



Une forêt de lave sur les Monts Islandais, image extraite du livre  
Voyages - Sidetracked Beyond, aux éditions Gestalten.  
A forest of lava on the Icelandic mountains, images from the book  
Voyages - Sidetracked Beyond, published by Gestalten.

© Livia Voyages - Sidetracked Beyond, n° 250, Alberto Djambarema, Gestalten 2024

# 30 000 pieds

30,000 FEET

HISTOIRES DE LÉGENDE ET ACTUALITÉS  
ALLÉCHANTES : VOICI DE QUOI S'ENVOLER  
EN TOUTE ÉLÉGANCE AVEC AIR FRANCE.

*LEGENDS AND EXCITING NEWS:  
HERE'S ALL YOU NEED TO TAKE OFF  
IN STYLE WITH AIR FRANCE.*

# Bons baisers de BANGKOK

Par Gaëlle Flament.



Couverture  
d'un dépliant  
présentant  
la ligne Noguès  
d'Extrême-Orient  
(1948) - Félix Varla  
pour Air France.

Cover of a brochure  
presenting the  
Noguès Far East  
line (1948) - Félix  
Varla for Air France.

EN 1954, AIR FRANCE REPRENAIT SES VOLS RÉGULIERS ENTRE PARIS ET BANGKOK, UNE DESSERTTE QUI CÉLÈBRE CETTE ANNÉE SES 70 ANS D'EXISTENCE. RETOUR SUR L'HISTOIRE D'UNE ÉPOPÉE AÉRIENNE QUI PARTICIPA À TISSER DES LIENS ÉTROITS ENTRE LA FRANCE ET LA THAÏLANDE.

## FROM BANGKOK WITH LOVE.

EXACTLY 70 YEARS AGO, AIR FRANCE RESUMED ITS SCHEDULED FLIGHTS BETWEEN PARIS AND BANGKOK. A LOOK BACK AT THE AERIAL EPIC THAT HELPED FORGE A LASTING CONNECTION BETWEEN FRANCE AND THAILAND.

**I**l est des histoires d'amitié qui durent. Celle qui unit Paris à Bangkok par voie aérienne fête cette année ses 70 ans : en 1954, Air France reprenait sa desserte de Bangkok, avec un vol Paris-Tokyo. Il faut dire que l'histoire de la compagnie et de l'aviation commerciale française est étroitement liée à l'exploration et à la mise en place de liaisons régulières vers l'Extrême-Orient. Dès 1924, des pionniers de l'air effectuent les premiers raids vers Tokyo : un exploit qui nécessite alors 47 jours de vol et de nombreuses escales, dont Bangkok. Mais dans l'histoire de cette épopée aérienne, un pilote chevronné se distingue : Maurice Noguès, artisan de la première liaison aérienne régulière entre la France et l'Orient, surnommé « le Mermoz de l'Orient ».

**Some friendships are fleeting.** Others go the distance, like Paris and Bangkok: their connection has been going strong since 1954, when Air France resumed service to the Thai capital with a Paris-Tokyo flight. It must be said that the history of Air France, and of French commercial aviation more broadly, has been indelibly shaped by exploration and the development of scheduled flights to the Far East. Back in 1924, aviation pioneers carried out the first long-distance hauls to Tokyo: a feat that, at the time, entailed 47 days of flight and several stopovers, Bangkok among them. But in this aerial epic, one seasoned pilot stands out: Maurice Noguès, a.k.a. "the Mermoz of the Orient", creator of the first scheduled flight route connecting France and Asia.



La ligne France-Indochine est prolongée jusqu'à Hong Kong. Le service est assuré en Dewoitine 338. Ici le D338 Ville de Bangkok.

The France-Indochina route is extended to Hong Kong. The service is operated by Dewoitine 338. This is the D338 "City of Bangkok".

**En 1930, Noguès est déjà une légende.** Héros de la Grande Guerre, commandant de la fameuse Escadrille des Cigognes, berceau de l'aviation de chasse française, il révolutionne l'aviation civile en effectuant, au début des années 1920, les premiers vols réguliers commerciaux nocturnes. Cet homme discret, mais volontaire et tenace, a alors une ambition : relier la France à l'Indochine, afin de concurrencer le voyage maritime, qui prend alors 30 jours. En 1930, donc, le 12 février précisément, il effectue un voyage d'études entre Paris et l'Indochine, en passant par Bangkok, à bord d'un Farman 190. Une entreprise périlleuse, ainsi que le décrit un pilote de la ligne, Jean Hennequin, futur chef pilote d'Air Orient : « Il y a un obstacle non négligeable à franchir, la chaîne birmane-siamoise... La montagne est couverte de forêts, avec des sommets sur la route, de 2 000 à 2 600 mètres. (...) Et toutes ces difficultés ne seraient que routine s'il n'y avait pas la mousson... Les montagnes passées, l'immense plaine siamoise est abordée à la rivière Mae Klong, qui est la bienvenue puisqu'elle annonce Bangkok. Il y a de l'eau partout. Et naturellement des rizières à l'infini. » Le 9 mars 1930, au terme d'un périple de 23 jours, Noguès arrive à Saïgon. Moins d'un an plus tard, le 17 janvier 1931, la ligne Marseille-Saïgon est ouverte par Air Orient. En août 1933, Air Orient est l'une des cinq compagnies aériennes qui fusionnent pour créer Air France. Air France reprend alors la ligne Paris-Saïgon, avec Bangkok en dernière escale. Elle sera baptisée « la ligne Noguès ».

**Du statut d'escale, la desserte de Bangkok devient bientôt une destination à part entière** et une base opérationnelle à l'importance majeure dans le réseau mondial d'Air France. Au sortir du second conflit mondial, la compagnie reprend progressivement la ligne d'Extrême-Orient et, le 2 juin 1954, elle dessert à nouveau la Thaïlande en inaugurant une deuxième liaison hebdomadaire Paris-Tokyo. Le service est alors assuré en Lockheed L-749 « Constellation », le quadrimoteur le plus performant de l'époque. En novembre 1960, une innovation majeure apparaît sur les lignes

**In 1930, Noguès was already a legend.** A hero of the Great War as commander of the legendary Groupe de Combat 12 (where French fighter aviation was born), he revolutionised civil aviation in the early 1920s by carrying out the first scheduled commercial night flights. An unassuming yet fiercely determined man, Noguès had one ambition: to connect France to Indochina by air, thereby offering an alternative to what was then a 30-day journey by sea. And so, on 12 February 1930, he embarked on a test flight from Paris to Indochina via Bangkok, aboard a Farman 190. It was a perilous endeavour, which Jean Hennequin, future chief pilot at Air Orient, described as follows: "There is a sizeable hurdle to clear: the Burmo-Siamese mountain chain... The mountains are covered in forests, with summits along the flight path, from 2,000 to 2,600 metres (6,500 to 8,500 feet). [...] And this would all be run-of-the-mill if it weren't for the monsoons... Just beyond the mountains, the vast Siamese plain is skirted by the Mae Klong River, a welcome sign that Bangkok is near. There is water all around. And, of course, endless rice paddies." On 9 March 1930, after 23 days of flight, Noguès landed in Saïgon. Less than a month later, on 17 January 1931, Air Orient introduced a new Marseille-Saïgon route. In August 1933, the airline was one of five that merged to create Air France, which then took over the Paris-Saïgon route – known as "The Noguès Route" – with Bangkok as its last stopover.

**But Bangkok would quickly shed its status as a mere stopover to become a full-fledged destination and major operating base in the Air France global network.** Following World War II, the airline gradually relaunched its Far East route and, on 2 June 1954, resumed service to Thailand as part of a second weekly Paris-Tokyo flight. Now, the journey was made aboard a Lockheed L-749 Constellation, the most powerful four-engine aircraft of its day. That is, until November 1960, when a major innovation transformed Air France routes to Bangkok: the quadjet Boeing 707 Intercontinental. Its speed (900 kph / 560 mph), cruising altitude (10,000 m / 33,000 ft) and capacity (up to 189 passengers) would redefine air travel. The 1960s were also a decisive

Air France vers Bangkok : l'arrivée du quadriréacteur, le Boeing 707 « Intercontinental ». Sa vitesse (900 km/h), son altitude de croisière (10 000 mètres) et sa capacité (jusqu'à 189 passagers) transforment le paysage aérien. Car les années 1960 sont aussi une décennie décisive pour l'essor touristique de la Thaïlande : la création de nouveaux hôtels dans une destination à la culture, au charme, à la gastronomie, et au cadre géographique et climatique reconnus attire des voyageurs du monde entier. Ces perspectives de développement et la localisation stratégique de la ville permettant de desservir de nombreuses escales incitent Air France à prendre son autonomie dans la gestion de son activité au sein de l'aéroport de Bangkok-Don Muang : la compagnie embauche son propre personnel commercial et administratif, et entre dans de nouveaux bureaux à l'intérieur d'un immeuble neuf, construit pour ses besoins au n° 3 de Patpong Road, où Air France restera jusqu'en 1987. En avril 1988, le premier vol sans escale de Paris à la capitale thaïe est opéré : le Boeing 747 « Combi » effectue la liaison en 11 h 45.

**Depuis 1995**, la fréquence des vols est maintenue et, en 2001, Air France a inauguré son salon de l'aéroport de Bangkok. Et cet hiver, un vol par jour relie Paris et Bangkok. Ce dont le grand Maurice Noguès aurait pu être fier : « L'idéal d'un pilote de ligne, ce n'est pas la conquête de titres de gloire, mais la réalisation d'un programme établi de sorte qu'il apporte à notre pays un champ de découvertes nombreuses facilitant ses relations avec le reste de l'univers. » ●



Portrait de Maurice Noguès en 1909.

Portrait of Maurice Noguès in 1909.



*decade for Thailand's tourism boom: the construction of new hotels and resorts in a destination offering culture, charm, fine cuisine and an enviable climate and geography, drew travellers from all over the world. These prospects for development, along with the city's strategic location from which flights could make any number of stopovers, prompted Air France to take over the entirety of its operations at Don Mueang International Airport. The airline hired its own sales and administrative staff and moved into its new offices, built for the occasion at 3 Patpong Road, where it would remain until 1987. In April 1988, the first direct flight connecting Paris to the Thai capital lifted off. The Boeing 747 Combi touched down in Bangkok 11 hours and 45 minutes later.*

**Since 1995**, Air France has continuously offered daily flights between the two cities. In 2001, the airline unveiled a new lounge at Bangkok's airport. This winter, Paris and Bangkok are connected by a daily flight. Maurice Noguès would have been proud: "The airline pilot's dream isn't to rack up glorious titles, but to fulfil a flight schedule in a way that brings a host of discoveries to our country and helps it build relationships with the rest of the universe." ●

Richard Nixon, alors vice-président des États-Unis, à l'embarquement d'un vol Bangkok-Saigon (1963).

Richard Nixon, then Vice President of the United States, boarding a flight from Bangkok to Saigon (1963).