



L'itinéraire du raid Paris-Tokio effectué par Pelletier Doisy et Lucien Besin avec un envoi de Pelletier en haut à droite.

ベルティエ・ドワジーとリュシアン・ブザンが行ったパリ・東京間長距離耐久飛行の行程図、右上にベルティエの自筆献辞入り。

Il y a 100 ans le premier raid en avion PARIS-TOKIO par PELLETIER DOISY et BESIN

ペルティエ・ドワジーとブザンの
パリ・東京間初単独長距離耐久飛行100周年

Le 9 juin 2024 marque jour pour jour le centenaire du premier raid en avion entre Paris et Tokyo par le capitaine aviateur Georges Pelletier Doisy (1892-1953) aux commandes du *Jacqueline*, un sesquiplan Bréguet XIX à moteur Lorraine-Dietrich 400 C.V., et accompagné de son mécanicien, le sergent Lucien Besin (1894-1953).

Nous prions nos lecteurs de nous excuser pour ce changement dû à ce centenaire incontournable : les deux hommes d'affaires, Antoine Larue et Pierre Poulain, au Japon en janvier 1931, reprendront leur mission en septembre dans notre prochain numéro FJÉ 179.

par **Christian Polak**,
Président-fondateur de la Série
Chercheur-associé au Centre de recherches sur
le Japon de l'École des Hautes Études
en Sciences Sociales (EHESS Paris)
Administrateur de la Maison franco-japonaise
クリスチャン・ボラック
株式会社セリク創業社長
フランス社会科学高等研究院日本研究所
(EHESS/パリ) 客員研究員
日仏会館理事
Traduction et mise en page : **Akemi Ishii**
翻訳、レイアウト : 石井朱美

L'ÉTAT FINANCE LE PROJET DU RAID PARIS-HANOÏ-TOKYO

À Paris, l'organisation des grands raids officiels est passée en 1923 du Ministère de la Guerre au sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique : il avalise le grand raid terrestre France-Indochine proposé par Pelletier Doisy. Le raid Paris-Hanoï est prolongé jusqu'à Tokyo en passant par Pékin. (Note 1)

Deux avions Bréguet XIX A2 militaires de série sont mis à disposition, mais trans-

formés de manière à pouvoir emporter une quantité plus considérable d'essence, ainsi que trois moteurs Lorraine-Dietrich, pris dans une série qui commençait à sortir pour l'armée.

Le voyage doit, selon les directives du ministère, être effectué avec les seuls moyens du bord, sans recevoir, à aucune escale, la moindre pièce de rechange. Seule l'essence sera fournie. Pelletier Doisy décide, avec une grande prudence, d'emporter un matériel complet de rechange : hélice, pompes à essence, magnétos, roues, pneus, vivres de réserve, pharmacie, armes enfin pour lutter contre les fauves et pour assurer le ravitaillement en cas de panne sur la forêt ; soit au total 150 kilos, répartis à la surface intérieure de la carlingue sans un centimètre carré de perdu. Le poids total de l'appareil atteint 2,4 tonnes, et affiche une autonomie théorique de 10 heures de vol.

Pelletier Doisy est surtout connu sous le surnom de 'général Pivolo' que ses camarades lui avaient donné en lisant *Les Aventures du Sapeur Pivolo*, aviateur, roman populaire paru en 1912 ; la couverture montrait un aviateur qui lui ressemblait de beaucoup et ce surnom lui resta. Après s'être engagé en 1910 dans la cavalerie, aviateur depuis 1912, « as » de guerre aux six victoires en combat singulier, officier de la Légion d'honneur, Pelletier Doisy, alors lieutenant dans l'escadrille tunisienne, est un habitué des exploits : Paris-Vienne en dix heures en 1920, puis Paris-Bucarest en dix-neuf heures en 1921, l'année suivante Paris-Toulouse en trois heures et Tunis-Paris en douze heures. C'est le Paris-Tokyo qui le rend célèbre sur la scène internationale.

PROSE MÉCANIQUE

Nous présentons des morceaux choisis du récit de l'aviateur (Note 2), que nous précédons d'un texte peu connu de l'ambassadeur-poète *shijin-taishi* comme l'appelaient les Japonais : Paul Claudel. (Note 3)

Ambassadeur de France au Japon de 1921 à 1927, Claudel, qui se passionnait pour l'aviation, prononça en effet un discours patriotique (Note 4) lors d'une réception à Tokyo à l'Hôtel Impérial en

➡ 2024年6月9日はロレーヌ・ディートリッヒ 400 馬力エンジン搭載ブレゲー 19 型一葉半飛行機「ジャクリヌ号」を操縦する飛行士ジョルジュ・ベルティエ・ドワジー大尉(1892-1953)が相棒の機関士リュシアン・ブザン軍曹(1894-1953)と共にパリ・東京間初単独長距離耐久飛行を行った日より 100 周年に相当する。

この決して見逃せない 100 周年を祝うために、1931 年 1 月に日本に派遣された営業マン、アントワヌ・ラリュとピエール・ブーラン、並びに二人の旅行記の続きを楽しみにしていた読者諸氏には申し訳ないが、これは 9 月刊行の本誌第 179 号より再開させて頂くこととする。

フランス国家の資金による

パリ・ハノイ・東京間長距離耐久飛行計画

1923 年パリで、大規模の公式長距離耐久飛行の実施計画複数案がフランス陸軍省から政府の航空参事官に上申され、同官はベルティエ・ドワジーが提案したフランス・インドシナ間地上長距離耐久飛行を承認する。パリ・ハノイ間だった耐久飛行は北京を経由して東京にまで延長されることになった(注 1)。

量産軍用機ブレゲー 19 型 A2 が 2 機提供されるが、これはより多くの燃料が積載できるよう改造され、さらにロレーヌ・ディートリッヒエンジン 3 基が軍用に発売されたばかりのシリーズから選ばれて搭載された。

この旅行は陸軍省の指針書によれば、出発時の積載機材のみで実施すべしとされており、いずれの寄港地でも交換部品を一切受け取ってはならない。許されるのは燃料補給のみである。そこでベルティエ・ドワジーは大変用心深い決断を下す。全ての交換部品、すなわちプロペラ、燃料ポンプ、マグネート点火装置、車輪、タイヤ、並びに保存食、医薬品、武器を積んで持っていくのである。これは野生動物と闘い、森林上空で故障した場合の補給を確実にするためでもある。これらの総重量は 150kg にも及び、キャビン内壁に 1 cm の隙間もなく分けて収納される。機体の総重量は 2.4 トンに達し、燃料満載時の航続時間は理論値で 10 時間を標榜している。

ベルティエ・ドワジーは 1912 年刊の人気小説「Les Aventures du Sapeur Pivolo」(工兵飛行士ビヴォロの冒険)を読んだ戦友たちが付けた「ビヴォロ大将」のあだ名でとりわけ知られていた。その表紙に彼に大変よく似た飛行士が描かれていたのでこのあだ名が残ったわけである。1910 年、騎兵隊に入隊後、1912 年より飛行士となり、単独での戦闘で 6 機を撃墜する勝利を収め、戦争の「エース」パイロット、すなわち撃墜王となり、レジオンドヌール二等勲章を受勲する。ベルティエ・ドワジーは当時チュニジア飛行中隊配属の中尉で、数々の功績を上げていく。すなわち 1920 年にパリ・ウィーン間 10 時間、1921 年にパリ・ブカ



Portrait of Pelletier Doisy, surnamed Pivolo. Couverture d'un recueil de ses récits sur sa vie et sur ses raids.

ビヴォロの異名を取ったベルティエ・ドワジーの肖像。飛行士自らが語った半生と長距離耐久飛行の冒険談をまとめた本の表紙に掲載された。

レスト間 19 時間、翌年パリ・トゥールーズ間 3 時間とパリ・チュニス間 12 時間の長時間飛行が挙げられる。彼が国際的名声を獲得したのはパリ・東京間飛行である。

機械装置に関する散文

この飛行士自らが語った旅行記(注 2)から選ばれた数節を後段で紹介するが、それに先立ち、日本人から『詩人大使』と呼ばれるポール・クロードル(注 3)が記したほとんど知られていないテキストを引用する。1921 年から 1927 年まで駐日フランス大使を務めたクロードルはかねてより航空術に熱中し、実はこの耐久飛行

1. Polak, Christian : *Soie et Lumières, l'âge d'or des échanges franco-japonais*, chapitre 14, *Paris-Tokyo, les premières liaisons aériennes*, pp. 217-222, *Chambre de commerce et d'industrie française du Japon et Hachette Fujingaho*, Tokyo 2002.
2. Pelletier Doisy, Georges : *Paris-Tokio, Mon Raid*, Librairie ancienne Édouard Champion, Paris, 1925, 48 bois originaux de Jacques Boullaire, édité pour les Ateliers d'Aviation Louis Bréguet à 2000 exemplaires.
3. Wasserman, Michel : *D'or et de neige, Paul Claudel au Japon*, Les Cahiers de la NRF, Éditions Gallimard, Paris, 2008.
4. Claudel, Paul, extrait du *Bulletin de la Société Paul Claudel*, N° 34, Avril-Juin 1969, pp.5-6 ; texte écrit le 12 juin 1924 intitulé « Discours pour l'arrivée de Pelletier d'Oisy (sic) », voir Chujo Shinobu : *Chronologie de Paul Claudel au Japon*, Honoré Champion Éditeur, Paris, 2012, p. 367.

1. ボラック、クリスチャン著、「絹と光、日仏交流の黄金期」、第14章「空のかけ橋、パリ・東京間初飛行」、p.217-222、在日フランス商工会議所、アシェット婦人画報刊、東京、2002年。
2. ベルティエ・ドワジー、ジョルジュ著、「Paris-Tokio, Mon Raid」(パリ・東京間、我が長距離耐久飛行、邦訳版未刊行)、1925年、ジャック・ブーレルのオリジナル木版画48点入り、ルイ・ブレゲ航空機製作所のために2,000部限定で刊行。



Bréguet XIX A2 militaire, type raid Pelletier Doisy, au Bourget.
 ベルティエ・ドワジーが長距離耐久飛行に使用した機と同型の
 軍用ブレイグー19型A2、背景はル・ブルジェ飛行場

l'honneur des deux héros de ce raid quelques jours après leur arrivée. Il résume cette aventure dans son style concis et particulier qui ne souffre aucun commentaire :

« L'un des plus illustres précurseurs de l'aviation, le grand artiste Léonard de Vinci, disait que le premier usage qu'il ferait de sa machine à voler serait pour aller chercher de la neige des Alpes et l'apporter toute fraîche à Milan. Eh bien il me semble aujourd'hui qu'un rêve analogue vient de se réaliser et que le Capitaine Pelletier d'Oisy (sic) nous est arrivé par une voie si haute, si directe, si superbement affranchie de la distance et de l'obstacle, qu'il nous apporte avec lui, avant qu'il ait eu le temps de s'évaporer, un peu de l'air de France. Votre expédition, mon capitaine, est elle-même une chose bien française. J'ai comme vous, la plus profonde admiration pour l'exploit que viennent d'accomplir vos camarades américains, mais enfin chaque pays a sa manière. Nous n'aimons pas, et cela nous joue quelquefois de mauvais tours, les choses trop concertées, et trop étudiées, trop collectives, où l'individu n'est qu'un numéro dans une équipe, où l'on tâche d'exclure trop curieusement la part du hasard qui est celle de l'aventure. Un avia-

teur a tous les droits du monde d'avoir confiance en son étoile. Mais nous, Français du Japon qui ne sommes pas tous aviateurs, quand nous avons appris ici que vous partiez tout seul, sans aucun relais, sur un appareil d'essai qui formait le numéro un d'une série, nous avions le droit d'être quelque peu effrayés et de répondre avec une réserve prudente aux questions de messieurs les journalistes. Et puis vous êtes arrivé sur nous comme la foudre ! D'un seul bond vous êtes tombé sur Bucarest franchissant sans arrêt 2.000 kilomètres (voir carte du raid avec dates, page 74). Un nouveau bond par dessus les Balkans et le Taurus vous a amené à Alep. Et puis sans avoir le temps de respirer nous avons appris que par dessus le désert et la jungle vous aviez traversé Bouchir, Karachi, Agra, Calcutta, Akyab, Rangoon, Saïgon et qu'enfin en 18 jours, en 75 heures de vol vous aviez atteint Hanoï qui était le terme officiel de votre voyage. Mais vous n'avez pas voulu vous arrêter et par dessus la Chine inhospitalière votre essor renouvelé vous a porté jusqu'à Shanghaï. C'est là qu'un accident stupide, ou pour parler comme les vieux poètes, la Némésis jalouse qui suit Achille à la course a tranché le tendon de votre pied ailé.

« Votre appareil culbute dans un fossé, mais vous êtes sauf. À peine le temps de changer de cheval comme les anciens paladins et vous vous élancez vers Pékin. Mais hélas, votre nouvelle monture n'est plus un pur sang, c'est l'honnête travailleur un peu fatigué à qui l'on demande une tâche au-dessus de sa force et qui menace à chaque pas de broncher et de fléchir. Jusqu'à Shanghaï vous aviez volé avec des ailes, mais à partir de Shanghaï jusqu'au Japon, jusqu'à ce Japon où vos camarades sortis d'une même école et d'une même discipline vous attendaient avec une impatience fraternelle, on peut dire que vous avez volé avec votre foi, avec votre cœur, jusqu'à ce qu'enfin au bout de votre route de 22.000 kilomètres, parmi les banzaïs et les hurrahs et les drapeaux agités vous soyez tombés entre nos bras ! Ah, mon capitaine, comme nous sommes contents, comme nous sommes fiers de ce Français qui nous arrive du ciel avec un peu de sol de la patrie à ses talons ! Au nom de la France, au Capitaine d'Oisy et à son vaillant compagnon, le sergent Besin, je dis merci ! »

LA COURSE AUX RECORDS, PRESTIGE DES NATIONS

Claudé fait référence aux derniers exploits américains et britanniques : les 16 et 17 avril 1923, un pilote britannique effectue un vol de Londres à Londres via l'Europe, l'Afrique et le Proche-Orient, soit environ 20.000 km en 130 heures de vol. Le mois suivant un équipage américain (Kelly et MacReady) réalise la première traversée transcontinentale des États-Unis sans escale en 26 heures 50 minutes.

LE BARON SHIGENO, CAMARADE DE COMBAT

À son arrivée à Osaka Pelletier Doisy, « très ému », a été accueilli par un de ses anciens compagnons d'armes de la Première Guerre mondiale, Kiyotake Shigeno, revêtu de son uniforme d'officier français, et avec qui il avait combattu au sein de l'escadrille SPA 12 contre l'aviation allemande.

Pelletier Doisy nous conte la dernière étape de son raid et cette arrivée triomphale :

« Je décollai donc d'Osaka le 9 juin, à 8 heures du matin, escorté par les deux avions du journal Asahi, dont l'un emportait un appareil de cinéma. Ma der-



1. Atterrissage à Osaka.
大阪に着陸の瞬間

2. Pelletier Doisy,
à son arrivée à Osaka,
est accueilli par son camarade
de combat, le baron
Kiyotake Shigeno.
大阪に到着した
ペルティエ・ドワジーは
戦友、滋野清武男爵に
出迎えられる

3. Pelletier Doisy
lors du dîner à Osaka
offert par le quotidien
Mainichi Shimbun.
大阪で毎日新聞から
夕食を振舞われる
ペルティエ・ドワジー

の英雄二人を讃えるために彼らの到着の数日後に東京、帝国ホテルで開催されたレセプションで愛国的な祝辞（注4）を読み上げたのである。クローテルはいかなる論評も解説も挟む余地のない簡潔で異彩を放つ独自の文体でこの冒険をまとめ上げている。

「最も有名な飛行の先駆者の一人、偉大なる芸術家レオナルド・ダヴィンチは、自ら考案した飛行装置を最初に使うとしたら、アルプスの雪を取りに行き、これを冷たいままミラノまで届けたいと言っていました。今日、同様の夢がまさに叶ったところで、ペルティエ・ドワジー大尉が距離と障害物からすっかり解放された天高く、真っ直ぐな道を通して我らのもとに飛来しました。彼はフランスの空気を運び、これが消失してしまう前にたとえ僅かでも我等に届けてくれたのです。大尉殿、貴君の遠征はそれ自体、いかにもフランス的なものです。私は貴君と同様に、アメリカの同志が達成したばかりの偉業に深い賞賛の念を抱いております。でも結局、どの国にもそれなりの流儀があります。

我ら（フランス人）が好まないばかりに、貧乏籤を引いてしまいがちなものがあります。それはあ

まりに多くの人が論じ、研究している事物や、個人がチームの中で単に一つの番号扱いされるような、集団で行う物です。そこでは奇妙にも偶然性、つまり冒険が寄与する部分を人は努めて排除しようとしします。いずれの飛行士も世界のどこであろうと自分の星章に自信を持って良いのです。でも日本で暮らす我らフランス人は誰しも飛行士ではありませんから、貴君がシリーズ第1号のテスト機に乗り、交代要員なしに出発したと知らされた時、いささか恐れを抱いたのも無理ありませんし、記者諸氏の質問には用心深く控えめに答えて当然です。そして、貴君は雷神のごとく我らの頭上にやって来たのです！まず2,000キロメートルを休まず横断し、ひとつ飛びでブカレストに降り立ちました（p.74 日付入り行程図参照）。さらにバルカン半島とトロス山脈を飛び越え、アレppoに至りました。そして息つく間もなく我らはこう知らされました。貴君がブーシェフルからカラチ、アグーラ、カルカッタ、アキャブ、ラングーン、サイゴンまで砂漠と密林の上空を横切り、18日間、飛行時間75時間で公式の最終地、ハノイに到着しました。でも、貴君はここでの終了を望まず、再び出発し、

非歓迎的な中国上空を超え上海まで飛びました。ここで愚かな事故が発生しました。老いた詩人の叙事詩のように語れば、競争でアキレスの後塵を拝し嫉妬に駆られたネメシスが貴君の羽の生えた足の腱を断ち切ってしまったのです。

貴君は愛機もろとも仰向けに溝に転落しましたが、貴君自身は無事でした。昔日の騎士団のように馬を替えるときぐさ、北京に向かって飛び立ちました。でもあいにく、貴君の新たな馬は純血種ではなく、誠実な働き者ですが少々くたびれており、持てる力以上の役目を求められたため、一步進むたびに、今にもつづき、よろめいてしまいうそです。上海までは翼で飛びましたが、上海から日本までは貴君の胸に宿る信念と勇気を持って飛んだと言えましょう。なぜならこの日本には同じ飛行学校を卒業し、同じ規範を身に付けた同志らが貴君のことを兄弟同然に気遣い、まだかまだかと待ち受けているのですから。22,000キロメートルの空路の果てに、貴君は遂に『万歳』と『ウーラー』の歓声と打ち振られる手旗の只中に舞い降り、我らが広げた両腕の中に飛び込んだのです！

あゝ、大尉殿、我らの嬉しさはいかほどか、両踵に僅かに土を付けて空から我らの元に辿り着いたこのフランス人が我らにとって、どれだけ誇らしいことか！フランスを代表して私はドワジー大尉とその勇敢な道連れのプロザン軍曹にこう申し上げたい。有難う！

国の威信をかけた記録樹立競争

クローテルはこれに先立ちアメリカとイギリスで達成された偉業に触れている。まず1923年4月16日から17日にかけて英国人飛行士がロンドンを発し、ヨーロッパ、アフリカ、近東を経由しロンドンに戻る20,000kmを130時間で飛行。その翌月にはアメリカ人クルー（ケリー、マクレディ）が初のアメリカ大陸無着陸横断飛行を26時間50分で達成している。

戦友、バロン滋野

ペルティエ・ドワジーは大阪到着時に第一次世界大戦の戦友の一人、滋野清武男爵に迎えられ「深く感銘」した。滋野はフランス将校の制服を着ていた。彼とドワジーはSPA第12飛行小隊で共にドイツ軍航空隊と戦った仲であった。

ペルティエ・ドワジーは自らの耐久飛行の最終行程とこの華々しい到着について語る。

「私は大阪を6月9日の朝8時に離陸した。朝日新聞の飛行機2機が随伴飛行し、うち一機は

3. ワッセルマン、ミッシェル著、「D'or et neige, Paul Claudel au Japon」, 詳細は本記事本文脚注3参照、邦訳版：三浦信孝、立木康介訳「ポール・クローテルの黄金の聖櫃＜詩人大使＞の文化創造とその遺産」、水声社、東京、2024年。

4. クローテル、ポール、Bulletin de la Société Paul Claudel, 第34号（1969年4-6月）、p.5-6掲載、1924年6月12日に書かれたテキスト、「Discours pour l'arrivée de Pelletier d'Osly (sic)」の抜粋、中条忍著「日本におけるポール・クローテル：ポール・クローテルの滞日年譜」参照、クレス出版、2010年、東京。



 Paul Claudel
félicite Pelletier Doisy
à son arrivée à Tokorozawa.
ヘルティエ・ドワジーの所沢到着を
祝福するポール・クロードル

« L'avion passe en vue du Fujiyama »
Bois de Jacques Boullaire ornant la couverture du livre
de Pelletier Doisy, *Paris-Tokio, Mon Raid*.
「飛行機はフジヤマを望みながら通過する」
ドワジーの回想録「パリ・東京間、我が長距離耐久飛行」(仮題)
の表紙を飾るジャック・ブーレルの木版画

nière étape fut ainsi presque entièrement filmée, et je pus voir projeter les vues de mon appareil en plein vol, au cours du séjour que je fis à Tokio. Mais il y eut des moments où le tourneur de manivelle fut cependant contraint de s'arrêter. Nous étions arrivés au début de la saison des pluies et nous fûmes bien obligés de nous en apercevoir, bien que de très larges éclaircies nous permissent, à plusieurs reprises, d'admirer le merveilleux paysage qui sert de cadre à la Mer Intérieure.

« J'espérais approcher le fameux volcan sacré du Japon, le Fujiyama. Mais il était tout environné de nuages. Une brume épaisse régnait jusqu'à la mer. J'achevai mon voyage à la boussole, quand je traversai la couche de nuages, je me trouvais, à midi juste, au-dessus du terrain de Tokorozawa.

« Quelle joie lorsque je vis ce terme de mon voyage ! J'avais enfin mené à bon port les cocardes tricolores. Ma tâche était heureusement terminée.

ARRIVÉE TRIOMPHALE, LA FOULE EN DÉLIRE

« Une foule énorme était massée sur le terrain. Chacun portait ou un drapeau français ou un drapeau japonais : cela faisait le plus joyeux et le plus pittoresque frémis-

sement de voix et de toiles flottant au vent.

« M. Paul Claudel, ambassadeur de France, et Mme Paul Claudel étaient là. Le général commandant l'aviation nipponne devisait avec quelques autres auprès de la gigantesque silhouette du commandant Têtu, notre attaché de l'air, dont les 1 m. 92 dominaient de haut tous les Japonais. Il y avait encore mon camarade Barbot, l'as du vol à voile, venu au Japon présenter le nouvel appareil Dewoitine.

« Nous fûmes entourés fêtés, choyés. Je dus faire le tour d'honneur réglementaire, après avoir reçu, des mains de charmantes Japonaises, d'énormes bouquets. Le gros succès fut pour la poupée qu'on nous avait offerte à Heijo (Note 5), et que Besin avait amenée comme fétiche au terme de notre course. Les cinémas s'en donnaient à cœur joie. Je me vengeai en filmant à mon tour quelques opérateurs. »

Pelletier rend hommage à son mécanicien Besin :

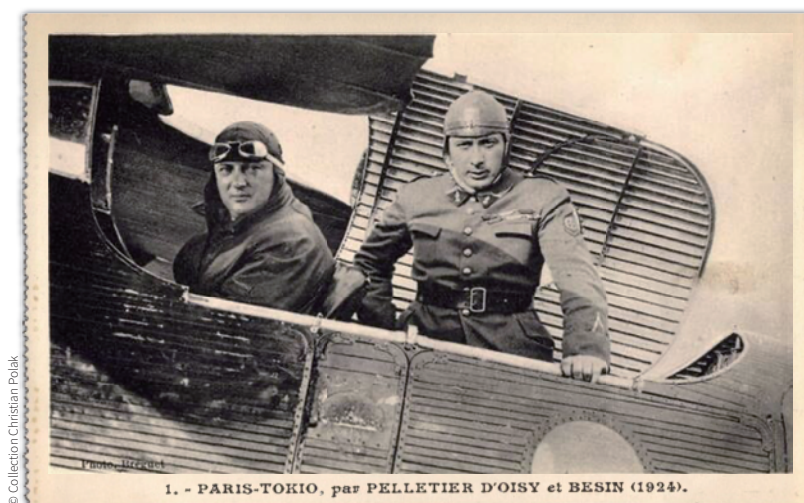
« Pour un voyage comme celui que nous avons fait, il ne fallait pas seulement un bon mécano. Il fallait un homme ayant une dose peu commune d'abnégation, puisqu'il devait risquer sa vie sans pouvoir se défendre. Il était forcément à la

merci de la chance du pilote. Il fallait encore qu'il eût une santé à toute épreuve. Quand on pense que tous les jours, il devait faire le plein de 700 ou 800 litres d'essence dans des conditions souvent difficiles, et ensuite revoir sa machine. Il devait donc avoir une endurance physique exceptionnelle. Toutes ces qualités, Besin les possède au suprême degré, complétées par une humeur bien française : elles lui ont permis de garder constamment le sourire, même dans des circonstances les plus pénibles. Et je ne parlerai pas de son dévouement.

« De tels hommes ne sont heureusement pas rares chez nous : nos mécanos français n'ont pas leurs pareils. »

TOKOROZAWA, PREMIER AÉRODROME DU JAPON

Le 9 juin 1924, Claudel attendait Pivolo et son mécano sur la piste du premier aérodrome du Japon à Tokorozawa, également première base militaire à 20 kilomètres au nord de Tokyo. Claudel est le premier à féliciter le pilote (voir photo ci-dessus) du plus long raid de l'époque en 20 étapes sur plus de 20.000 km. Une admirable page de gloire pour la France et l'amitié franco-japonaise. (FIN)



1. - PARIS-TOKIO, par PELLETIER D'OISY et BESIN (1924).



Pelletier Doisy aux commandes de son Bréguet et son mécanicien Besin.
ブレゲーの操縦桿を握るペルティエ・ドワジーと相棒の機関士ブザン



Les Japonaises fêtent les aviateurs.
日本人女性の祝福を受ける両飛行士

映画撮影用のカメラを載せていた。こうして我が最終行程はほぼ全て撮影されていたため、私は東京滞在中に飛行する我が機の映像を映写機で見ることができた。でも撮影者がクランクを回す手を止めざるを得ないことが度々あった。梅雨の始まりの日本に到着したのだということを我らははっきり認識せざるを得なかった。たとえ大きな晴れ間が幾度にも渡って広がり、これが瀬戸内海の絶景を鑑賞するための額縁の役割を果たしてくれていたとしても。

私は誉れ高い日本の聖なる火山、フジヤマに接近してみたかったのだが、これはすっかり雲に取り囲まれていた。分厚い霧が海まで垂れこめていたのだ。雲の層を突き抜けた瞬間、方位磁石に頼る我が旅は終わり、正午丁度に所沢の飛行場上空に差し掛かった。

旅路の終着点が見えた時の我が歓びはいかばかりだっただろうか！遂に私はフランスの円形三色国章が記された両翼で最終地点に無事降り立ち目標を達成した。これにて我が務めはめでたく完了したのである。」

華々しい到着、熱狂する群衆

「地表にはおびただしい群衆がひしめいていた。誰も片方の手にフランスの三色旗、もう片方の手に日の丸を携えている。こうして歓声と風に翻る手旗の震えが最高に楽しく、色彩豊かな光景を織り成していた。

そこには駐日フランス大使ポール・クロード氏と令夫人の姿があった。日本の陸軍航空部本部長

を務める中将(井上幾太郎)が、フランス大使館付航空武官テュ少佐の巨体のそばにいる他の幾人かと歓談していた。この少佐は身の丈 192cm にも達し、全ての日本人を遥か高みから見下ろしていた。そこにはまだ我が同志にしてグライダー飛行の撃墜王バルボがいた。彼はドゥヴォワティヌの新機種を紹介するために来日していたのである。

我らは取り囲まれ、祝福と温かいねぎらいの言葉をかけられた。魅惑的な日本人女性らの手から大きな花束を受け取った後、お定まりの場内一周をしなければならなかった。

この大成功はヘイジョウ(注5)で贈られた人形のおかげだ。これはレースのゴールに無事辿り着けるようブザンがお守りとして持ってきたものだった。映画屋連中は自らの役目を果たせて大はしゃぎだった。返礼に今度は私がオペレーターの幾人かを撮影して差し上げた。」

ペルティエ・ドワジーはブザン機関士に次のような賛辞を捧げる：

「我らがしたような旅には腕の良いメカノ(機関士)が一人数えすれば良かったわけではない。必要なのは並々ならぬ自己犠牲の精神を持ち合わせた男だった。なぜなら身を守るすべもなく命を落とす危険性があるからだ。機関士は操縦士の運に身を委ねるしかないのだ。加えてこの男にはどんな試練にも耐えられる頑健さが必要だった。

毎日、往々にして困難な状況下で 700 から 800 リットルものガソリンで飛行機を満タンにし、さらにその機械装置を点検しなければならないことを考えれば、彼は並外れた持久力を持ち合わ

せていなければならない。ブザンはこうした資質の全てを最高レベルで兼ね備え、おまけにいかにもフランス的なユーモアにも溢れている。彼が困難極まる状況下でも笑顔を絶やさずいられたのはこうした資質あってこそだ。加えて彼の献身ぶりは言うに及ばない。

このような男は幸い我が国では珍しくない。我らフランス国のメカノ野郎共に匹敵する集団はいない。」

日本初の飛行場、所沢陸軍飛行場

1924 年 6 月 9 日、クロード氏はピヴォロと相棒の機関士を所沢に造られた日本初の飛行場の滑走路で待っていた。ここは東京から 20km 北方の、やはり日本初の航空軍事基地である。クロード氏は並いる列席者の誰よりも先に、全 20 区間 20,000km 強という当時最長距離の耐久飛行を達成した飛行士を祝福する(前頁写真参照)。フランスの栄光と日仏友好の素晴らしい 1 ページである。(終わり)

5. Actuelle Pyongyang, ancienne capitale de la Corée, colonie japonaise de 1910 à 1945, aujourd'hui capitale de la Corée du Nord.

5. 今日のピョンヤン(平壤)、朝鮮国の首都、1910年より1945年まで日本の植民地。現在北朝鮮人民共和国の首都。

Bibliographie

関連図書またはインターネットサイト：

- Gile-Nicaud, Gilbert : Le raid merveilleux de Pelletier Doisy, Paris-Tokyo en avion, Plon-Nourrit et Cie, Paris, décembre 1924.

- Wikipedia :
Georges Pelletier Doisy
Lucien Besin