

## À la rencontre de Télémaque Regnard et de la Section photographique aérienne de l'A.O.F. (S.P.A<sup>e</sup>. - A.O.F.)

par Jean-Jacques Fadeuilhe \*

La salle des ventes de Troyes a dispersé, samedi 26 janvier 2019 à 14 heures, les souvenirs de Télémaque Regnard. *L'Est Éclair*<sup>1</sup>, sous le titre "**Étonnants souvenirs d'un soldat en Indochine**" en a fait une rapide présentation assortie d'une photo. " Dans la première partie de la vente, un ensemble intéressant est à noter (lots 148 à 158) : les souvenirs de voyage de Télémaque Regnard. [...] envoyé en Indochine, à Hanoï, pour intégrer les forces aéronautiques françaises [...] l'homme en a rapporté des bannières de soie portant des idéogrammes ; des panneaux de bois porte-bonheur, sculptés et peints ; des statues de bois polychromes XIX<sup>e</sup>, des boîtes de laque, etc." Parmi ces souvenirs se trouvent plusieurs lots de photographies, notamment le très intéressant lot 159 : "un album de photographies intitulé Souvenir d'un séjour en Indochine (1933-1936)".

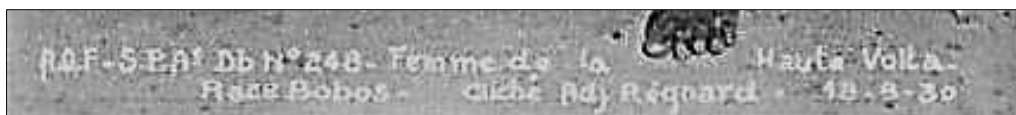


Cet album a été composé par Télémaque Regnard qui, comme beaucoup de voyageurs, a mélangé ses propres photos avec d'autres documents acquis sur place. Il contient des photographies, pastels et aquarelles dont la quasi-totalité d'intérêt géographique, ethnographique, pittoresque, avec notamment 12 pastels ou aquarelles signés Dayez, et environ 440 photographies contrecollées en plein, de tailles diverses, pour la grande majorité légendées, dont deux photos représentant Sa Majesté Bao-Dai, empereur d'Annam et une photo de l'impératrice Nam-Phuong, signées Houg-Ky, photographe à Hanoï<sup>2</sup>, mais également les merveilles de l'Annam et du Tonkin. Hanoï, Hué, le lac Ba-Bé, Phong Tho, Lang-Son, la baie

d'Along, la fête du Têt, les ruines d'Angkor, le sud de la Chine, Haïphong et au-delà... Télémaque Regnard s'est particulièrement intéressé aux populations et en détaille les ethnies et les petits métiers<sup>3</sup>.

D'autres lots de photos concernant, soit l'Indochine, soit l'A.O.F. ont également été vendus, souvent très au-dessus des estimations.

Ceux qui s'intéressent aux photographies de l'A.O.F. au début des années 1930 ont déjà vu le nom de Regnard apparaître comme auteur d'un certain nombre d'entre elles. Elles portent, en partie inférieure de l'image, la mention AOF S.P.A. (ou S.P.A<sup>e</sup>) suivi d'un numéro d'identification, d'une légende et parfois du nom de l'auteur du cliché et d'une date<sup>4</sup>.



C'est donc à la rencontre de Télémaque Regnard, photographe, que nous allons partir aujourd'hui afin de mieux le connaître et aussi d'en savoir plus sur la S.P.A<sup>e</sup>. - A.O.F. la Section Photographique Aérienne de l'Afrique Occidentale Française.

\* jj.fadeuilhe@wanadoo.fr

<sup>1</sup> J.-M. VAN HOUTTE, *L'Est Éclair*, mis en ligne le 23 janvier 2019 à 15:29, consulté le 2 mars 2019.

<sup>2</sup> [https://www.ivoire-troyes.com/fr/lot-3041-300085-152\\_souvenirs\\_telemaque\\_regnard\\_indochin](https://www.ivoire-troyes.com/fr/lot-3041-300085-152_souvenirs_telemaque_regnard_indochin) et lots suivants, site de la salle des ventes de Troyes, consulté le 2 mars 2019.

<sup>3</sup> Ce lot estimé de 1 000 à 1 500 €, a été adjugé 9 000 €.

<sup>4</sup> Certaines de ces photos ont fait l'objet d'éditions en héliogravure portant la mention "Aviation AOF".

## La création des Sections photographiques aériennes

C'est par une décision ministérielle du 29 octobre 1914 que fut décidée, en France, la création de services dédiés à la photographie aérienne à bord d'avions<sup>5</sup>, avec d'une part des escadrilles de reconnaissance de l'aéronautique militaire, et d'autre part la mise en place, à partir de décembre 1914, dans chacune des armées françaises, d'une section de photographie aérienne (S.P.A.) comprenant un soldat photographe, un sous-officier dessinateur et un officier. Le matériel en dotation est rudimentaire : deux appareils 13x18 réquisitionnés dans le civil, avec chargeur de douze plaques. Que l'appareil photographique lourd et volumineux soit fixé à l'extérieur de la carlingue, qui est à ciel ouvert, ou tenu à bout de bras entre les jambes à travers une trappe ouverte dans le plancher de l'avion, les prises de vue sont acrobatiques, d'autant que les conditions de vol sont souvent difficiles.



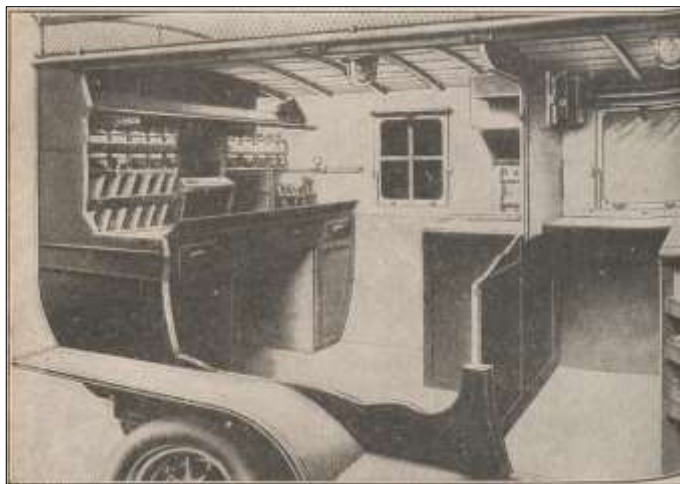
Transmis par les escadrilles aux sections de photographie aérienne, les clichés sont développés, les tirages assemblés, orientés et localisés sur les cartes d'état-major et une première interprétation technique en est faite. Les tirages sont ensuite transmis aux différents organes d'exploitation du renseignement<sup>6</sup> qui doivent interpréter les photos afin d'en relever les moindres détails pour les expliquer et en donner une traduction graphique sur l'image elle-même, sur un croquis ou sur un plan<sup>7</sup>.

**Escadrille Br44 – 31<sup>e</sup> Corps d'Armée -  
GOYENCOURT (Somme) –**

14 août 1918 – 10:00 - Altitude 2 000 m - Focale 0.50 m

Après des débuts difficiles dus au manque d'expérience des différents acteurs et à l'inadaptation du matériel, la situation s'améliore rapidement et dès mars 1915 il y a six photographes par section, de nouveaux appareils photos sont mis en service, du matériel et des produits de développement adaptés aux conditions particulières de l'utilisation en situation de guerre sont livrés. Chaque section dispose en outre de deux camionnettes dont une à usage de laboratoire.

En septembre 1915, outre les escadrilles de bombardement, chaque escadrille de corps d'armée est dotée d'une section photographique. Ces sections sont mieux équipées mais ne comprennent que quatre photographes et un dessinateur dont un gradé chef de section. Compte tenu de l'importance des besoins en photographies elles sont rapidement renforcées par deux photographes, un dessinateur et un officier observateur chef de section. En 1917 certaines sections ont une production de plus de 4 000 épreuves par jour à partir de 40 clichés exploités.



**Voiture automobile modèle 1915 – Le laboratoire est installé à l'arrière (à gauche sur la photo) et un petit bureau est installé à l'avant.**

(Document *La Science et la Vie*, avril 1919)

<sup>5</sup> Depuis de nombreuses années des photos aériennes étaient faites par les aéroliers militaires à partir de ballons captifs.

<sup>6</sup> 2<sup>e</sup> bureau des états-majors pour la dimension tactique, services de renseignement de l'aéronautique pour préparer les prochains vols, groupes de canevas de tir de l'artillerie pour régler les feux, sections topographiques pour la mise à jour des cartes.

<sup>7</sup> D'après Agnès CHABLAT-BEYLOT, « De la photographie aérienne au dossier d'objectif », *Revue historique des armées* [En ligne], 261 | 2010, mis en ligne le 9 novembre 2010, consulté le 2 mars 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/rha/7110>

À la fin de la guerre les S.P.A<sup>e</sup>. ont été maintenues même si leur nombre a été diminué et adapté à une aviation du temps de paix. Certaines ont été créées dans des zones qui avaient été épargnées par la guerre comme l'Indochine et l'A.O.F.. La S.P.A<sup>e</sup>.-A.O.F. sera maintenue jusqu'à la seconde guerre mondiale avant de devenir, en juillet 1945, le Centre d'interprétation photographique du commandement de l'Air en A.O.F.

*Ne pas confondre S.P.A., SPA et S.P.A.*

- **S.P.A., parfois écrit SPAe ou SPA<sup>e</sup> : sections photographiques aériennes.** Afin de faciliter leur identification elles furent numérotées en fonction de l'armée à laquelle elles étaient rattachées : 1<sup>e</sup> S.P.A pour la 1<sup>e</sup> armée, 2<sup>e</sup> S.P.A., etc.
- **SPA : escadrille de chasse** équipée d'avions de type SPAD<sup>8</sup>. En effet depuis 1912 les escadrilles sont formées et numérotées dans l'ordre chronologique de leur création, avec en préfixe les initiales du type d'appareil qu'elles utilisent : HF 1 à Châlons (avions Henri Farman), MF 2 à Buc (avions Maurice Farman), etc. C'est ainsi qu'avec l'apparition des avions de chasse SPAD il y eut des escadrilles SPA 3, SPA 12, etc. (mais jamais de SPA 1, ni 2, ni 4), en tout une soixantaine d'escadrilles SPA. Les escadrilles de chasse de l'armée de l'air d'aujourd'hui en gardent les traditions.
- **S.P.A. : section photographique de l'armée.** Créée en 1915, elle n'avait pas de rôle opérationnel mais était destinée à alimenter la propagande de guerre, tant à l'intérieur que chez les alliés et dans les pays neutres.

*La S.P.A<sup>e</sup>.- A.O.F.*

C'est en 1919 que fut prise la décision de créer une aviation coloniale militaire à vocation mixte, dont une escadrille en A.O.F. avec un état-major à Dakar.

Les premiers éléments de la mission aéronautique de l'A.O.F. débarquent à Dakar dans le courant du mois de mai 1920 et s'installent à Ouakam<sup>9</sup>, les avions étant abrités dans un hangar d'origine allemande récupéré au titre des dommages de guerre et transféré au Sénégal. Le capitaine Odic prend le titre de chef du Service aéronautique de l'A.O.F. le 1<sup>er</sup> juillet. Il dispose alors d'un état-major, d'une escadrille<sup>10</sup>, d'un parc aéronautique, d'une section photo, d'une section radio, d'une section d'entraînement, et de divers services techniques.

Les effectifs de départ comprennent<sup>11</sup> : 8 officiers, 30 sous-officiers, 21 caporaux, 62 soldats européens ainsi que 7 sous-officiers, 14 caporaux et 212 soldats indigènes.

Dès 1923 une des deux sections de l'escadrille est installée à Bamako où elle constituera, lorsque le parc aérien aura été renforcé, une seconde escadrille qui prendra le n°1, l'escadrille de Dakar, transférée à Thiès prenant le n°2. Une troisième escadrille sera créée à Gao le 1<sup>er</sup> décembre 1931<sup>12</sup>.

Les missions du Service aéronautique de l'A.O.F. sont nombreuses :

- Identifier les lignes aériennes permettant de relier les différentes colonies du groupe de l'A.O.F., créer les infrastructures au sol et les équiper (hangars, stations météo, radio, etc.)
- Faire des photographies aériennes afin de compléter la cartographie des territoires



*Breguet XIV - Cl. Musée de l'Air*

<sup>8</sup> SPAD est l'acronyme de "Société de Production des Aéroplanes Deperdussin", devenue "Société pour l'Aviation et ses Dérivés" après son rachat par Louis Blériot en 1914.

<sup>9</sup> Des photographies des installations de Ouakam se trouvent dans l'article de Patrice GARCIA : "L'aviateur Georges Lachmann (1890-1961) et la Société d'Exploitation de Produits Coloniaux (SEPC) – (anciennement G. Lachmann et Cie, Abidjan - Côte d'Ivoire)", *Bulletin n°54*, Images & Mémoires, automne 2017, p.21-27.

<sup>10</sup> Cette escadrille mixte (observation et transport) est officiellement créée à 2 sections de 4 appareils le 1<sup>er</sup> juillet. Ces appareils sont des Breguet XIV, et 2 d'entre eux sont des "limousines sanitaires".

<sup>11</sup> Le décret du 15 mai 1922 relèvera très légèrement ces chiffres avec notamment 2 officiers supplémentaires.

<sup>12</sup> Voir sur ce sujet : Stéphane RICHEMOND, "La troisième escadrille dans le ciel de Gao", *Bulletin n°31*, Images & Mémoires, hiver 2011-2012, p. 18-19.

- Assurer la liaison avec les centres et les postes éloignés, et les transports d'autorités tant militaires que civiles
- Coopérer au service sanitaire en transportant les médecins, les médicaments ou en évacuant les malades
- Aider à la surveillance des régions dont la pénétration est difficile
- Participer aux opérations militaires en éclairant les colonnes, en assurant leurs liaisons et en combattant avec elles
- Effectuer des transports de toute nature dans la limite de leurs moyens

On constate à la lecture de cette liste que la S.P.A<sup>e</sup>.<sup>13</sup> doit être mise fortement à contribution que ce soit pour les missions d'identification des routes aériennes, la cartographie, les opérations militaires ou de surveillance.

L'ouverture des routes aériennes nécessite de nombreux travaux de reconnaissance tant par voie aérienne qu'au sol. À titre d'exemple la ligne centrale Dakar-Bamako comprend 2 centres aéronautiques : Dakar et Bamako ; 4 "aérogares" (ou escales) : Kaolack, Tambacounda, Kayes, et Toukoto qui possèdent un dépôt d'essence et d'huile et du petit matériel de rechange ainsi qu'un hangar permettant d'abriter un avion surpris par une tornade ou en panne ; ainsi que 26 terrains de secours généralement de forme carrée et mesurant au minimum 400 m par 400 m.



*Terrain de secours de Sofara*  
(in *L'Aéronautique*, novembre 1924)

Schématiquement, une route aérienne était constituée par un important centre de ravitaillement et de réparations tous les 1 000 km, une section d'entretien courant et de ravitaillement tous les 250 km, un terrain de secours tous les 40 km. La couverture de l'ensemble des colonies de l'A.O.F.

nécessite donc un travail considérable compte tenu des moyens de l'époque. "Ce fut un travail lent que celui de la reconnaissance de ces lignes où rivalisèrent officiers aviateurs et commandants de cercles gagnés à la cause de l'aviation. Pionniers au sol avant d'être les incomparables pilotes qui accomplissaient fréquemment dans la même journée des étapes de 1 200 et 1 500 km, le commandant Tulasne, les capitaines Gama et Lachmann, les lieutenants Challande, Ravas et Lentz ont accompli ce dur labeur de parcourir l'A.O.F. à cheval, à pied, à chameau, pour délimiter les terrains de secours et organiser ce réseau"<sup>14</sup>.

Le lieutenant Léon Auguste Challande, premier chef de la S.P.A<sup>e</sup>.-A.O.F., et ses hommes ne manquent donc pas de travail. "La section photo est l'organe technique, chargé d'une part, de la mise en état des appareils photographiques et de laboratoire et, d'autre part, du développement des clichés, de leur identification, du tirage et de l'expédition des épreuves des différents travaux de dessin et enfin de la classification méthodique des clichés." Les installations comprennent donc laboratoires, salles de lavage et de séchage, salles de dessin et magasins.

De véritables photographes émergeront du personnel des S.P.A<sup>e</sup>. et, disposant d'un matériel plus performant que les privés, seront amenés à réaliser de nombreuses photos tant en vol qu'au sol, devenant quasiment le service photographique des services publics.

L'entretien des appareils et la bonne conservation des plaques et papiers photographiques nécessitent, sous les tropiques, des soins particuliers. Le climat chaud et humide s'oppose à la bonne conservation des matières et produits photographiques : les rideaux des magasins se décollent, les lentilles d'objectifs se piquent, les toiles caoutchoutées des obturateurs se durcissent, les parties métalliques d'appareils se rouillent, etc...

<sup>13</sup> À défaut d'une étude exhaustive sur l'aéronautique en A.O.F. on pourra se reporter au travail portant sur *L'aéronautique militaire de l'Indochine* édité à l'occasion de l'exposition coloniale de 1931 et qui contient un excellent exposé sur l'établissement des routes aériennes et sur les missions et le fonctionnement des S.P.A.

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9743399q/f9.image.r=section%20photographique%20de%20l'indochine>

<sup>14</sup> Henri BOUCHE, "Les transports aériens et l'aviation coloniale", in *L'Aéronautique*, novembre 1924.

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6567596v/f1.image.r=transports%20a%C3%A9riens%20aviation%20coloniale>



*Appareil de photographie aérienne utilisé à partir de 1915. Cl. Musée de l'air et de l'espace*

Les photos réalisées sont de 4 types :

- Des photographies obliques, généralement réalisées à faible altitude, qui font ressortir les accidents du terrain ; prises à revers, elles montrent les zones défilées. Jusqu'au début des années 1930 elles n'intéressent guère que l'armée. Marcel Griaule<sup>15</sup> lors de ses missions en pays dogon leur trouva un grand intérêt pour la connaissance du milieu local, physique, humain et agricole.
- Des photographies panoramiques qui donnent des vues d'ensemble d'une région, d'une ville, d'une usine, d'un bâtiment, comme les verrait un observateur placé sur un point élevé. Ces photos intéressent les diverses administrations, de nombreuses sociétés, qui n'hésitent pas à faire photographier leurs bâtiments, leurs usines, leurs plantations ou leurs mines, les beaux sites, etc...
- Des photographies verticales qui constituent la majorité des photographies prises par l'aéronautique militaire. Les données recueillies permettent d'élaborer la cartographie, le cadastre, de définir le tracé des itinéraires routiers ou ferroviaires et d'étudier l'hydrographie d'une zone grâce à la photo-interprétation.
- Ces différentes photos sont complétées, le cas échéant, par des photographies au sol d'installations, de points singuliers, de routes, etc., permettant aux cartographes ou aux photo-interpréteurs de mieux appréhender le relief. Parfois l'administration confie à la S.P.A. la réalisation de véritables reportages, ne disposant pas encore de services d'information.

### ***Télémaque Regnard, adjudant à la S.P.A<sup>e</sup>. de l'A.O.F.***

Appartenant au corps des sous-officiers d'active, Télémaque Regnard a été affecté à la Section Photographique de l'Aéronautique<sup>16</sup> de l'A.O.F. de mars 1930 à mars 1932<sup>17</sup>.

Né le 13 novembre 1898, dans un petit village de l'Aube, Neuville-sur-Seine, il passe le conseil de révision le 18 février 1918 et est incorporé le 16 avril. Il est alors dessinateur à Angers. Après ses classes il est affecté le

<sup>15</sup> Marcel Griaule fut breveté observateur aérien pendant la Première Guerre. En 1930 il est capitaine de réserve. Voir : Julien BONDAZ, "Photographie aérienne" in *À la naissance de l'ethnologie française. Les missions ethnographiques en Afrique subsaharienne (1928-1939)*. 2016. <http://naissanceethnologie.fr/>

<sup>16</sup> Le changement d'appellation est intervenu à une date que je n'ai pu déterminer.

<sup>17</sup> Il y succéda à l'adjudant-chef Robin qui y fit deux séjours de 1926 à 1930 et fit un gros travail de prises de vues sur toute l'A.O.F., notamment sur les infrastructures et les villes.

Cf. le site <http://photographesenoutrerafrique.blogspot.com/2009/11/aeronautique-militaire-de-laof-section.html>

13 juillet 1918 au 8<sup>e</sup> régiment du Génie<sup>18</sup> (sapeurs télégraphistes) et rejoint une compagnie de radiotélégraphistes. La guerre achevée et son temps de service militaire terminé il signe successivement plusieurs contrats de réengagement.

En février 1919 il est en Roumanie. Il revient brièvement en France d'août à octobre (complément de formation ?) avant de retourner en Roumanie où il est désormais géré par le 1<sup>er</sup> Régiment du Génie à compter du 12 janvier 1920. Nommé caporal le 21 avril 1922, puis sergent le 25 janvier 1923, il quitte alors la Roumanie.

En mars 1923 l'aéronautique militaire est devenue la 5<sup>e</sup> arme de l'Armée de Terre. Le 23 mars 1923 il est versé administrativement au 34<sup>e</sup> Régiment d'aviation<sup>19</sup> au titre de l'aéronautique de l'Indochine et rejoint le Tonkin où il séjournera jusqu'en 1926. Il est nommé sergent-major le 1<sup>er</sup> avril 1926. Ses activités l'amèneront à se voir décerner en 1931 les insignes de Chevalier du Dragon de l'Annam (décret du 30 avril 1931).



*L'adjudant Regnard à Hanoi*

Il passe en mars 1927, au 37<sup>e</sup> Régiment d'aviation au Maroc et rejoint donc l'Afrique du Nord où il séjournera jusqu'en 1930. En juillet 1928 il est admis dans le corps des sous-officiers de carrière. Ce séjour sera pour lui l'occasion de montrer publiquement ses qualités de photographe puisque ce sont des photos de lui qui seront utilisées lors de la foire de Rabat<sup>20</sup> pour présenter la ville et la région de Fez, ce qui lui vaudra un témoignage de satisfaction: "*Par Ordre général n°6 du 15 avril 1928 du Général commandant militaire de la région de Fez : S'est acquitté de façon remarquable de la mission qui lui avait été confiée de doter la foire de Rabat de photographies de la ville et des environs de Fez.*" En février 1929 il est affecté au 2<sup>e</sup> Groupe d'Aviation d'Afrique à Oran, puis il est nommé adjudant en juillet de la même année.

En janvier 1930 il est à nouveau affecté administrativement au 34<sup>e</sup> Régiment d'Aviation mais cette fois-ci au titre de l'Afrique Occidentale française. Il rejoint alors la S.P.A. de l'A.O.F. à Dakar où il est basé jusqu'en mars 1932. C'est lors de ce séjour en Afrique occidentale qu'il fera ces très nombreuses photos, tant en vue oblique en avion qu'au sol, au Sénégal, au Soudan, en Guinée, en Haute Volta et en Côte d'Ivoire.

Son séjour en Côte d'Ivoire, du 11 février au 17 juin 1931, lui vaudra d'ailleurs un témoignage de satisfaction: "*Par Ordre général n°15 du 3 août 1931 le Général commandant supérieur des troupes du groupe de l'A.O.F. adresse un témoignage de satisfaction à l'ordre des troupes du groupe de l'A.O.F. à l'Adjudant Regnard de la Section Photographique de l'Aéronautique de l'A.O.F. : "Excellent sous-officier photographe. A donné des preuves de sa compétence en menant à bien dans des conditions d'installation précaires le traitement de 2 200 clichés pris par la mission photographique de la Côte d'Ivoire dont il faisait partie."* L'une de ses photos [le 4<sup>e</sup> portrait, page suivante] servira à illustrer la couverture de décembre 1931 du mensuel *La Presse coloniale illustrée* et sera utilisée de nombreuses fois dans des ouvrages civils ou militaires (supplément illustré de la *Revue Militaire de l'A.O.F.*), tandis que les Éditions Antoine Challah de Dakar reproduiront au moins les photos 4, 5 et 6 en carte postale avant la guerre. En 1931 il se voit remettre, lors d'une prise d'armes à Dakar, la Médaille militaire (décret du 11 juillet 1931). En 1935 il sera nommé Chevalier de l'Étoile Noire du Bénin<sup>21</sup> pour les travaux réalisés lors de son séjour en A.O.F..

Il constitua, à titre de souvenir, un portefeuille de 12 photos présentant différents types humains des pays où il eut l'occasion de photographier [présenté page suivante].

En mars 1932 il rentre en métropole où il est affecté pour ordre au 12<sup>e</sup> Régiment d'Aviation. Il est nommé adjudant-chef en avril. Il prend alors ses congés.

En octobre de la même année il est affecté à nouveau à l'Aéronautique militaire de l'Indochine (A.M.I.) qu'il rejoint début 1933. Il y séjournera jusqu'en 1936. Comme en A.O.F. les missions de photographie aérienne sont

<sup>18</sup> En 1918 le 8<sup>e</sup> Régiment du Génie comptait 55 000 hommes répartis en 211 unités (compagnies et détachements rattachés aux divisions, corps d'armées et armées). Ces unités, notamment radiotélégraphistes, pouvaient elles-mêmes être subdivisées en éléments de quelques hommes auprès, par exemple, des escadrilles d'observation ou de bombardement dont les avions étaient équipés de postes radio.

<sup>19</sup> Le 34<sup>e</sup> Régiment d'Aviation implanté à Dugny-Le Bourget gérait les personnels des unités de l'aéronautique militaire implantées outre-mer et qui étaient sous la tutelle du ministère des Colonies et de celui de l'Air.

<sup>20</sup> La foire de Rabat a eu lieu du 1<sup>er</sup> au 15 avril 1928.

<sup>21</sup> Décret du 13 avril 1935.

*Portefeuille souvenir de l'Afrique Occidentale Française (1930-1932)*



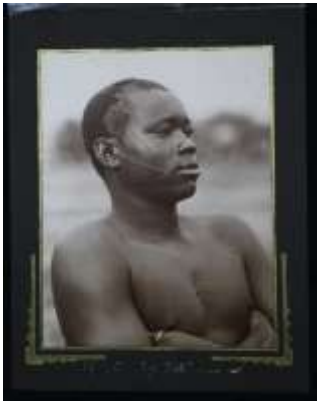
**SOUVENIR DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE 1930-1932.**

*Télémaque REGNARD : portefeuille contenant douze photos (env. 30 x 22 et 29 x 22,5 cm) montées sur cartons et légendées.*

COTE D'IVOIRE : "Abrogoua" Roi de la tribu des Ebriés - COTE D'IVOIRE : Femme "Bété", tatouée - COTE D'IVOIRE : Jeune homme au pagne - Jeune femme de la COTE D'IVOIRE - HAUTE-VOLTA : Bobo Dioulasso, femme au "caillou" - HAUTE-VOLTA : Jeune homme de Bobo Dioulass - HAUTE-VOLTA : Type "Bobo" tatoué - SENEGAL : Jeune fille type "Ouolof" - SENEGAL : Jeune femme à Ouakam - SENEGAL : Fillette à Ouakam - SOUDAN : jeune fille à Sikasso - A.O.F type Guinéen.

Lot n°157 de la vente du 26 janvier 2019 à Troyes. Estimé 100 à 150 €, adjugé 600 € hors frais.

Les clichés sont présentés dans l'ordre du descriptif ci-dessus (de gauche à droite et de bas en haut).



réalisées aussi bien pour les besoins de l'armée que pour les services de l'administration (cadastre, agriculture, travaux publics, etc.) et pour les entreprises privées, notamment les grandes plantations et les industriels. Une mention particulière doit également être faite pour les services de recherche archéologique, historique et géographique<sup>22</sup>.

C'est à cette époque qu'il rassemble les éléments qui lui permettront plus tard de constituer ses albums de photos, souvenirs d'Indochine, mélanges de photos personnelles, de petites aquarelles et de photos, dont nous avons parlé en introduction.



**Ci-dessus :**  
*Aéronautique Militaire d'Indochine, S.P.A<sup>é</sup>. de Bien Hoa. Région de Chapa. Aiguilles de Fan-Si-Pan*  
[Prise de vue à partir d'un Potez 25 TOE]



**A gauche :** [Accident d'avion], page de l'album *Souvenirs d'Indochine*

**À droite :**  
*Sa Majesté BAO-DAI Empereur d'Annam et l'Impératrice NAM-PHUONG*  
Page de l'album *Souvenir d'un séjour en Indochine 1933-1936*



De retour en France en 1936, il est nommé sous-lieutenant dans le corps des officiers de l'air et affecté au 2<sup>e</sup> Bataillon de l'Air<sup>23</sup> sur la base aérienne de Villacoublay.

En 1937 il passe au 117<sup>e</sup> Bataillon de l'Air (base aérienne 117 de Paris – Cité de l'Air).

En 1938 il rejoint la Direction des Matériels aériens au ministère de l'Air.

Il est nommé lieutenant en 1939. Démobilisé en 1940, il sera nommé capitaine de réserve le 20 juillet 1942<sup>24</sup>.

Nous ne connaissons pas la suite de sa vie professionnelle et personnelle. À la fin de sa carrière militaire il indique se retirer dans son village natal et, d'après les photos personnelles qui ont été dispersées en même temps que ses souvenirs, il est à Nice en 1940, à Trèves en Allemagne en 1957.

Télémaque Regnard est décédé à Bar-sur-Seine le 19 mai 1980.

<sup>22</sup> On pourra lire en particulier Victor GOLOUBEV (1878-1945), *Collaboration de l'Aéronautique et de la Marine indochinoises aux travaux de l'École Française d'Extrême-Orient* : conférence faite à la Société de géographie de Hanoï, le 13 janvier 1936. 31<sup>e</sup> Cahier de la Société de Géographie de Hanoi, Hanoi, 1936.

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9763432f.texteImage>

<sup>23</sup> L'Armée de l'Air a été créée en 1933 et organisée en 1934. La nouvelle structure voit notamment la disparition des Régiments d'Aviation et leur remplacement par des Escadres, la création des bases aériennes ainsi que des bataillons de l'air.

<sup>24</sup> In *Le Petit Troyen* du 8 septembre 1942, page 2 (Archives départementale de l'Aube).





*Côte d'Ivoire Route d'Abidjan à Bingerville*



*Côte d'Ivoire Jeune fille. 1931*



**Couverture de *La presse coloniale illustrée*, décembre 1931** (Source : Gallica Bnf)  
Clichés SPAe AOF 1931. Auteur probable : T. Regnard – Photographies collection J.-J. Fadeuilhe