

Georges WINCKLER, pilote lyonnais, défricheur de la ligne aérienne France-Indochine

WINCKLER Georges, Alphonse, Antoine, est né au 39 cours Gambetta à Lyon 3^{ème}, le 28 juin 1894.

Petit-fils du brasseur alsacien Alphonse Wincker et d'Antoine Lumière, inventeur du cinéma ; fils de Jules Winckler (1866-1889) et de Juliette Lumière (1873-1924), Georges Winckler est un grand gaillard dégingandé de 1,92 mètres.

A l'âge de 14 ans, il vole sur un planeur, type Lillienthal, qu'il a construit avec des amis. Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale Lyonnaise, il invente un stabilisateur automatique qui est présenté et médaillé à l'Exposition des Inventeurs de Lyon en 1911. Plantier et Kimmerling lui apprennent à piloter au terrain de Bron.

Appelé au service militaire le 4 septembre 1914 au 8^{ème} Régiment du Génie (transmissions), puis passé dans l'Aviation militaire le 12 octobre 1914 en qualité de mécanicien, probablement au 2^{ème} Groupe d'Aviation, puis au Parc 102 du Groupe de bombardement n°1. Il passe successivement à l'Ecole de pilotage de Dijon, élève-pilote le 19 juillet 1916 et breveté pilote militaire le 7 octobre 1916 sur avion Voisin, promu caporal en janvier 1917 et sergent en septembre 1917. Nommé

Pilote réceptionnaire à Ambérieu en Bugey, où il effectue 1.180 heures de vol.

Il quitte l'armée en 1919 pour créer une usine de cyclo cars, mais ce n'est pas la fortune. Il se lance dans la navigation maritime pendant quatre ans, il achète un yacht. Le soir à bord de son yacht ancré dans le port de La Ciotat, c'est un festival d'accordéon qu'il donne jusqu'à point d'heure. Son comportement agace sa famille qui lui 'coupe les vivres' en 1925.

Mais comment vivre. ? Il scie son yacht en deux, donnant à son matelot la partie monnayable comprenant le moteur et brûle l'autre, refusant ainsi de laisser à quiconque son yacht sur lequel il a passé de si intenses moments de bonheur. Il suit les cours d'élève-officier de la Marine Marchande.

Au début de 1927, il entre comme pilote à la Compagnie Latécoère que Marcel Bouilloux-Lafont vient de créer avec les anciens pilotes de l'Aéropostale. Il est chargé des vols d'études et d'organisation en Amérique du Sud. Winckler ne s'y plaît pas ou est-il attiré par la renommée d'Air Union-Lignes d'Orient (A.U.L.O.), et la personnalité de Maurice Noguès qu'il a rencontré à La Ciotat. Un membre de la famille de Winckler déclarera « Le phénomène de Georges n'eût jamais de la passion dans sa vie que Noguès et l'Aviation ».

En janvier 1928, la compagnie Air Union - Lignes d'Orient (A.U.L.O) exploite régulièrement la ligne Marseille-Athènes en hydravion Météore. Le personnel était composé de trois mécaniciens-navigants : Edmond Roux, Jean Iché et Pierre Patard, et de deux radios navigants : Félix Coupiat et Jean Le Duff. Les trois pilotes étaient Noguès, Louis Giraud et Jean-Louis Corouge. En mars, l'Aéro-club de France décerna sa grande médaille de vermeil à Maurice Noguès, pour « services rendus à l'aviation ». Côté matériel, le premier hydravion fut remis en état après l'accident de Naples. La compagnie, momentanément privée d'appareil, Noguès travailla à l'amélioration de l'appareillage radio-électrique. Il établit un programme sérieux qui fut ensuite soumis aux constructeurs. Son mécanicien, Julien Girard, fut chargé d'organiser un concours. Un appareil laboratoire fut mis à la disposition de ces derniers pour expérimenter le matériel.

Georges WINCKLER, pilote lyonnais, défricheur de la ligne aérienne France-Indochine

En mai 1928, un deuxième hydravion Météore fut acheté. Noguès pensait alors au remplacement des Météore par des bimoteurs de 1.000 chevaux, dont la société CAMS avait commencé l'étude, sous la direction de l'ingénieur Hurel, avec lequel il collabora étroitement. Il regroupa autour de lui, pendant cette période, les camarades dont il avait apprécié les qualités humaines et la valeur professionnelle, au cours de vols en escadrille ou sur les lignes. Son équipe était composée de Georges Winckler, chef pilote ; Alexandre Pichodou, Louis Lanata, Yves Hennequin, Henri Delaunay, Raymond Camoin, Pierre FauquetLemaire, Albert Pommereau, Henri Leciaire, pilotes. Les radios-navigants étaient Robert Duflos, Georges Péron, Henri Gloux, Georges Thibaud, Alexandre Lepêcheur, et les mécaniciens-navigants : Edmond Vautier, Marcel Richard, Maurice Pouliquen, Jean Hennequin, Roger Callot et Albert Colombon

Le 13 août 1928, les deux Météore furent mis en ligne pour assurer le troisième voyage Marseille-Marignane-Beyrouth, avec comme équipage Giraud, Roux et Coupiat. Le voyage se fit en trois jours (3.200 km en 22 heures de vol) et le retour en deux jours, du 19 au 20 août. À l'ouverture de la ligne, Noguès disposait d'une flotte réduite : deux Météore et deux CAMS. Jusqu'au 19 décembre 1928, ils assuraient sept voyages aller-retour, dans des conditions parfaites de ponctualité. Et jusqu'au 3 mai 1929, un aller-retour par mois Marseille-Beyrouth, comme vol postal. Six hydravions CAMS furent progressivement livrés en 1929. Pendant tout le premier semestre, Noguès était à Athènes, au centre du dispositif.

Le 1^{er} novembre 1928, Winckler entre à 'Air Union-Lignes d'Orient (A.U.L.O.)

Le 17 février 1929, Georges Winckler épouse Cécile Françoise Michel, à La Ciotat.

Le 6 juin 1929, le premier service régulier en CAMS 53, piloté par Georges Winckler, quitta Marseille-La Ciotat vers Beyrouth, en trois jours (3.254 km) et en deux jours seulement en été. Ce vol devint bi-hebdomadaire du 6 juin au 31 décembre 1929. Sur les 59 voyages prévus, 59 eurent lieu pendant cette période, via Bastia, Naples, Corfou, Athènes et Castellorizo. Lorsque Winckler arrive à Beyrouth il faut transborder les sacs postaux à destination de Damas dans une automobile car Beyrouth ne dispose pas d'aérodrome. A Damas, le courrier est chargé à bord d'un Farman 303 à destination de Bagdad.

Au début de 1930, la ligne fut divisée en deux réseaux : le réseau méditerranéen, dirigé par Camille Le Planquais, ancien collaborateur de Noguès à la C.I.D.N.A. ; et le réseau du Levant, confié à Didier. Le 3 janvier 1930, le pilote René Guay, le mécanicien André Descamps et le radio Joseph Parisot effectuaient la première liaison régulière Damas-Bagdad, sur le monomoteur Breguet 284T immatriculé F-AIZT de la compagnie A.U.L.O. Cette liaison hebdomadaire fut d'abord réservée aux passagers. Le 2 avril 1930 eut lieu le premier vol postal

L'extension de la ligne Marseille-Beyrouth jusqu'à Saïgon était d'actualité mais se posait le problème du choix de l'appareil capable d'assurer en toute sécurité un voyage de 12.000 km. À cette époque, seul le Fokker F VII b-3m trimoteur avait fait ses preuves mais il avait l'inconvénient de ne pas être de fabrication française.

Le 12 février 1930, Noguès, accompagné du mécanicien Marsot, partit de Toussus-le-Noble sur un Farman 190, immatriculé F-AJLL à destination de Saïgon. C'était un avion de grand tourisme, équipé d'un moteur Gnome et Rhône K7 de 230 chevaux, muni, entre autres instruments de bord, d'un conservateur de cap gyroscopique, nouveauté pour l'époque. Le 24 février, à Damas, Louis Allègre, administrateur délégué de la compagnie, se joignit à

Georges WINCKLER, pilote lyonnais, défricheur de la ligne aérienne France-Indochine

l'équipage et les trois hommes arrivèrent à Saïgon le 10 mars. Le 17 mars, Noguès poursuivit son voyage vers Hanoï, capitale du Tonkin et capitale administrative de l'Indochine, en compagnie du colonel Glaize, directeur de la compagnie Air Asie, et de Paul Ganay, fondé de pouvoir de la Banque de l'Indochine. Contrairement à son projet, Noguès écourta son séjour. Il avait contracté la typhoïde. Il posa son avion à Saïgon le 23 mars après avoir fait escale à Hué et Tourane. Convalescent, Noguès s'embarqua le 26 mai 1930, pour la France à bord du Sphynx des Messageries maritimes. Le 10 mars 1930 restera donc une grande date pour l'aviation commerciale française. Comme le disait à l'époque Jean Macaigne :

« Noguès a construit par un raccourci historique une route qui rejoindra dans la légende l'épopée vers l'est des Dupleix et dès La Bourdonnais »

Six voyages d'organisation et d'installation jusqu'à Saïgon précédèrent l'ouverture du service au public, ouverture qui se fit d'abord sur le trajet Bangkok-Saïgon, puis, le 17 janvier 1931, sur la totalité du parcours Marseille-Saïgon.

Le 8 juillet 1930, Air Union - Lignes d'Orient (A.U.L.O) fusionne avec Air Asie et devient Air-Orient. Au niveau de la direction de la compagnie, d'importants changements eurent lieu. Le colonel Faure fut remplacé par Allègre. La direction du matériel fut confiée à Maurice Balazuc, ancien officier de marine. Maurice Noguès conserva l'exploitation.

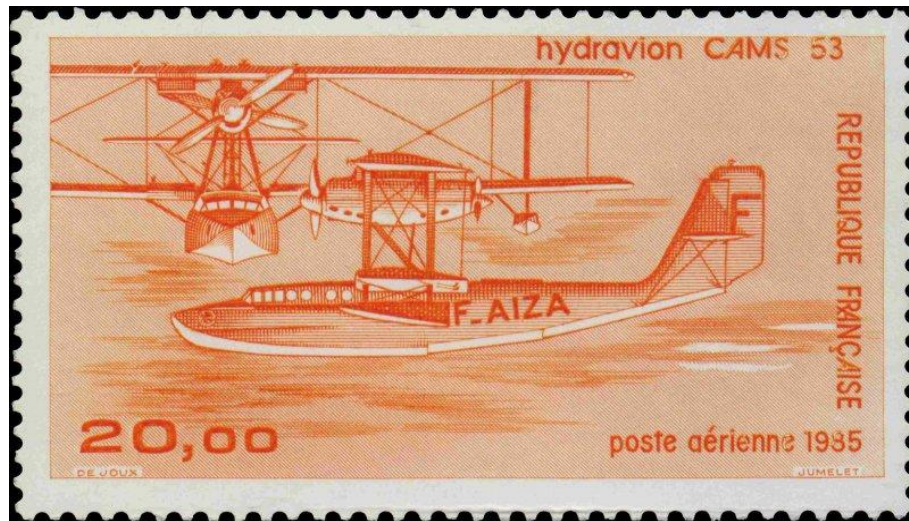
Noguès avait entrepris l'étude du tronçon Saïgon-Bangkok qui était la partie la plus dangereuse du parcours, l'organisation de bases se révélant délicate.

Pour cette mission, Noguès désigna Julien Girard et Georges Winckler, le radio Henri Gloux et le mécanicien. En juillet 1930, ils embarquent sur un paquebot accompagnés d'un colis bien encombrant : un Cams 53 en pièces détachées. A leur arrivée à Saïgon, en quinze jours, l'appareil est remonté et on procède à des essais sur la rivière de Saïgon au milieu des jonques. Le 'Docteur', surnom donné à Winckler, armé de son sextant, souvenir de son yacht bien aimé. Et son équipe parcourt le Siam, la Birmanie, les bouches du Gange, le comptoir français de Chandernagor. Au cours de voyages d'études, il corrige les données erronées, note les altitudes des sommets, repère les emplacements de terrain, procède à des sondages de 2 mètres de profondeur pour déterminer les qualités des terrains et la perméabilité des sols. Au retour, au bout de deux mois, Winckler qui a été nommé chef-pilote d'Air Orient, fait part de ses observations : rivages inhospitaliers, zones interdites par les Anglais, etc....doute sur l'utilisation des hydravions.

Les conclusions de ce rapport décidèrent Noguès à mettre en ligne uniquement, de bout en bout, des avions terrestres de Damas à Saïgon. Il s'agissait maintenant de trouver le meilleur type d'appareil et ce fut vers le Fokker trimoteur que se tournèrent les dirigeants. « Si le Farman 303 était le meilleur, disait Noguès, il a dans les pays humides, un inconvénient parce que construit en bois. Tandis que le Fokker est un appareil métallique aux qualités exceptionnelles et bien au point. Que voulez-vous, ajouta-t-il, quand on est à la tête d'une « boutique », on achète la marchandise qui convient »

Au matin du 17 janvier 1931, à l'aérodrome de Marignane, on assiste au départ du premier hydravion affecté à cette nouvelle liaison postale et commerciale vers l'Indochine, il s'agit du CAMS 53, baptisé 'Syrie' et immatriculé F-AIZA. L'appareil décolle chargé de 63 kilogrammes de courrier et de 40 kilogrammes de messagerie, avec à son bord l'équipage constitué de l'aviateur Pichodou, du mécanicien Richaud et du radiotélégraphiste Ronat, ces derniers étant accompagnés de deux passagers : Fauquet-Lemaître, pilote d'Air Orient, ainsi que l'aviateur Challe qui se rend à Téhéran pour récupérer un avion.

**Georges WINCKLER, pilote lyonnais,
défricheur de la ligne aérienne France-Indochine**



La liaison dure dix jours avec dix-sept escales : Naples -Corfou- Athènes- Kastellorizo- Beyrouth-Damas- Bagdad- Djask- Karachi- Jodpur- Allhabad- Calcutta- Akyab- Bandoor- Bangkok- Saïgon. L'aviation commerciale française inscrivaient à son actif la plus longue liaison, en service régulier, par l'ouverture de la ligne France-Indochine. Le terminus en était provisoirement fixé à Saïgon mais il était envisagé, dans les plus brefs délais, c'est-à-dire dès l'achèvement de l'infrastructure de cette région, de reporter le terminus à Hanoï, sans cependant, cesser pour autant de desservir Saïgon. Hanoï présentait, en outre, l'avantage d'être un point de départ tout indiqué pour permettre de poursuivre la liaison aérienne sur la Chine. En 1932, un premier contact était pris avec, d'une part, les autorités britanniques de Hong-Kong et, de l'autre, les autorités chinoises de Canton et le ministère des Communications à Shanghai et Nankin. Le but poursuivi par les Français était d'obtenir, pour une compagnie française, l'autorisation de venir à Canton ou à Hong-Kong et d'y prendre le courrier à destination de l'Europe. À dire vrai, dès ce moment, et pour ménager l'amour-propre chinois, la France se déclarait prête à négocier sur la base de la réciprocité et, si nous obtenions les autorisations de survols nécessaires pour aller à Canton, à accorder à une compagnie nationale chinoise l'autorisation de venir à Hanoï, voire à Saïgon, ce qui, par suite de l'importante communauté chinoise qui y résidait, pouvait présenter pour le gouvernement chinois un véritable intérêt. Parallèlement à cette descente des Chinois jusqu'à Saïgon, il était souhaité d'obtenir pour les avions français l'autorisation de voler jusqu'à Shanghai. En outre, il était spécifié que le personnel navigant de la compagnie chinoise devrait être chinois et, éventuellement, que les appareils devraient être construits en Chine. Le gouvernement général de l'Indochine, la légation de France en Chine approuvaient, chacun en ce qui le concerne, cette façon d'agir mais deux années se passèrent —1933 et 1934 — sans apporter de modifications très sensibles à la situation. Le 15 novembre 1933, le ministre de l'Air prit la position suivante : « Aucune concession du survol de l'Indochine ne sera donnée tant qu'Air France n'aura pas elle-même obtenu Canton et Hong-Kong ».

L'exploitation de la ligne d'Hanoï eut lieu le 1^{er} février 1935, sur l'itinéraire Bangkok, Vientiane, Hanoï. Cette ouverture fut très bien accueillie mais le temps de transit très court entre l'arrivée et le départ du vol étonna les officiels et le public. Les provinces chinoises limitrophes du Tonkin furent informées de ce vol, dans le but de drainer la clientèle par deux

**Georges WINCKLER, pilote lyonnais,
défricheur de la ligne aérienne France-Indochine**

accès : de Kunming, en un jour par micheline, la Compagnie des chemins de fer du Yunnan ayant accepté de faire coïncider ses horaires avec ceux d'Air France ; de Canton à Long Tcheou, en un jour, par les avions de la Southern Aviation, compagnie chinoise, ensuite 5 h 30 de route par véhicule spécial. Cette compagnie avait également accepté de faire concorder ses horaires avec ceux d'Air France

Au début de l'année 1935, l'ouverture du tronçon Bangkok-Vientiane-Hanoï, conduisait notre ligne aérienne d'Extrême-Orient aux portes de la Chine et rendait plus urgente la solution du transport du courrier chinois de et vers l'Europe. En même temps, la compagnie anglaise Imperial Airways, après une longue période de réflexion, annonçait son projet de continuer sa ligne des Indes jusqu'en Malaisie, puis en Australie et de là, par une bretelle empruntant le territoire indochinois, d'aller desservir Hong-Kong. Le commandant **Fieschi**,** attaché de l'Air en Chine, qui, dès 1932, avait pris part aux négociations pour obtenir une autorisation de survol, entra en contact avec le gouvernement chinois pour lui proposer d'accorder à une compagnie nationale, l'autorisation sans contrepartie similaire de voler de Canton à Hanoï, Devant cette situation et la mauvaise volonté persistante, manifestée par le gouvernement chinois à accorder les autorisations de survol sollicitées entre Hanoï et Canton, la compagnie Air France, d'accord avec le gouvernement de l'Indochine et la légation de France à Nankin, fut amenée à rechercher un autre moyen pour assurer l'acheminement sur Hanoï du courrier venant de Chine. A cet effet, tenant compte des liaisons chinoises intérieures exploitées au départ de Canton par la S.W.A.C., il fut étudié s'il n'était pas possible de faire arriver le courrier, soit de Yunnan-Fou, en utilisant la liaison hebdomadaire par micheline des Chemins de fer du Yunnan, soit de Long Tcheou, par la route vers Hanoï. Les offices postaux français et indochinois entrèrent même en relation pour étudier la possibilité d'une action commune en ce sens, mais le manque d'empressement du gouvernement chinois, autant que l'irrégularité des liaisons aériennes intérieures chinoises qui étaient à la base de la combinaison firent échouer ce projet. Ainsi, par l'échec des demandes d'autorisation de survol du territoire chinois formulées par la France depuis 1932, par l'échec des liaisons aéro-ferroviaires envisagées, se trouvaient écartés deux moyens étudiés pour assurer le courrier

Les tentatives de concentration des lignes aériennes conduites en France se concrétisent fin août 1933 par la création d'Air France qui assure les liaisons d'Air Orient avec le matériel hérité de cette compagnie en attendant que des machines plus modernes permettent d'assurer en terrestre l'ensemble du parcours. Le logo de l'hippocampe ailé, symbole de la compagnie Air Orient, deviendra le logo d'Air France.

De grands espoirs sont placés sur un trimoteur métallique construit par Dewoitine, pour 8 passagers, selon les desiderata d'Air Orient. Ses essais doivent se terminer par un vol d'endurance en ligne, celle de Saïgon étant choisie pour sa longueur et sa diversité de climats. L'expédition commencée dans la joie, le 21 décembre 1933, avec le prototype F-AMMY, baptisé « Émeraude » portant toute une délégation officielle dont le directeur de l'Aéronautique civile et le représentant du ministre de l'Air, se terminera tragiquement. L'arrivée à Saïgon le 29 décembre de ce bel oiseau donne lieu à de grandes manifestations d'intérêt, car l'appareil se différencie singulièrement des Fokker en service sur la ligne. Sa vitesse permet une réduction de 79 à moins de 49 heures du temps de vol, 48 h 30.

Lors du retour, le dimanche 14 janvier 1934, à 16 h 20, sur l'aérodrome de Lyon-Bron, atterrit le Dewoitine D 332 'L'Émeraude' en provenance de Marseille. Cet appareil le plus bel et le plus récent avion de la compagnie nationale Air France est de retour de son voyage en

Georges WINCKLER, pilote lyonnais, défricheur de la ligne aérienne France-Indochine

Indochine (devenu Viet Nam). A 18 h 15, l'appareil décolle pour Paris. A 19 h 40, l'appareil est pris dans une tempête de neige lors de son survol du Morvan et s'écrase au sol, près de Corbigny (Nièvre).

Les dix personnes à bord furent tuées : Maurice Noguès, pionnier de l'aviation et directeur général adjoint de la nouvelle compagnie Air France créée en 1933, Maurice Balazuc, le directeur technique de cette dernière, Emmanuel Chaumié, directeur de l'Aviation civile, son épouse Colette Chaumié, Pierre Pasquier gouverneur général de l'Indochine française, Jean-Jacques Larrieu, chargé de mission au Ministère de l'Air, le capitaine Brusseau, ordonnance du Gouverneur, André Launay, qui pilotait l'appareil, Ferdinand Queyrel, le radio-télégraphiste, Camille Crampel, le mécanicien-navigant.

Le 30 septembre 1935 était signé, entre le gouvernement chinois d'une part et l'attaché de l'Air, représentant le gouvernement français, de l'autre, un accord relatif à une autorisation accordée à une compagnie chinoise d'aviation appartenant au ministère des Communications chinois, d'ouvrir un service régulier entre Canton et Hanoï, avec escale à Fort Bayard (enclave française de Kouang Tchéou Wan) à condition de subordonner ses horaires à ceux de la compagnie Air France et d'utiliser un matériel présentant des performances analogues au matériel français utilisé sur la ligne. Il était prévu que cet accord, dont la durée normale devait être de sept ans, serait suivi dans un délai de trois mois, d'un accord entre la compagnie Air France et la C.N.A.C., fixant les modalités d'application des dispositions adoptées. Entre-temps, malgré les garanties données au représentant d'Air France en Indochine, M. Got, par le consul général de Chine à Hanoï, le gouvernement cantonais et la S.W.A.C. manifestèrent brusquement un recul face au projet conçu

On chercha à réduire la durée des vols en 1936, une mission d'Air France, dirigée par Georges Winckler et en accord avec les pouvoirs officiels, étudia un itinéraire plus court jusqu'à Calcutta, à partir de Hanoï, en évitant le détour aux Indes par Bangkok et Rangoon.

Le 8 février 1936, Winckler part à cheval d'Hanoï avec soixante coolies, seul européen accompagné du métis Drouot. Cette expédition va avoir à se suffire elle-même pendant quatre mois. Winckler bien décidé à revenir à prévu jusqu'au moindre détail. Comme on l'a prévenu que les coolies atteints de cafard abandonnaient la colonne et se perdent dans la forêt, le chef-pilote a longtemps cherché ce qui pourrait les détourner d'une initiative si contraire à ses projets. Un jour, à la terrasse d'un café d'Hanoï, les consommateurs virent avec stupéfaction Winckler déplier en un sursaut sa haute carcasse et filer vers le quartier chinois où il fit l'emplette d'un phono et de ses quarante disques. Il venait de réaliser, que dès que l'on embrayait le pick-up, les indigènes commençaient de stationner interminablement devant le café. Et chaque soir, après la fatigue de l'étape, ses soixante bonhommes se groupaient autour du phono que 'Thomas Capitaine', ainsi avaient-ils surnommé Winckler. Leur remontait inlassablement, alors que sa plus douce joie eût été de s'étendre sur son lit de camp et de récupérer pour sa tâche du lendemain. Accablé par la fièvre et la dysenterie, traversant durant quarante jours une région où aucun homme n'était passé avant lui. Il tiendra quatre mois, et ce pilote qui, de son propre aveu, a horreur du bled, tracera la route jalonnée de pistes de secours, qui fera gagner vingt-quatre heures à la ligne.

Winckler, pilote qui n'aime que le vol, s'est enfoncé dans la boue, l'humus, la végétation inextricable de la forêt tropicale. Le courage aéronautique est un éclat d'une minute qui brille en plein soleil, comment juger l'humilité de cette tâche, en apparence sans grandeur, accomplie dans l'ombre et longuement...Une rude odyssee à travers les plateaux sauvages du Haut-Mékong et les monts birmans. Ils passèrent par Diên-Biên-Phu, Luang Prabang, Kang Tung

Georges WINCKLER, pilote lyonnais, défricheur de la ligne aérienne France-Indochine

Winckler, lorsqu'il arriva à Mandalay, cinquante-deux jours plus tard, il n'était plus qu'un fantôme amaigri de 14 kilos, dont la peau était transpercée par des milliers de piqûres de la faune grouillante de la jungle birmane. Le parcours reconnu ne sera finalement pas adopté en raison de la rigueur du climat et de la rareté des terrains pouvant être aménagés. Ce parcours aurait eu le grand avantage de relier directement les deux cités indochinoises, Saïgon et Hanoï à Calcutta.

En 1936, il totalise 6.000 heures de vol pour le compte de l'aviation commerciale. Mais il a contracté le paludisme. Il rentre en France. Un congé lui fut accordé et il rallia sa villa de La Ciotat, où il s'était fixé lors de son premier poste de commandement d'Air Orient.

Son jeune fils hissa au mât devant la porte de la villa son pavillon personnel qui auparavant flottait devant sa case à Hanoï. Ce qui marquait, aux deux extrémités de la ligne, la présence ou l'absence du patron.

Winckler est un boute-en-train : il joue du piano avec les pieds, mais c'est aussi un philosophe : « dans le métier de pilote, faire parler de soi ce n'est pas difficile ; ce qui est calé, c'est de faire un squelette confortable »

Le grand patron qui avait évité tous les coups durs et avait réalisé son programme ambitieux de « faire un squelette entier », s'éteignit, épuisé par la réalisation de son dernier rêve, le 29 décembre 1936.

Un ami amena le pavillon du patron.

Georges Winckler repose dans l'ancien cimetière de La Ciotat.



**Georges WINCKLER, pilote lyonnais,
défricheur de la ligne aérienne France-Indochine**

****FIESCHI Jean-Toussaint**, est né le 23 octobre 1893 à Petreto-Bicchisano (Corse)

Engagé au 173^{ème} Régiment d'Infanterie, le 28 novembre 1913. Après sa blessure au front, en 1916, le sous-lieutenant Fieschi est volontaire pour l'aviation militaire : tout d'abord, observateur, puis élève-pilote à Etampes en décembre 1917. De 1920 à 1923, il est chargé d'une mission militaire au Venezuela, puis de 1927 à 1929, professeur à l'Ecole de guerre de Pékin en Chine, en 1930, il est général dans l'armée chinoise, conseiller militaire du maréchal Tchang Kai-chek et attaché militaire pour l'Extrême Orient. Attaché militaire à Rome. Revenu en France, il assure à Bron le commandement de la 35^{ème} Escadre qu'il forme au bombardement de nuit. En 1939, avec le grade de colonel, il prend le commandement de l'Air régional 14 à Lyon. De 1940 à 1942, il assure le commandement de la Base de Stockage de Bron avec comme adjoint le Capitaine Chambonnet, futur chef de l'Armée Secrète, assassiné par les Allemands en juillet 1944 sur la Place Bellecour. En 1953, élu conseiller municipal de Lyon, il fut l'adjoint du Président Edouard Herriot, Maire de Lyon, chargé de la police, des affaires sociales et des sports. Grand Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec Palmes 14/18 et 39/45. Le Général Jean-Toussaint Fieschi décède en 1954.

Sources : Icare n°163, L'Aviation et les Années folles 1919-1929, Lettre n°1 3AF, La Tragédie de l'Emeraude, Baliseurs de ciels, Divers sites Internet, Notes personnelles

Georges WINCKLER, pilote lyonnais, défricheur de la ligne aérienne France-Indochine (C) CALM 07/2020