France. Leur odyssée, conclue le 22 décembre à Paris, totalise un impressionnant aller-retour de 45 000 kilomètres. Ces odyssées, moins connues mais non moins impressionnantes, esquissent le portrait d'un homme animé par le goût de l'aventure et la maîtrise des cieux²³.
- 29 Le Simoun se montra pour sa part capable des utilisations les plus variées. M. Riffard raconta au journal *Pégase*²⁴ comment était né cet avion :

Le premier Simoun que j'avais dessiné, le C.500, construit à 7 exemplaires et dont le 1^{er} vol eut lieu en septembre 1934 était un triplace de 170 ch. avec porte en « nageoire ». Il ne ressemblait pas à la version classique. Or un jour, j'ai eu une vision : j'ai vu dans le ciel l'avion que je devais faire. Je suis allé au bureau d'études, j'ai fait changer les plans en prolongeant le fuselage au delà du bord de fuite de l'aile et en y mettant une vraie porte.

- 30 Dès mars 1935, le Simoun C.520, fort de ses 180 ch., s'élance pour son vol inaugural²⁵. Quelques mois après, le ciel accueille le C.631, propulsé cette fois par une motorisation Renault de 220 ch.
- 31 Didier Daurat (1891-1969), visionnaire, perçoit le premier les avantages techniques du Simoun. Il s'associe à Beppo de Massimi (1875-1961), ex-dirigeant des Lignes Latécoère, et le 29 juin 1935, ils érigent Air Bleu²⁶. Louis Renault (1877-1944), convaincu du potentiel publicitaire du Simoun, y injecte des capitaux en tant qu'actionnaire

de poids. Leur ambition ? Tisser un maillage postal à travers la France, à l'exception du dimanche, avec une flotte de six Simoun.

- 32 Le choix du nom Air Bleu visait à rivaliser avec Air France, qui venait de reprendre l'Aéropostale, et à évoquer la rapidité de la livraison du courrier, en référence au pneumatique imprimé sur du papier de couleur bleue. La formule expédier un « petit bleu » était ainsi devenue synonyme d'une communication rapide et sans délai avec le correspondant²⁷.
- 33 Le 10 juillet 1935 marque le coup d'envoi des vols. Depuis Le Bourget, les appareils s'élancent, chargés de lettres surtaxées, vers diverses cités, avant de regagner leur base l'après-midi. La rigueur horaire d'Air Bleu est telle qu'elle sert de référence pour régler les montres. Chaque aérodrome du circuit est doté de radiophares, fruits de l'ingénierie de CSF²⁸, qui assurent navigation et atterrissages dans l'opacité des cieux. L'exploitation s'avéra déficitaire et Louis Renault en décida l'arrêt sans préavis le 2 août 1936. Face à ce revers, l'administration des Postes se penche sur d'autres propositions. L'entreprise, bien que demeurant privée, passe sous l'aile protectrice de l'État. Dès le 7 juillet 1937, trois itinéraires sont relancés, toujours avec des Simoun pour chevaucher les vents.
- 34 Conçu par le savoir-faire de M. Riffard, pionnier des avions de course, le Goéland est quant à lui un élégant bimoteur de transport qui effectua son premier vol en juin 1935. Propulsé par deux moteurs Renault, identiques à ceux qui équipent le renommé Simoun, le Goéland était destiné au transport civil et pouvait accueillir six passagers. L'appareil était équipé d'un train d'atterrissage rétractable logé dans les nacelles motrices. Le poste de pilotage, séparé de la cabine passagers par une porte, permettait aux deux pilotes de bénéficier d'une double commande et d'être côte à côte. Les bagages étaient placés à l'avant de l'appareil par une porte d'accès latérale, et une porte à l'arrière du fuselage donne accès à des toilettes²⁹.
- 35 Un événement historique se dessina lorsque la nuit du 10 mai 1939 vit le Goéland inaugurer la ligne nocturne Paris-Bordeaux-Pau, marquant ainsi la naissance de la Postale de nuit en France. Cet avion visionnaire de Riffard devint l'épine dorsale de ce service innovant. Sa version civile, conçue pour voler avec six passagers à son bord, conquiert le cœur de D. Daurat qui en fit le fer de lance de la Postale de

nuit. Bien que seules quelques unités fussent affectées à cette tâche pionnière, il est remarquable que la production du Goéland s'éleva à près de 1 700 appareils de diverses variantes, témoignant de son succès fulgurant et de son empreinte indélébile dans l'histoire de l'aviation³⁰.

36 Au cœur de cette période effervescente de l'histoire de l'aviation, s'étendant de 1935 à 1937, une série de raids aériens d'exception fut menée à bien à bord du Caudron Simoun. A. Japy, en 1935, mena à bien une série de voyages : il relia Paris à Oslo (Norvège) et retour en 15 heures et 10 minutes³¹, lia également Paris à Oran (Algérie) et retour en 16 heures et 25 minutes, puis Paris à Tunis et retour en 17 heures et 5 minutes, avant d'entamer un périple plus conséquent qui le mena de Paris à Saïgon en passant par Marseille, Alexandrie (Égypte), Damas (Syrie), Djask (Iran) et Karachi, totalisant 98 heures et 52 minutes de vol³². L'année suivante, il entreprit trois autres trajets aériens : de Guyancourt à Alger (Algérie) et retour à Paris en 10 heures et 51 minutes, de Moscou (Russie) à Paris en 9 heures et 50 minutes, ensuite de Paris à Kanzaki (Japon) avec des escales à Damas, Karachi, Allahabad (Inde) et Hanoï, en 59 heures et 50 minutes. En 1936, le prince Constantin Cantacuzène (1905-1958) effectua deux incursions aériennes en direction de Bucarest³³ (Roumanie). L'année suivante vit Marcel Doret et Jérôme Micheletti réaliser deux voyages : le premier, de Paris à Hanoï avec des escales à Brindisi (Italie), Le Caire, Bassora, Karachi et Allahabad en 71 heures et 15 minutes, le second, un itinéraire complexe reliant Paris à des destinations telles qu'Athènes (Grèce), Bagdad (Irak), Karachi, Vientiane (Laos), Hanoï, Fort Bayard, Shanghai et jusqu'aux côtes japonaises³⁴. Georges Libert (1909-2002), associé à Gilbert Denis, s'octroya un record en ralliant Paris à Takket (Tonkin) en 56 heures³⁵. Enfin, M. Bastié et M. Hilsz inscrivent leurs noms au palmarès des records, la première en volant de Dakar à Natal³⁶ et la seconde en couvrant la distance d'Istres à Saïgon en 92 heures et 31 minutes³⁷.

37 Au sein des récits palpitants de l'ère aéronautique, le Simoun s'illustre donc. Préparé pour l'exploit, ce bijou de technologie, tantôt biplace, tantôt monoplace, se dote de réservoirs additionnels pour embrasser l'horizon. Dans les années 1930, conquérir l'espace aérien lointain devient une quête. Les Caudron Renault s'envolent alors vers des horizons exotiques : Madagascar, l'Amérique du Sud, l'Extrême-Orient.

Mais Tokyo demeure une chimère, un rêve inassouvi, les caprices du ciel repoussant même les aviateurs les plus aguerris, à l'instar de Japy, Doret, Libert, Hilsz. Pourtant, des records tombent, Hanoï et le Tonkin s'inclinent devant la vitesse. Et l'exploit de M. Bastié, quelle audace ! Seconde femme à dompter l'Atlantique sud en solitaire³⁸, elle emboîte le pas à Jean Batten (1909-1982), pionnière britannique de 1935³⁹. Ces exploits, gravés dans le sillage des hélices, témoignent de l'audace et de la détermination des pilotes de cette époque dorée de l'aviation.

38 G. Libert, épaulé par G. Denis, s'était élancé vers les contrées lointaines de l'Extrême-Orient. Défiant le temps, il parvint à établir un nouveau record de rapidité sur le trajet France-Tonkin, le bouclant en un temps remarquable. Toutefois, à une distance de 500 kilomètres d'Hanoï, un brouillard dense s'imposa comme un obstacle insurmontable, les contraignant à rebrousser chemin.

39 L'audace britannique manifestée par le premier envol du De Havilland DH.88, le 8 septembre 1934, n'a pas manqué de susciter une réaction française. M. Riffard, stimulé par Mermoz, se lance dans l'aventure pour créer un rival à la hauteur de l'appareil anglais. Il esquisse les spécifications techniques et confie la conception à Georges Otfinovsky (1905-1983), son bras droit au sein du bureau d'études Caudron. Le fruit de leur labeur, le Typhon, s'élance pour la première fois dans les cieux de Guyancourt le 17 juin 1935⁴⁰, avec R. Delmotte aux commandes. Les modèles, propulsés par deux moteurs Renault de 220 ch., étaient taillés pour la compétition, quête de records et raids aériens. Le Typhon se distingue d'emblée : Maurice Arnoux et Victor Beaufol (1912-1994) réalisent un exploit le 2 mai 1936. Ils parcourent le trajet Paris-Alger-Paris sans escale, à la vitesse moyenne de 304 km/h. Un an auparavant, Mermoz et Léopold Gimié (1903-1943), sur un Comet anglais, avaient marqué l'itinéraire d'une moyenne de 306 km/h, mais avec une escale à Alger. Le Typhon, alourdi par un plein de carburant pour 2 940 km, démontre sa prouesse malgré son handicap de départ.

40 Ces prouesses aéronautiques sont complétées par d'autres merveilles techniques, hélas éclipsées par la guerre. Citons le Cyclone, un chasseur monoplace qui se décline en plusieurs versions. Le prototype C.710, mû par un moteur, prend son envol en juillet 1936, équipé d'un

train d'atterrissage rétractable⁴¹. Le 24 décembre 1936, le C.712 prit son envol inaugural, conçu spécifiquement pour battre des records de vitesse⁴². Le C.714, quant à lui, promettait des performances supérieures. Destiné à être équipé d'un moteur de 16 cylindres capable de générer 900 ch., il avait le potentiel pour surpasser son prédécesseur.

- 41 Durant cette période, l'administration française se concentrait sur l'optimisation de la liaison aérienne entre Paris et Tokyo. L'objectif ambitieux consistait à établir une connexion entre ces deux métropoles en un temps inférieur à 100 heures⁴³. Ainsi, des aviateurs de renom se lancèrent dans la quête de nouveaux records de vitesse sur ce parcours spécifique, sans pour autant réussir à atteindre leur but. Il convient de noter que l'URSS, à cette époque, n'autorisait pas le survol de son espace aérien, imposant aux avions un itinéraire détourné. Les pilotes devaient alors traverser le Moyen-Orient, l'Inde et l'Indochine française avant de remonter en direction du Japon *via* la Chine, rallongeant le parcours d'environ 5 000 kilomètres par rapport à la route directe. Quant au C.860, il fut spécifiquement développé pour permettre un record de rapidité sur l'itinéraire Paris-Tokyo⁴⁴. L'appareil, commandité par le ministère de l'Air, avait été conçu pour permettre ce trajet en seulement deux haltes. Avec une autonomie de 7 500 kilomètres, permise par une vitesse de croisière de 290 km/h, la réalisation de cet exploit ne nécessitait pas d'escales supplémentaires. Cependant, cela exigeait une endurance physique exceptionnelle de la part du pilote. A. Japy utilisa ce type d'appareil pour son voyage vers Tokyo.

- 42 Et c'est la guerre qui mit un point final à la grande épopée du Caudron Renault.

3. André Japy : un destin tragique aux portes de Tokyo

- 43 Issu d'une famille d'éminents industriels français, A. Japy ne concevait pas de se cantonner uniquement à la production et à la commercialisation de moteurs, de pompes, et d'ustensiles de cuisine, qui avaient forgé la notoriété des produits sortis des ateliers de Beaucourt. Lorsque vint le temps où sa famille le jugea apte à siéger en tant qu'administrateur, il s'éclipsa aussitôt du bureau familial, aspirant à

une existence autonome, s'élançant vers une vie indépendante. Sa fuite face à ses obligations suscita une vive émotion parmi ses proches.

- 44 A. Japy, loin de se laisser aller à l'oisiveté après avoir quitté l'univers industriel où il avait fait ses premiers pas sous l'égide de son frère aîné, as de l'aviation militaire, s'était lancé avec ferveur dans le domaine des sciences. Sa quête de connaissance l'avait conduit à explorer les mystères des phénomènes atmosphériques. Ses recherches captivèrent l'attention du service des Recherches du ministère de l'Air, qui vit en lui un esprit scientifique prometteur.
- 45 Formé par Guy Bart à Orly, A. Japy acheta un Moth, petit bijou aérien, qui le transporta à Moscou⁴⁵ et Djibouti⁴⁶. Son appétit d'altitude le poussa vers un défi de taille : le record Paris-Saïgon. Avec une rigueur méthodique, il ne prit son envol pour l'Orient qu'après avoir multiplié les escapades aériennes, savourant un déjeuner sous le soleil de Stockholm (Suède), puis sous celui de Tunis, avant de regagner Paris pour le dîner. Ce n'est que lorsqu'il eut une entière confiance en sa machine et en lui-même que celui-ci s'engagea sur la route de Saïgon. Il avait tout prévu pour tirer le rendement maximum de sa machine⁴⁷.
- 46 Fort de son expertise, A. Japy osa relier Paris à Tokyo, en passant par Hanoï, en un temps record : moins de 100 heures. Ce défi, dicté par le ministère de l'Air, était la condition *sine qua non* pour décrocher une prime alléchante de plusieurs milliers de francs⁴⁸. Sa préparation, rigoureuse et méthodique, impliquait des vols préparatoires reliant Paris à Alger, puis Paris à Moscou. Son aéronef, un Simoun de 220 ch., était fin prêt pour l'aventure.

Figure 2



André Japy et son Caudron

Fourni par le comité de pilotage « Akai Tsubasa : Paris-Tokyo »

- 47 À bord, le tableau de bord regorgeait d'instruments cruciaux : le poste radio communiquant avec le sol, le dérivomètre mesurant les écarts de trajectoire, sans oublier le compteur d'essence surveillant la consommation. Ainsi qu'une innovation marquant ce voyage : une tige mobile, traversant le cockpit de part en part, permettait à Japy de fixer une planchette pour ses cartes. Ainsi équipé, il pouvait, avec une précision chirurgicale, tracer ses itinéraires et définir les caps nécessaires. Malgré les apparences, l'humilité de l'aviateur pouvait prêter à confusion. Devant l'évidence de son talent, Japy se qualifiait pourtant de novice : « Je ne suis qu'un débutant avec mes 900 heures de vol », admettait-il sans fard ⁴⁹.

Figure 3



Aérophilatélie.fr

- 48 Novembre 1936 marque l'épopée singulière d'A. Japy. Cet aviateur, reconnu pour son audace, s'est élancé dans un défi aéronautique inédit : réaliser un raid en solitaire⁵⁰ à bord d'un Simoun, mis à disposition par le constructeur. La décision de l'URSS de fermer son espace aérien en 1935 le contraignit à opter pour une route méridionale, allongeant le parcours de 5 000 kilomètres supplémentaires en raison du détour par des régions variées, de la Syrie jusqu'à l'Inde. Le périple débuta le 15 novembre depuis Le Bourget. La première étape le mena à Strasbourg, puis à travers l'Europe centrale jusqu'à la capitale syrienne, Damas. De ce point, il poursuivit sa route vers Karachi et Allahabad, avant d'atteindre Hanoï le 18 décembre. Le 19 décembre, il prit son envol en direction de Hong Kong (Chine). La dernière étape vers Tokyo fut néanmoins mise en péril par des conditions météorologiques désastreuses : fortes pluies, obscurité et tempêtes. Malgré cela, Japy s'était déjà distingué en établissant un nouveau record de temps entre Paris et Hanoï⁵¹.

Figure 4



Étapes du vol d'André Japy jusqu'au Japon

Association « Les Ailes Rouges »

- 49 Ce défi a rencontré un nouveau rebondissement après Hong Kong, puisqu'une météo défavorable força le pilote à opérer un demi-tour. Non découragé, il redécolla, bravant les éléments, mais dut se résoudre à changer de cap vers l'île japonaise de Kyūshū, envisageant Fukuoka comme point d'atterrissage. Le destin du raid fut scellé de manière dramatique sur les pentes du mont Sefuri, proche de Kanza-ki. Après avoir parcouru plus de 14 000 kilomètres en 75 heures et 15 minutes, Japy, à seulement 1 000 kilomètres de son objectif final et luttant contre de violents vents de face tout en gérant des réserves de carburant diminuant dangereusement, fut surpris par un brouillard dense. Dans l'urgence, il prit la décision de descendre. L'appareil, tentant de surmonter un pic montagneux, fut emporté par des vents catabatiques et s'écrasa sur le mont Sefuri.
- 50 André Japy fit le récit de sa mésaventure dans les *Annales de la Société des missions étrangères* le 1^{er} mai 1937 :

Tout se passa bien depuis Paris jusqu'à Hong Kong, distance que je négociai en 55 heures de vol, avec étape à Damas, Karachi, Allahabad et Hanoï. Mais depuis Hong Kong, 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 Tokyo ; je décidai donc de me ravitailler à Fukuoka.

Devant franchir les collines qui séparent la côte Est et la côte Ouest

de l'île Kyūshū, je volais à 800 m 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 des 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.

- 51 Deux heures s'étaient écoulées depuis l'accident aérien lorsque les habitants de la région, alertés suite aux signaux de détresse émis par l'aviateur, découvrirent les débris de l'appareil au cœur d'une forêt enveloppée de brume. Ils s'attelèrent au sauvetage, extrayant avec peine le pilote, souffrant de blessures à la tête et à la jambe gauche, et le transportèrent sur une civière improvisée jusqu'à leur hameau. Une fois dans le village, l'homme fut entouré de l'attention de la communauté. Des présents lui furent offerts, des fruits et des compositions florales notamment, témoignant d'une générosité spontanée. Le responsable des services d'urgence prit part à cette vague de solidarité, menant la procession des visiteurs soucieux de manifester leur soutien. Des écoliers de la localité, s'approchèrent avec curiosité, suivis par les figures de l'autorité et de l'éducation : le directeur d'école, les enseignantes, le maire, ainsi que le chef de la police, chacun venant à son tour offrir ses vœux de prompt rétablissement. Jamais auparavant la tranquille vallée de Sefuri n'avait connu une telle effervescence. Quant à l'appareil, il était hors de toute réparation⁵². Ce n'est qu'au printemps de l'année 1937 que le pilote retrouva la capitale française. Malgré l'issue malheureuse de son périple, Paris l'accueillit en héros.
- 52 Un an après avoir brillé par ses exploits, l'aviateur a vu son courage et sa persévérance honorés par la Fédération aéronautique internationale. Élevé au grade de chevalier de la Légion d'honneur, en 1936, puis officier de la Légion d'honneur en 1937, il se vit remettre, en 1938, le prix Henry-Deutsch-de-la-Meurthe (Académie des sports) pour son raid Istres-Djibouti, ainsi que la médaille Louis Blériot, décernée par la Fédération aéronautique internationale, pour l'ensemble de ses ex-

ploits⁵³, parmi lesquels la traversée de Paris à Oslo (Norvège) et son retour en 14 heures et 45 minutes, accomplie en août 1935. Il acheva également un voyage aller-retour entre Paris et Oran en 16 heures et 25 minutes, suivi d'un vol direct aller-retour entre Paris et Tunis en une seule journée de septembre 1935. Son périple de Paris à Saïgon, réalisé en 87 heures en décembre 1935, s'ajoute à cette liste impressionnante, tout comme le trajet Paris-Alger aller-retour en 10 heures et 45 minutes effectué en juillet 1936, le tout culminant avec un aller-retour Paris-Moscou en août 1936.

- 53 A. Japy, illustre aviateur, incarne une icône indétronable dans le cœur des Japonais, dont l'admiration perdure inébranlable malgré les décennies écoulées depuis son tragique accident en 1936. L'année 1996 marque l'aboutissement de cette gloire sans frontières : Beaucourt, son nid natal, et Sefuri-Kanzaki, havre de sa convalescence, scellent leur amitié par un jumelage. Cette alliance révèle l'impact profond et permanent du pilote sur ces terres éloignées. La mémoire héroïque de Japy reprend des couleurs en 1991, grâce à la plume inspirée de Gondô Chiaki, attachée culturelle au département de Saga. Son œuvre, *Les Ailes Rouges*, destinée au jeune public, insuffle dynamisme et épopée aux prouesses de l'aviateur.

4. Les vols miroirs japonais

- 54 À l'issue de la Première Guerre mondiale, le Japon, animé par la même détermination que les grandes nations aéronautiques, se lança dans une ambitieuse quête de reconnaissance. Le 19 août 1924, Hisamatsu Sadao, directeur du journal *Asahi*, adressa une lettre au directeur du Bureau de l'aviation, Kuwayama Tetsuo, l'informant sur l'organisation d'un vol prévu entre mai et juin 1925 :

Afin de commémorer la conclusion prochaine des accords bilatéraux entre le Japon et la France et entre le Japon et la Russie, et de contribuer au développement de l'aviation au Japon, nous aimerions vous demander l'autorisation d'effectuer un vol aller-retour entre les deux pays en mai ou juin 1925, en tenant compte tout particulièrement de la visite des deux chefs d'État⁵⁴.

- 55 L'événement, destiné à marquer la fondation imminente d'accords entre le Japon et la France, ainsi qu'entre le Japon et la Russie, visait

également à promouvoir le progrès de l'aviation nippone. Il convient de souligner l'évolution significative de la politique étrangère japonaise durant l'ère Taishō (1912-1926). Le pays, autrefois enclin à l'usage de la force armée, s'était repositionné en faveur d'une « diplomatie coopérative⁵⁵ ». Occupant une place parmi les cinq puissances centrales de la Société des Nations et signataire des traités de la conférence de Washington (1921-1922) relatifs à la sécurité collective, le Japon s'est efforcé de maintenir une harmonie avec ses alliés internationaux. Cette politique éclairée pourrait expliquer l'établissement d'accords franco-japonais et russo-japonais.

- 56 Au mois de septembre, S. Hisamatsu envoya une demande d'assistance pour le vol vers l'Europe à T. Kuwayama. Dans ce courrier, Hisamatsu se fit plus précis sur les points suivants : l'avion utilisé, la formation des pilotes, celle du mécanicien, la route aérienne, les employés de la société sur les différents sites et la préparation des machines. Puis il présenta la volonté profonde motivant ce vol :

Récemment, les progrès prodigieux et le développement de l'industrie aéronautique dans le monde provoquent des changements révolutionnaires dans divers domaines de notre temps. En d'autres termes, nous les utilisons pour le transport, la communication ou d'autres secteurs économiques, ce qui permet de développer plus de capacités dans le secteur militaire. Nous connaissons un profond changement avec un grand plan naval comme en Grande-Bretagne ou aux États-Unis. Nous serons également confrontés dans un proche avenir à des changements fondamentaux au sein des Armées des pays alliés. [...] À présent, mus par une grande ambition, nous effectuons des vols longs courriers autour du monde, nous réalisons nos idéaux et nous avons presque atteint le niveau international. On peut l'utiliser en temps de paix ; jadis, la domination des mers et océans permettait s'asseoir une certaine position de domination, à présent et à l'avenir, cette domination passe par la maîtrise des airs. [...]

Nous, journal *Asahi*, nous sommes concentrés sur les progrès et le développement des vols privés et avons invité des aviateurs américains depuis plus de 10 ans, nous formons les pilotes privés japonais et profitons de chaque occasion pour encourager ce domaine et le faire savoir. Récemment, nous avons commencé des vols réguliers entre les régions du Kantō et du Kansai et aujourd'hui, nous avons obtenu des résultats bien meilleurs que ceux escomptés⁵⁶.

- 57 Le Japon avait déjà réalisé un vol vers l'Europe en 1924⁵⁷.
- 58 Dix ans plus tard, le journal *Asahi* célébra ce voyage avec un vol historique entre le Japon et la Chine, réalisés avec des Kawasaki de types C-5 et A-6. En 1935, le journal établit un nouveau record en reliant Ôsaka à Shanghai, sans escale : une prouesse technologique pour l'époque. Le Siam fit parti des nouvelles destinations assurées par le secteur aérien japonais, comme en témoigne un article du *Daily Herald* daté du 29 janvier 1935.
- 59 Durant sa période de rétablissement sur le sol nippon, A. Japy distilla ses conseils à un équipage japonais : Masaaki Iinuma (1912-1941), aux commandes, et Kenji Tsukakoshi (1900-1943), en tant que navigateur, avaient un objectif précis : relier Tokyo à Londres, escale parisienne incluse, à bord d'un Mitsubishi Ki-15, surnommé avec respect *Kamikaze* : Vent divin. En 1937, ils relevèrent ce défi en moins d'une centaine d'heures en empruntant une voie aérienne du sud.
- 60 Le premier jour de l'année 1937, le journal *Asahi* a révélé son ambition de conquérir les cieux européens. En avril, une équipe fut envoyée pour couvrir un événement majeur : le couronnement du roi George VI à Londres⁵⁸. Les pilotes M. Iinuma et K. Tsukagoshi ont réalisé ce périple depuis Tokyo, non seulement pour capturer cet instant historique mais aussi afin d'établir un record de vitesse avec des appareils nationaux ce qui, par ricochet, a stimulé la diffusion du journal. Dans le cadre de cette mission, l'Armée a collaboré en secret⁵⁹ en fournissant deux avions de reconnaissance de Mitsubishi⁶⁰. Ces machines, capables de dépasser les 500 km/h avec une autonomie de 2 500 km, étaient le fleuron de leur industrie aéronautique. Un concours organisé par le journal a permis d'en choisir le nom : « *Kamikaze*⁶¹ », fut élu parmi plus de 530 000 propositions. Pour célébrer cette prouesse, une chanson fut composée : « *Kamikaze dakara* [Parce que c'est le *Kamikaze* 神風だから] » de Toyosaka Noboru. Elle rendait hommage à ce vol transcontinental et saluait le journal *Asahi* ainsi que son *Kamikaze*, symboles de la technologie japonaise franchissant les frontières en direction de l'Occident. La chanson faisait écho à la fierté nationale, tout en soulignant la grandeur de l'exploit, rappelant que depuis Lindbergh, aviateurs et avions sont devenus les emblèmes de l'aventure et de l'excellence humaine, une tradition à laquelle ce record japonais s'inscrivait dignement.

- 61 Décollant de l'aérodrome de Tachikawa (Japon) le 1^{er} avril, le Kami-kaze, contraint par une météorologie défavorable, fut forcé de rebrousser chemin une fois parvenu à Taipei (Japon). Il ne reprit sa route vers Londres que le 6 avril. La trajectoire méridionale adoptée peut être attribuée aux tensions diplomatiques croissantes de l'époque comme le montre la carte ci-dessous. Les étapes du vol et les distances étaient indiquées :
- 62 Tokyo -Taipei, 2 230 km ;
Taiwan-Hanoï, 1 780 km ;
Hanoï-Calcutta, 1 790 km ;
Calcutta-Karachi, 2 200 km ;
Karachi-Bassora, 2 000 km ;
Bassora-Bagdad, 450 km ;
Bagdad-Athènes, 1 950 km ;
Athènes-Rome, 1 030 km ;
Rome-Paris, 920 km ;
Paris-Londres, 357 km.

Figure 5

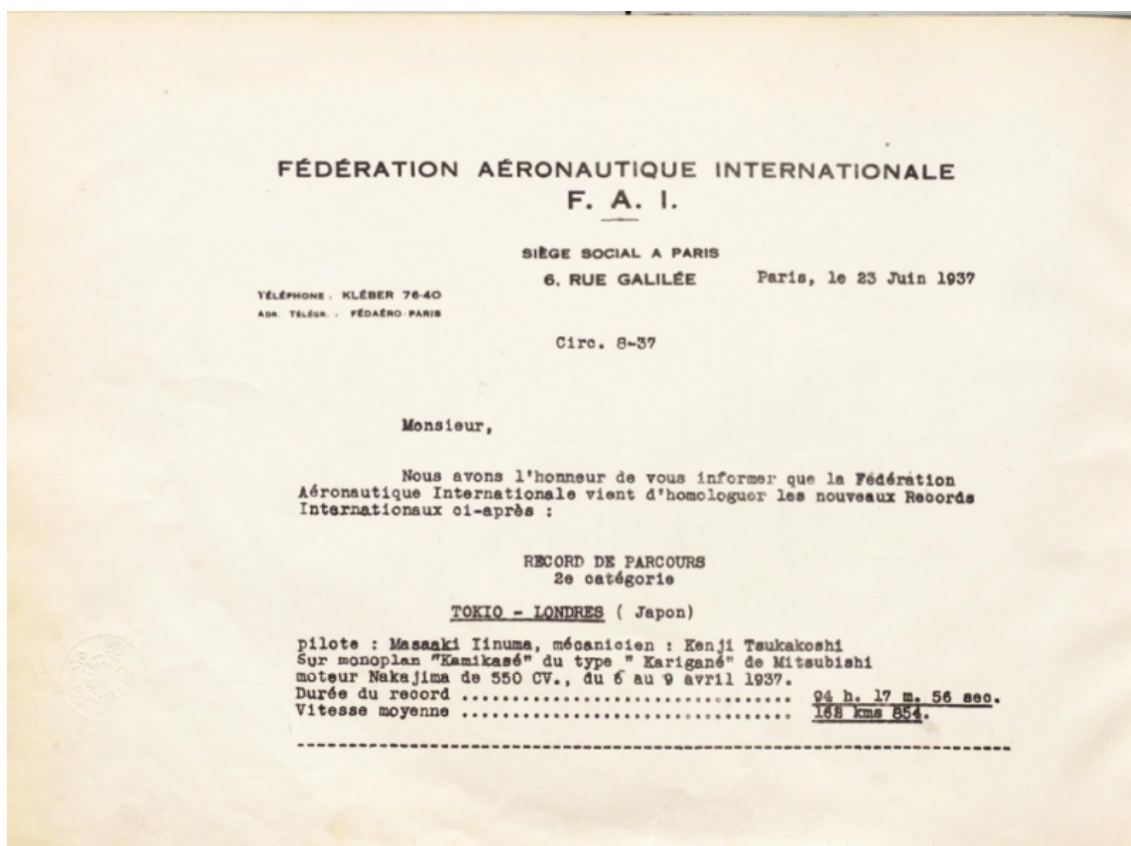


Vol record du Kamikaze en Europe.

Musée d'histoire et de la culture de Tokyo

- 63 Dans la pénombre qui recouvrait Tachikawa dans la nuit du 2 avril 1937, l'avion s'élança de la piste en direction de Taipei, où une escale pour le ravitaillement était prévue. Cependant, le ciel, loin d'offrir un accueil bienveillant, tendait ses embûches au-dessus des eaux agitées, situées au sud de Kyūshū. Les vents capricieux, chargés d'une malveillance subtile, s'acharnaient contre les vagues, réduisant l'autonomie du carburant de manière préoccupante. Alors que Taipei restait hors d'atteinte, la possibilité d'un atterrissage à Naha se profilait, offrant uniquement la perspective d'une arrivée aux premières heures du jour dans une zone peu peuplée, augurant une attente prolongée et l'évanouissement de toute chance d'établir un nouveau record⁶². Alors, dans un éclat d'urgence, K. Tsukagoshi somme à son ingénieur de faire demi-tour. L'acquiescement retentit, et l'appareil pivota avec agilité dans le noir. Plus tard, dans ses écrits aéronautiques, M. Iinuma peindra les détails de cette décision cruciale.
- 64 M. Iinuma, loin d'être abattu, reprit les cieux depuis Tachikawa le 6 avril. Sa persévérance fut couronnée par un record éblouissant de 94 heures, 17 minutes et 56 secondes, reliant Tokyo à Londres. Le monde, ébahit, contemplait cette prouesse en une ère vierge de radar, où l'œil nu était le seul témoin de sa trajectoire.
- 65 Le « Kamikaze », après avoir effleuré les rivages de Cannes, épousa la trajectoire du Rhône pour enfin se poser sur le tarmac parisien le 09 avril. Ce voyage s'étira sur 4 heures et 12 minutes, un temps notable à l'époque, bien loin des 2 heures et 10 minutes familières aux voyageurs d'aujourd'hui.
- 66 Après avoir parcouru 15 357 kilomètres et bravé les cieux pendant 94 heures, 17 minutes et 56 secondes⁶³, l'avion d'Iinuma se posa enfin à Croydon. Le compteur de vol affichait fièrement 51 heures, 19 minutes et 23 secondes. L'événement, loin d'être anodin, attira une foule impressionnante : environ 6 000 personnes s'étaient rassemblées pour accueillir le courageux appareil en provenance d'Asie. Cet aéroport, habituellement le théâtre des allées et venues d'avions européens, se transforma en une véritable scène internationale.
- 67 "I am glad to be here", furent les mots simples mais lourds de sens prononcés par M. Iinuma, alors âgé de 25 ans⁶⁴. Ce jeune aviateur venait de marquer l'histoire de l'aviation japonaise en établissant un premier record officiel international⁶⁵.

Figure 6



Record de parcours, 2^e catégorie

Fondation culturelle d'Azumino

68 Il ne prit pas seulement les cieux d'assaut ; il propulsa la réputation du Japon, autrefois jugée modeste en matière de compétences aéronautiques et de savoir-faire industriel, au sommet de la reconnaissance mondiale. Un exploit accompli en l'espace de quatre jours de vol intenses et techniques. Le surnom « Lindbergh japonais » lui fut octroyé, une comparaison honorifique à l'égard de ses prouesses, soulignant ainsi l'ampleur de son succès. Le journal *Paris-Dakar*, dans son édition du 19 avril, page 4 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k32718870/f4.item>), consacra une interview à cet homme devenu une figure emblématique, où il relatait son aventure exceptionnelle :

Nous avons volé le jour, nous avons dormi la nuit. Tsukagoshi se tenait en liaison avec les postes radio de notre parcours. Entre Karachi et Bassora, nous ne distinguons point encore pour quelle cause nous avions volé sans soutien, la radio terrestre nous avait abandonnés.

Les moments les plus terribles pour nous se placèrent au début de notre raid, entre Tokyo et Saïgon, puis au-dessus du désert d'Arabie où un violent simoun nous brûla les muqueuses et nous aveugla. Mais il faut dire que nous étions admirablement guidés⁶⁶.

69 Il montre des cartes.

Ces cartes ont appartenu à Japy. Il fut pour nous un conseiller précieux. Son expérience du trajet facilita en grande partie notre tâche. C'est avec lui que nous avons travaillé, tandis que nous imprimions à notre appareil les directions et les détours qu'il nous dictait. Il avait souligné les difficultés, pointé les dangers. C'est un grand ami, un merveilleux aviateur dont le Japon tout entier suivit le raid et regretta l'accident. Il a fait beaucoup pour rapprocher votre pays et le mien⁶⁷.

70 À l'époque concernée, l'exécutif français avait décidé d'offrir une prime à quiconque réaliserait la liaison aérienne Paris-Tokyo en un temps inférieur à 100 heures. Malheureusement, les efforts successifs des aviateurs du vieux continent se soldèrent par des échecs, aucun n'ayant pu atteindre cet objectif ambitieux. Cette quête de performance découlait d'une ambition du ministère de l'Air de France, visant à établir une connexion rapide entre les deux métropoles. La genèse de ces tentatives remonte à 1925, année où des aviateurs nippons accomplirent le parcours Tokyo-Paris en deux mois, à bord de Breguet 19, bravant les rigueurs de la Sibérie⁶⁸. En 1937, 12 ans plus tard, M. Iinuma et K. Tsukagoshi renouvelèrent cet exploit, cette fois en moins de quatre jours, aux commandes d'un appareil japonais.

71 Le Kamikaze se distinguait comme un monoplane à ailes basses, rivalisant avec les modèles modernes des firmes américaines, françaises ou anglaises. Sa vitesse de croisière remarquable, atteignant les 320 km/h, témoignait de la performance. Sa rapidité permit aux aviateurs de ne naviguer qu'aux heures diurnes, choisissant de passer leurs nuits à Vientiane, Karachi et Athènes⁶⁹. Le retour au Japon se fit le 21 mai, l'appareil chargé de clichés et de films documentant le couronnement.

72 L'impact de ce vol ne passa pas inaperçu en France, comme en témoigne un article de la revue *Le Miroir des sports* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9797890b/f12.item>), daté du 13 avril 1937, où l'on évoquait

d'abord le premier exploit des aviateurs japonais en 1925, avant de relater le voyage de 1937. Il soulignait la réduction drastique de la durée du trajet, illustrant les avancées majeures de l'aviation japonaise, initialement bâtie avec l'appui d'experts étrangers. Désormais, le Japon s'illustrait par sa capacité à concevoir, développer et lancer dans le firmament des appareils entièrement de conception nationale :

Le Vent de dieu est un monoplan à ailes basses moderne qui ne comporte aucune innovation, mais qui peut soutenir toutes les comparaisons avec les appareils les plus récents des États-Unis, de la France, de l'Angleterre, de l'Italie et de l'Allemagne⁷⁰.

- 73 Inuma, quant à lui, livra un récit personnel de son expérience. Il se disait surpris par l'accueil tumultueux réservé au Kamikaze, où la foule offrait des fleurs et créait une cohue de photographes, nécessitant parfois l'intervention des forces de l'ordre pour canaliser l'enthousiasme populaire.

Figure 7



Journal *Asahi*, « Aō daihikō kiroku kansei kinen shashinchō » [Livre de photos commémorant le Grand record de vol entre Asie et Occident 亜欧大飛行記録完成記念写真帳], Ōsaka, 1937.

Je suis encore déconcerté quand la foule se rue sur le Kamikaze à l'atterrissage. On reçoit des fleurs, on est encerclé par les photo-

graphes, protégés par des gendarmes de la foule qui soit nous mal-mène, soit nous sert la main. Pourquoi sommes-nous considérés comme des héros alors que nous ne faisons que voler à bord du Kamikaze ? Trois jours après nous être posés, journalistes et photographes nous assaillent dans la rue. Je pensais retrouver le calme en arrivant à Londres, mais combien de jours seront nécessaires pour regagner de la sérénité ?

- 74 Il s'interrogeait sur la réputation héroïque qui leur était attribuée du seul fait de leur participation à ce vol. Même à Londres, où il espérait retrouver la tranquillité, la pression médiatique persistait, le laissant dans l'expectative quant au temps nécessaire pour recouvrer une vie paisible⁷¹.
- 75 Le journal *Asahi*, qui possédait sa propre flotte, ne se contenta pas de couvrir l'Europe et porta son ambition vers des horizons plus lointains avec le projet A26. Celui-ci visait à relier Tokyo à New York par la voie des airs. Le 11 février 1940, le journal titra avec fierté sur ce projet qui promettait de construire des avions longue distance répondant aux normes les plus exigeantes du monde : « Commémoration du 2600^e anniversaire⁷², objectif de La Création d'un avion Long-Courrier au standard mondial le plus élevé⁷³ ».
- 76 La célébration de l'an 2600 de l'ère impériale, qui correspond à l'année 1940, revêtait une signification particulière. En l'honneur de cet événement historique marquant, un projet d'envergure a été lancé afin de concrétiser une aspiration ambitieuse : construire un avion long-courrier visant à répondre aux normes les plus exigeantes sur le plan international.
- 77 Le projet A26 visait une autonomie de 15 000 kilomètres, un objectif qui n'a malheureusement pas pu être réalisé en raison de l'implication de l'Armée dans le conflit mondial, ce qui a relégué le projet au second plan en 1941. Dans cette période de frénésie aérienne, le Japon connut une expansion remarquable dans ce domaine, désignée par la presse sous les termes « *Kōkū nippon*⁷⁴ » ou « *Kōkūki ōkoku*⁷⁵ », signifiant respectivement « Aviation nippone » et « royaume des avions ». Ce développement a marqué un moment important dans l'histoire de l'aviation japonaise.

- 78 Cette épopée a réservé des chapitres captivants, notamment les efforts pour établir une liaison aérienne entre la France et le Japon. Les tentatives de pionniers français pour franchir les cieux et relier Paris à Tokyo à une vitesse record méritent une reconnaissance appuyée. A. Japy⁷⁶, ainsi que les équipages Péraud⁷⁷-Denis, Doret-Micheletti et Libert-Denis, illustrent parfaitement cette quête. Ces aviateurs, confrontés à des épreuves ardues, ont vu leurs appareils subir des aléas climatiques impitoyables, entravant leurs ambitions.
- 79 Le Kamikaze, avec son succès éclatant, a suscité un regain d'intérêt pour l'aviation en Extrême-Orient, une sphère dont les exploits restaient méconnus en Europe. La gestion de ce projet aérien ambitieux incombait au Bureau d'aviation, organe central jouissant de prérogatives étendues. La charge de cette institution englobait le financement des compagnies aériennes, la coordination du maillage aérien, l'assurance de l'adéquation des infrastructures sur les aérodromes et les routes aériennes, ainsi que la mise en œuvre de programmes de formation rigoureux pour les pilotes et le personnel technique. Ces responsabilités variées témoignent de l'importance accordée à l'essor de l'aviation, vecteur de progrès technique et de rapprochement entre les peuples.

4. Résurrection du Caudron Simoun : une collaboration franco-japonaise

Figure 8



Les Ailes Rouges, Akai tsubasa (赤い翼).

- 80 Depuis plusieurs années, à Pontoise, des mains habiles de bénévoles de l'Association pour la renaissance du Caudron Simoun s'affairent. Leur quête ? Redonner vie au Caudron C-635 Simoun. Unique, il l'est, car mis à part lui, seul un modèle similaire trône, statique, au musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, paré des insignes d'Air Bleu. Cette compagnie postale, ayant marqué la fin des années 1930 en France, confère à l'appareil une aura historique. Le projet *Les Ailes Rouges*⁷⁸, récemment baptisé ainsi, a vu son horizon s'élargir, galvanisé par un élan de solidarité. Les soutiens affluent : la Fondation La France Mutualiste, la Fondation Antoine de Saint-Exupéry pour la jeunesse, l'Association française des femmes pilotes, sans oublier la Fondation franco-japonaise Sasakawa⁷⁹ et une équipe de bénévoles. Ensemble, ils écrivent une nouvelle page de l'histoire de cet oiseau mécanique.
- 81 Le dessein de restaurer le Caudron Simoun pour le rendre à nouveau aéronef persiste, visant à honorer les nombreux essais de traversée Paris-Tokyo, couvrant une distance de 16 000 km en moins de trois jours, entrepris durant la décennie 1930. Parmi ces tentatives, l'expédition menée par A. Japy figure en bonne place. L'association s'est donné pour mission de boucler la dernière portion du raid Paris-Tokyo initié par A. Japy en novembre 1936. Cette étape, jamais achevée à son époque, sera effectuée à bord du Simoun en restaura-

tion. Le projet de cette commémoration est de mettre en exergue les essais de relier Paris à Tokyo en moins de 100 heures, un record qui n'avait jamais été atteint, principalement en raison d'intempéries locales et non du fait des avions eux-mêmes.

- 82 Afin de concrétiser cette ambition, il est impératif de finaliser la restauration du Simoun. S'ensuivra la logistique de transfert de l'appareil au Japon, un mode d'acheminement n'étant pas encore arrêté, afin de réitérer le vol inachevé de Japy en direction de Tokyo et de s'inscrire dans la continuité des échanges culturels.
- 83 Avec minutie, le tableau de bord originel a été entièrement reconstitué, respectant scrupuleusement la configuration originale. Afin d'optimiser l'installation du système électrique, une plateforme d'essai pour la planche de vol a été spécialement conçue au sein de l'atelier. Cet outil a permis de procéder aux ajustements nécessaires sur le boîtier de commandes moteur ainsi que sur les autres dispositifs. Une reproduction précise de l'instrumentation a été réalisée. Le cadre principal du fuselage a été conçu avec une exactitude remarquable. Pour une ergonomie optimale, le siège du copilote a été positionné légèrement en retrait par rapport à celui du pilote.
- 84 Christian Bonnet, acteur clé de la section motorisation d'un projet aéronautique, a mis en lumière une découverte singulière. L'enquête menée sur des clichés d'avions d'un musée a révélé une anomalie : une hélice montée sur un Nord 1000/Me-208, affichée comme pièce de musée, ne correspondait pas aux spécifications attendues. Après des vérifications approfondies, un modèle d'hélice électrique à calage variable conçu par Ratier et jadis monté sur les Caudron Simoun, a été authentifiée. Un échange a alors été conclu pour en obtenir une authentique correspondant au Nord 1000. La pièce, une bipale métallique avec son moyeu, a subi une série de radiographies avant d'être approuvée pour la remise en vol. Finition soignée : l'extrados poli et l'intrados badigeonné de noir, cette précaution est prise pour prévenir les éblouissements du pilote. Bientôt, elle propulsera le 6Q11 du Simoun avec efficacité dans le ciel à destination de la capitale japonaise.

5. Conclusion

- 85 En refermant le chapitre de cette incroyable épopée aérienne, il est impossible de ne pas ressentir un profond respect pour l'audace et la détermination de ces pionniers. Le vol d'André Japy vers Tokyo, à bord du légendaire Caudron Simoun, demeure un témoignage éloquent de l'esprit d'aventure qui animait de ces hommes du ciel. Malheureusement, la tragédie survenue sur le mont Sefuri vient nous rappeler les risques inhérents à la conquête des airs, surtout à cette époque où la technologie et la météorologie n'offraient pas les mêmes garanties de sécurité qu'aujourd'hui.
- 86 L'histoire ne s'arrête toutefois pas à cet accident. Elle se poursuit avec le vol miroir réalisé par des aviateurs japonais en 1937, prouvant ainsi que la passion pour l'aviation et le respect mutuel entre les nations pouvaient transcender les tragédies. Cette réciprocité dans l'effort et l'hommage rendu aux aviateurs disparus est un puissant symbole de fraternité.
- 87 Enfin, la résurrection du Caudron Simoun par l'association franco-japonaise Les Ailes Rouges est un vibrant hommage à cet héritage commun. La restauration de cet appareil mythique n'est pas seulement une prouesse technique, c'est aussi le moyen de perpétuer la mémoire de ces aventuriers de l'air et de partager avec les nouvelles générations les valeurs de courage, d'innovation et d'entente internationale. En conclusion, l'épopée du Caudron Simoun et le vol d'A. Japy vers Tokyo restent gravés dans l'histoire de l'aviation comme un chapitre emblématique de l'entre-deux-guerres. Ils reflètent l'esprit d'une époque où l'audace et la soif de découvertes poussaient l'humanité à repousser sans cesse les limites du possible. Grâce à des initiatives comme celle des Ailes Rouges, ce patrimoine aéronautique continue de vivre et d'inspirer. Il nous rappelle que, malgré le temps qui passe, le rêve de voler et l'aspiration à connecter les peuples à travers les cieux demeurent des constantes universelles.

NOTES

- 1 MANOLL Michel, *Saint-Exupéry, prince des pilotes*, Paris, Société nouvelle des éditions G.P., « Super 1000, 3 », 1963 [1961], p. 157.
- 2 F-ANRY : **AN**toine de Saint Exupé**RY**
- 3 MIGEO Marcel, *La vie de Maryse Bastié* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3357029b.r>), Paris, Éd. du seuil, 1952.
- 4 DORET Marcel, *Trait d'union avec le ciel : pilote d'essai et as de la voltige* (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k33712341?rk=42918;4>), Paris, Les éd. de l'Officine, 2002 [1955].
- 5 LESPINOIS DE Jérôme (dir.), *Le destin d'une aviation victorieuse, l'aéronautique militaire française après la Grande Guerre*, [actes de colloque, Centre d'études stratégiques aérospatiales, 2018], Paris, la Documentation française, « Stratégie aérospatiale », 2022.
- 6 NOETINGER Jacques, *Rigueur et audace aux essais en vol*, Paris, Nouvelles éd. latines, 1991, p. 195-201.
- 7 NOETINGER Jacques, *Non à l'oubli ! L'incroyable aventure française dans le ciel*, Paris, Nouvelles éd. latines, 2001, p. 54-58.
- 8 MIHALY Édouard et ROBINSON Harry, *Les avions Caudron Renault*, Clichy, Éd. Larivière, « Docavia », 2001.
- 9 *Ibid. supra.*
- 10 *Ibid.*
- 11 FARIA Katell, *Les aventurières du ciel*, 1^{re} éd., Paris, Points, « Points, Aventure, P5398 », 2021.
- 12 HÉDUY Philippe, *Histoire de l'Indochine : la perle de l'Empire 1624-1954*, Paris, Soukha éd., 2015 [1983], p. 349-353.
- 13 Tsou fu un des rares Chinois à combattre dans les rangs français pendant la guerre. Il fut pilote à l'escadrille N37.
- 14 GILE-NICAUD Gilbert, *Paris-Tokyo en avion : Le raid merveilleux de Pelle-tier Doisy* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9808222h.r=Paris-Tokyo%20en%20avion%20Le%20raid%20merveilleux?rk=21459;2>), Paris, Plon/Nourrit et Cie, 1924.

- 15 PEYRONNET DE Torres R., « La carrière de Maryse Hilsz : modiste, parachutiste, aviatrice, recordwoman du monde (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9797476p/f6.item>) », *Le Miroir des sports*, n° 890, 30 juin 1936, p. 6.
- 16 GOUINGUENET Hervé et HEIMERMANN Benoît, *Aviateurs : portraits légendaires des héros du ciel*, Paris, Tana éditions, 2014.
- 17 DUBOIS-COLLET Sophie, *Avions de l'histoire : 25 aéronefs de légende*, Paris, les Éditions de l'Opportun, 2022.
- 18 KLEN Michel, *Femmes de guerre : une histoire millénaire*, Paris, Ellipses, 2010, p. 199-202.
- 19 BRUYÈRE DE LA Stacy, *Saint-Exupéry : une vie à contre-courant*, Françoise Bouillot et Dominique Lablanche (trad.), Paris, A. Michel, 2011 [1994], p. 280-285.
- 20 *Les Ailes*, « André Japy a volé d'Istres à Djibouti (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6560531b/f3.item>) », vol. 17, n° 860, 9 décembre 1937, p. 3-4.
- 21 *L'Aérophile*, « Raids : Paris-Saïgon (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553445p/f28.item>) », vol. 44, n° 1, 1^{er} janvier 1936, p. 20.
- 22 *Les nouvelles calédoniennes*, « Henri Martinet, le risque-tout volant », 25 mars 2019.
- 23 GODARD Philippe, *Le mémorial calédonien*, 2^e éd. rev. et corr., 7 vol., Nouméa, Éd. d'art calédoniennes, 1979, p. 490-493.
- 24 REYNAUD Jean-Paul, « J'ai visité le Musée de l'Air : le Simoun », *Revue Pégase*, n° 134, septembre 2009, p. 3-13
- 25 Site Internet : <[passionair1940.fr](https://www.passionair1940.fr/) (<https://www.passionair1940.fr/>)>.
- 26 MIGEO Marcel, *Didier Daurat* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k33594441.r=Marcel%20Migeo%2C%20Didier%20Daurat?rk=21459;2>), Paris, Flammarion, « L'aventure vécue », 1962, p. 8-11.
- 27 <[aerovfr.com](https://www.aerovfr.com/)>, « D'Air Bleu à la Postale de nuit (<https://www.aerovfr.com/?s=Air+Bleu>) », 11 octobre 2015, consulté le 8 octobre 2023.
- 28 Compagnie générale de télégraphie sans fil.
- 29 <[passionair1940.fr](https://www.passionair1940.fr/) (<https://www.passionair1940.fr/>)>.
- 30 NOETINGER Jacque , *Témoin privilégié de l'histoire de l'aviation du XX^e siècle : mes rencontres avec des constructeurs, des techniciens, des pilotes,*

des aventuriers et bien d'autres, Paris, Nouvelles éditions Latines, 2010, p. 140-145.

31 MEYNIEL Stéphanie, « Le 21 août 1935 dans le ciel : André Japy parcourt près de 3 000 km en une journée (<https://www.air-journal.fr/2020-08-21-le-21-aout-1935-dans-le-ciel-andre-japy-parcourt-pres-de-3-000-km-en-une-journee-5222204.html>) », *air-journal.fr* (<https://www.air-journal.fr/>), 2020.

32 PIOT Philippe, « Beaucourt. Il y a 90 ans, les aventures extraordinaires d'André Japy et de ses concurrents sur le Paris-Saïgon », *L'Est républicain*, 30 décembre 2024.

33 VIZANTY Dan, « Un grand nom de l'Aviation : le Prince Constantin Cantacuzène-Bizu (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t53402688/f24.item>) », *Pionniers : revue aéronautique trimestrielle des Vieilles tiges*, vol. 20, n° 82, octobre 1984, p. 22-32.

34 MEYNIEL Stéphanie, « Le 20 janvier 1937 dans le ciel : Doret tente le raid Paris – Tokyo (<https://www.air-journal.fr/2012-01-20-le-20-janvier-1937-dans-le-ciel-doret-tente-le-raid-paris-%E2%80%93-tokyo-542135.html>) », *air-journal.fr* (<https://www.air-journal.fr/>), 20 janvier 2012.

35 *L'Auto*, « La fin d'un beau raid (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46298166/f2.item>) », n° 13222, 28 février 1937, p. 2.

36 GROS G.-J., « L'exploit de Maryse Bastié (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6201548j/f7.item>) », *Le monde illustré*, n° 4125, 9 janvier 1937, p. 27.

37 PEYRONNET DE Torres R., « La carrière de Maryse Hilsz... (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9797476p/f6.item>) », art. cit.

38 MIGEO Marcel, *La vie de Maryse Bastié* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3357029b.r>), op. cit.

39 BATTEN Jean, *Alone in the Sky*, 1^{re} éd., Shrewsbury, Airlife, 1979.

40 *Le Fana de l'aviation*, « Les Caudron Renault "Typhon" », n° 280, mars 1993, p. 12-26.

41 *L'Aéronautique*, « Le monoplace de chasse léger Caudron Renault C.710 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554004p/f14.item>) », n° 223, décembre 1937, p. 278-281.

42 G., « À 311 km. 184 de moyenne Maurice Rosse a battu le record des 5 000 kilomètres (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46298737/f1.image>) », *L'Auto*, vol. 38, n° 13278, 25 avril 1937, p. 1.

43 MEYNIEL Stéphanie, « Le 20 janvier 1937... (<https://www.air-journal.fr/2012-01-20-le-20-janvier-1937-dans-le-ciel-doret-tente-le-raid-paris-%E2%80%93-tokyo-542135.html>) », art. cit.

44 FRACHET André, « L'avion de performance Caudron C-860 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554698t/f9.item>) », *Les Ailes*, vol. 19, n° 937, 1^{er} juin 1939, p. 9.

45 BLAMONT Louis, « Le beau voyage d'André Japy en U.R.S.S. (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6556865r/f9.item>) », *Les Ailes*, vol. 13, n° 638, 7 septembre 1933, p. 9.

46 *L'Atlantique*, « Japy bat le record du monde en ligne droite sans escale (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5070168v>) », 2 décembre 1937, p. 1.

47 ARAGNETTI Jean-Pierre, « André Japy, le "Lindbergh français" (<https://www.aerophilatelie.fr/pdfs/BCAF076.pdf>) », *aerophilatelie.fr* (<https://aerophilatelie.fr/fr/>), n° 76, décembre 2018, p. 3-14.

48 Ce projet français de 1936 consistait pour le ministère de l'Air de doter l'épreuve Paris-Saïgon-Paris de trois prix, 850 000 francs, 550 000 francs et 400 000 francs. (PEYRONNET DE TORRES R., « Paris-Saïgon-Paris [25.000 kilomètres] se bornera-t-il à un cavalier seul de l'équipage Arnoux-Japy-Michelletti ? (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9798132s/f5.image.r>) », *Le Miroir des sports*, n° 915, 27 octobre 1936).

49 Association « Les Ailes Rouges ».

50 Jusqu'alors, de telles entreprises étaient l'apanage de binômes.

51 *L'avion* (Organe mensuel de l'union des pilotes civils de France), « Bravo, Japy ! (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5410836m/f7.item>) », vol. 13, n° 123, novembre 1936, p. 5.

52 MURGUE Jean, « L'aviateur Japy à Fukuoka (Paris-Japon en 64 heures) (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9737279k/f14.item>) », *Annales de la Société des missions étrangères*, vol. XXXIX, n° 235, mai-juin 1937, p. 110-118.

53 Entretien avec Nicolas Japy.

54 Archive Jacar B12081142800, Division 1. (. Bunkatsu 1. 分割 1), 1924, p. 6.

55 LARGE Stéphane, « La culture populaire japonaise des années vingt : contexte et signification politique », in TSCHUDIN Jean-Jacques et HAMON Claude (dir.), *La modernité à l'horizon : la culture populaire dans le Japon des années vingt*, [actes de colloque, Université de Paris VII, 30 mai-1^{er} avril 2002], Arles, Éd. Philippe Piquier, Arles, 2004, p. 11-30.

- 56 Archive Jacar B12081142800, *op. cit.*
- 57 BRONN Cécile, *Aux sources de l'aviation commerciale au Japon 1910-1941*, Thèse en histoire, sociétés et civilisations, Emmanuel Lozerand et Jean-Marc Olivier (dir.), Inalco, Paris, 2 décembre 2024.
- 58 Archive Jacar J20011757200, « Nichibei Shinbun_19370412 », avril 1937.
- 59 SHIN.YA Hashizume, *Hikōki to sōzōryoku* [Avions et imagination – 飛行機と想像力], Seidōsha, Tōkyō, 2004, p. 108-115.
- 60 Mitsubishi Ki-15.
- 61 SHIN.YA Hashizume, *Hikōki to sōzōryoku*, *op. cit.*
- 62 Journal Asahi, « Aō daihikō kiroku kansei kinen shashinchō » [Livre de photos commémorant le Grand record de vol entre Asie et Occident 亜欧大飛行記録完成記念写真帳], Ōsaka, 1937.
- 63 SHIN.YA Hashizume, *Hikōki to sōzōryoku*, *op. cit.*
- 64 Inuma Masaaki *senzen nihon kōkūkai no eiyū* [Inuma Masaaki, un héros volant dans le Japon d'avant-guerre – 飯沼正明 戦前日本航空界の英雄], [city.azumino.nagano.jp](http://www.city.azumino.nagano.jp) (<http://www.city.azumino.nagano.jp>), 2017.
- 65 Journal Asahi, « Aō daihikō kiroku... », *art. cit.*
- 66 SEGONZAC DE A. et SINCLAIR George, « Les Samouraï du ciel au service du Mikado (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k32718870/f4.item>) », *Paris-Dakar*, vol. 5, n° 370, 19 avril 1937, p. 4.
- 67 *Op. cit. supra.*
- 68 Archive Jacar C08051435400, « Aviation civile (3) » (Minkan Kōkū [3] 民間航空 [3]), 1925, p. 12.
- 69 Le Miroir des sports, « L'avion japonais “Vent-de-dieu”, qui a établi le record Tokio-Hanoï-Paris-Londres en 3 jours 22 heures 18', pourrait couvrir le même trajet en moins de 72 heures en volant jour et nuit (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9797890b/f12.item>) », n° 939, 13 avril 1937, p. 12.
- 70 *Ibid. supra.*
- 71 *Ibid. supra.*
- 72 Ce projet du 2600^e anniversaire fait référence au calendrier impérial et à la fondation légendaire du Japon par l'empereur Jimmu en -660.
- 73 紀元二千六百年記念事業、世界最高標準目指す長距離飛行機を建.
- 74 航空ニッポン.

75 航空機王国.

76 MEYNIEL Stéphanie, « Le 15 novembre 1936 dans le ciel, Japy s'envole pour l'Asie (<https://www.air-journal.fr/2023-11-15-le-15-novembre-1936-dans-le-ciel-japy-senvole-pour-lasie%E1%9F%92%BC-5252361.html>) », Air-journal.fr (<https://www.air-journal.fr/>), 2023.

77 PÉRAUD Jean-Étienne (1911-1990).

78 Les Ailes Rouges, *Akai tsubasa* (赤い翼).

79 Organisme privé sans but lucratif et de statut français dont la mission est de développer les relations culturelles et d'amitié entre la France et le Japon.

RÉSUMÉS

Français

Conçu dans les années 1930, le Caudron Simoun s'imposait comme un fleuron de l'aviation civile française. Lors de la période dorée de l'aviation, baptisée l'ère des records et des raids aériens, aviateurs et appareils se mesuraient dans des défis de vitesse, de distance et d'altitude. Ces compétitions étaient ponctuées par des raids aériens de renom qui ont jalonné l'histoire.

André Japy, aviateur français, s'est notamment illustré par de nombreux exploits mais son vol vers Tokyo se termina malheureusement bien loin de la capitale japonaise. Le vol miroir réalisé par des aviateurs japonais en 1937 témoigne de la démonstration spectaculaire de leur savoir-faire aéronautique, suscitant admiration et étonnement à l'échelle internationale.

La restauration du Caudron Simoun dans les ateliers de Pontoise représente un travail méticuleux de conservation. Ce projet illustre la volonté de sauvegarder le patrimoine aéronautique, témoignant ainsi de son importance pour la postérité.

English

Designed in the 1930s, the Caudron Simoun stood out as a jewel of French civil aviation. During this golden age of aviation, known as the era of records and aerial raids, aviators and aircraft competed in challenges of speed, distance, and altitude. These competitions were punctuated by renowned air raids that marked history. French aviator André Japy distinguished himself with numerous feats, but his flight to Tokyo unfortunately ended far from the Japanese capital. The mirror flight carried out by Japanese aviators in 1937 is a testament to the spectacular demonstration of their aeronautical expertise, eliciting admiration and astonishment on an international scale.

The restoration of the Caudron Simoun in the workshops of Pontoise represents a meticulous labor of conservation. This project illustrates the commitment to preserving aeronautical heritage, thus acknowledging its importance for posterity.

INDEX

Mots-clés

Caudron Simoun, André Japy, records, Kamikaze, restauration

Keywords

Caudron Simoun, André Japy, Records, Kamikaze, Restoration

Index géographique

Tokyo (Japon), Pontoise (France)

AUTEUR

Bronn Cécile

Docteure, Inalco-Ifrae, UMR 8043, Paris.