

A. HEINZELMANN

# MAISON- BLANCHE

JOURNAL D'UN  
CHEF-PILOTE

PRÉFACE DU COLONEL WEISS

HORS-TEXTE  
DE GUILOS

---

EDITIONS DE  
MAURÉTANIE

X - 1936

**Réédité et illustré par Pierre Jarrige**

# Histoire de l'aviation en Algérie

## *Déjà parus :*

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel et Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier et Pierre Jarrige)

## *Déjà parus en publications numériques :*

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot et Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5<sup>ème</sup> RA** (Réédition)
- **1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camilièri et Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

ISBN 978-2-9506620-4-0

Janvier 2016

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

## **Avant-propos** (Pierre Jarrige)

1931 ! C'est le début de l'aviation légère en métropole, comme en Algérie.

Les avions survivants de la Grande Guerre ont disparu et une nouvelle génération d'avions de tourisme apparaît sur le marché. Monoplans à aile haute ou basse, biplans, biplaces ou quadriplaces, ils sont confortables, avec des moteurs fiables. La construction en série permet des prix d'achat abordables et un coût d'exploitation modéré.

André Heinzelmann, né à Alger le 23 août 1908, est alors un pilote tout juste libéré de l'Aviation Militaire. Il raconte dans ce livre ses aventures, mésaventures et malaventures au service de l'aviation légère. Ce récit est intemporel, chacun y retrouvera les mêmes personnages, les mêmes situations et le même enthousiasme bien connus de tous les temps dans les aéro-clubs.

Le sous-lieutenant André Heinzelmann, rappelé au service pendant la guerre, disparaîtra dans la baie d'Alger en Lockheed 18 des Lignes aériennes militaires le 23 août 1945.

Le texte de l'édition originale a été intégralement respecté, les gravures de Guilos faisaient parti de cette édition. Il a été ajouté dans cette réédition les photos et les documents de Christian Amann, Suzanne Aupècle, Robert Biancotti, Benoît Comtat, Lucienne Couget, Georges Descamps, Anne-Lise Duchêne-Marullaz, Pierre Durafor, Marcel Durand, François Escher, Françoise Fouques Duparc, Armande Fraix, Alain Gibergues, Frantz Heinzelmann, Réginald Jouhaud, Bernard Klein, Pierre Laffargue, Hubert Masquéfa, Claude Montalant et Jeanne Neveux, ainsi des journaux et revues : *Algeria*, *La dépêche quotidienne d'Alger*, *L'Afrique du Nord illustrée*, *Le journal d'Alger* et *Le manche à balai*.

*A la mémoire de mon frère  
d'armes Hervé de Montecler.*

.....

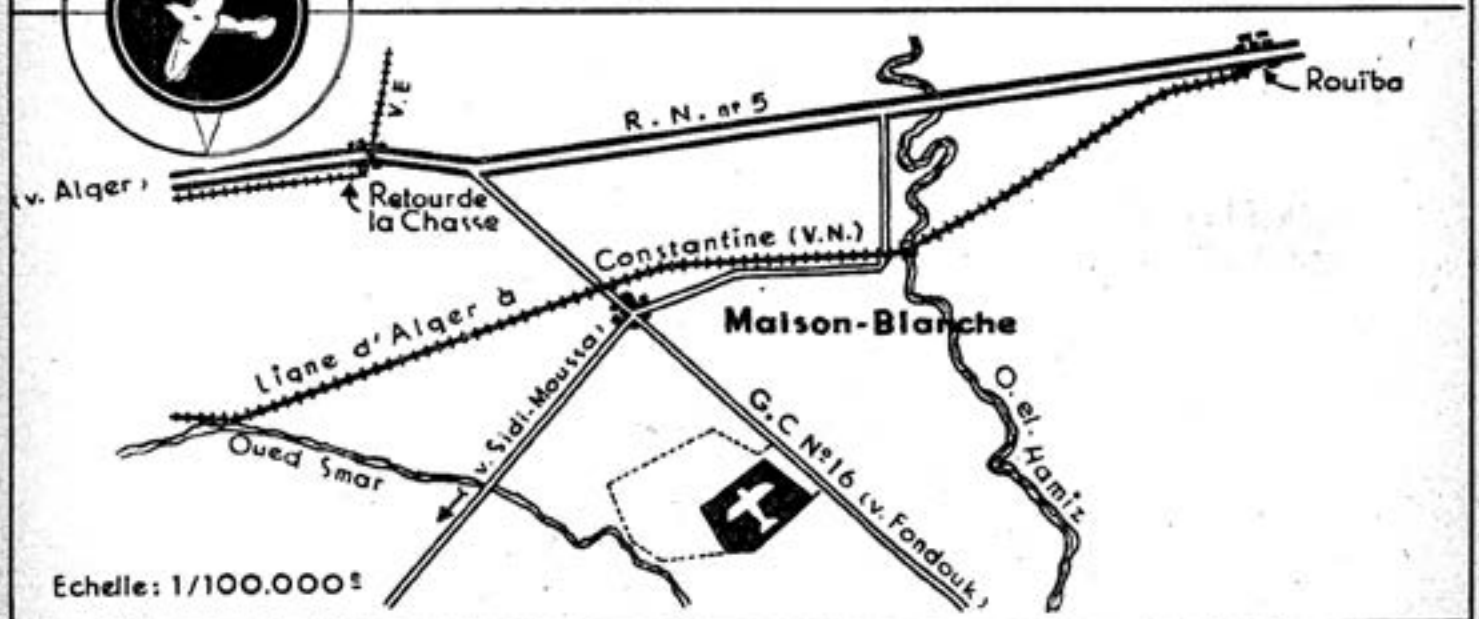
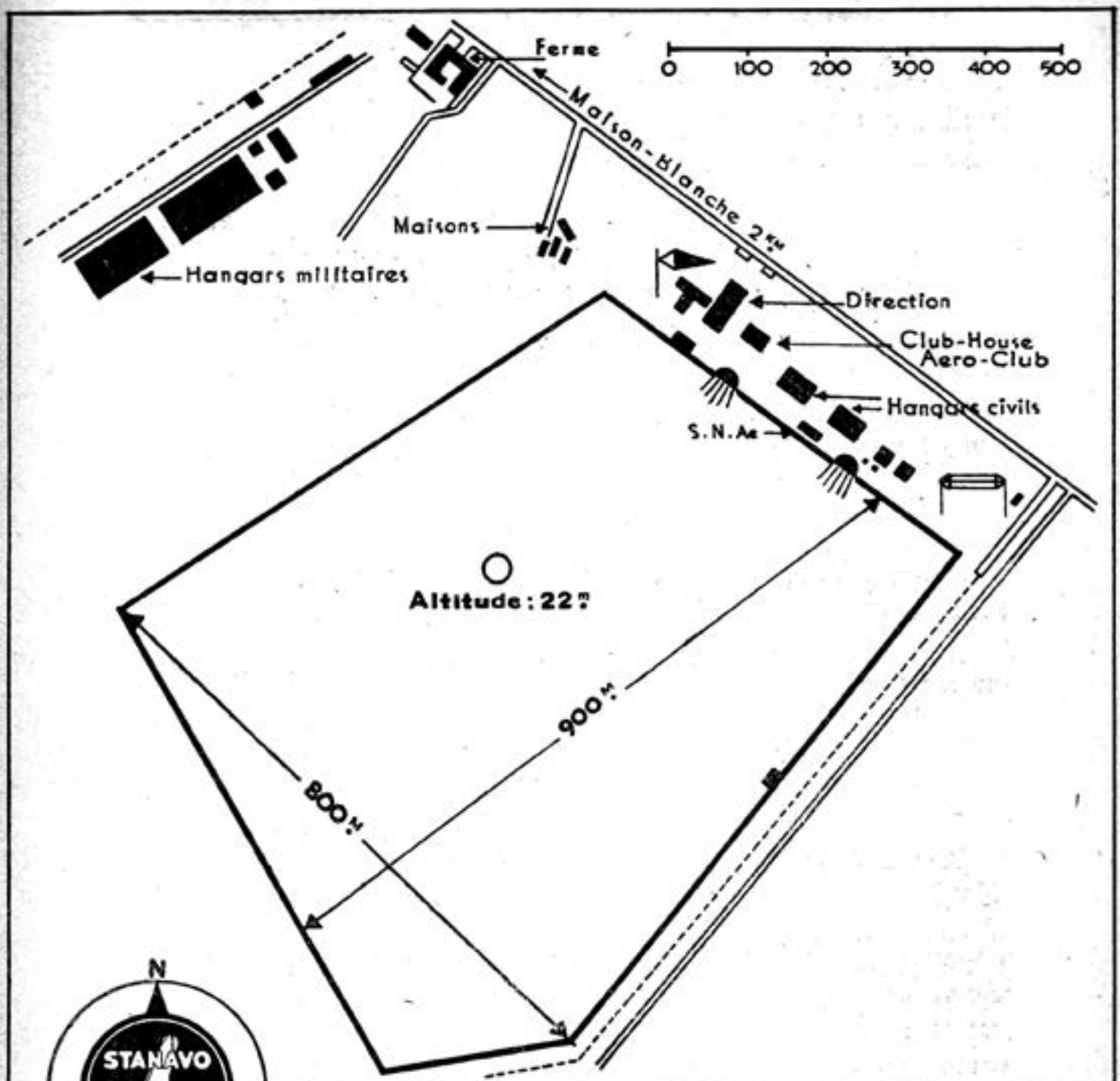
*Aux cent pilotes dont j'ai guidé,  
dans le ciel d'Algérie, les  
ailes hésitantes des premiers  
envols.*

*André Heinzelmann*

LA PREMIERE EDITION DE « MAISON BLANCHE » A ETE TIREE POUR LES EDITIONS DE MAURETANIE A MILLE TRENTE-CINQ EXEMPLAIRES DONT TRENTE NUMEROTES DE I A XXX ET PARAPHES PAR L'AUTEUR ET L'EDITEUR ET CINQ HORS-COMMERCE NUMEROTS HI A HV, CONSTITUANT EN TOUT ET POUR TOUT L'EDITION ORIGINALE

# Sommaire

Avant-propos	
Préface.....	1
Maison-Blanche 1931 .....	2
Aéro-club d'Algérie .....	4
Voyage en métropole.....	8
Fraix et Marignan.....	14
Inauguration du club-house.....	18
Vers Djanet.....	22
L'Entreprise nord-africaine d'aviation.....	24
Vent de sable à Bou-Saâda.....	28
Le méchoui.....	32
Pilote d'essais.....	36
<i>La Croisière Noire</i> .....	38
<i>La Coupe Caudron</i> .....	40
Le Docteur Tiller.....	42
L'inauguration d'un aéro-club .....	44
Orléansville .....	46
Hussein-Dey.....	50
Marcel Germain .....	54
<i>Pou du Ciel</i> .....	56
L'hiver à Biskra.....	60
Evacuation sanitaire à Biskra.....	66
Epilogue .....	68
Le destin d'un Stampe .....	70



# Préface

*Le nom de l'auteur de ce délicieux petit bouquin est associé dans ma pensée à mille charmants souvenirs. C'était à Maison-Blanche. L'Aviation militaire et l'Aviation civile communiaient dans un égal enthousiasme et une égale amitié. Nous quittions nos hangars avant le déjeuner pour la pergola de l'Aéro-Club et l'après-midi nos camarades nous rendaient notre visite et venaient travailler dans nos salles de cartes et de navigation. Des rêves s'échafaudaient, ouvrant tous leur vol vers le Sud, le grand Sud, dont jour par jour la conquête aérienne se poursuivait. J'avais trouvé dans les réserves de l'Armée de l'Air des concours inestimables, presque grandioses. N'était-ce pas un champion civil, l'héroïque Marcel Germain, tombé depuis un champ d'honneur de l'aviation, qui avec son compagnon Volmorange avait planté le premier, à Djanet, le drapeau des ailes de France ? Mon cœur se serre à l'évocation de ces beaux jours passés.*

*André Heinzelmann comptait au premier rang de ces vaillants qui insinuaient dans l'âme algérienne les bons principes du pilotage et le goût du tourisme en avion. Il était un vrai chef d'école avec ses élèves, ses prosélytes, sa méthode à lui. Alger et la Mitidja répondaient magnifiquement aux sollicitations de l'heure qui était toute à la passion de l'espace. Plusieurs élèves d'André Heinzelmann étaient des élèves au féminin. Nous les devinions de loin à la tâche claire et dorée qu'elles faisaient au beau mitan de la piste et nous avions pour le sort du chefmoniteur de petites jalousies très naturelles. Quelle caresse mystérieuse et douce, pensions-nous, enveloppe un pilote aussi bien accompagné !*

*Et voici que, tout à coup, ce maître du volant dépasse les bornes : Il saisit une plume et devient auteur. Il participe à ce grand art de la création littéraire, après avoir commandé du haut de son bord à la grâce et à la jeunesse. Il écrit, nouvelle acrobatie ! et comme les autres il la réussit. J'ai dévoré ce cahier d'impressions sincères, révélation palpable d'un monde insoupçonné. La leçon de pilotage, l'échange entre le maître et l'apprenti de propos supra-terrestres, le vol muet hélice calée, toute cette gestation d'où sortira le vainqueur breveté, telle est la trame de ce livre séduisant et gai à tout faire adorer dans l'aviation.*

*André Heinzelmann m'a demandé d'en écrire la préface parce qu'il sait l'attachement que j'ai gardé à tous ses héros, à ce pays adorable d'Algérie où il a la chance de vivre, à lui-même, parfait camarade de terrain. Qu'il sache d'avantage aujourd'hui : C'est qu'il est non seulement le réputé pilote apprécié de tous ses pairs et de tous ses élèves, mais encore un excellent ouvrier de lettres, écrivant comme il atterrit, à la pointe des fleurs, d'une main sûre et loyale.*

Colonel Pierre Weiss

# Maison-Blanche 1931

1931 ! C'est l'An Un de l'aviation de tourisme. Longtemps hésitante, elle vit enfin réellement. Des gens de tous âges, de toutes conditions, apprennent à voler pour leur plaisir, pour le sport, voire même pour utiliser pratiquement l'avion de leurs rêves.

Jusqu'alors, sur l'aérodrome de Maison-Blanche (aérodrome d'Alger), plusieurs pilotes se sont succédés qui avaient essayé de créer cette aviation légère.

Il faut citer, parmi ces précurseurs : Bonin, victime d'un accident mortel, à Hussein-Dey, au cours d'un meeting, Petit, qui lutta trois ou quatre années, forma quelques élèves, puis dû finalement abandonner.

Le public n'était pas prêt, les accidents, mis en relief par la presse, le découragement, un baptême de l'air était encore une aventure.

Un seul pilote, l'admirable colonel Vuillemin, prêchait d'exemple et promenait sa famille dans le ciel nord-africain, à bord d'un petit Caudron de soixante chevaux.

Mais les efforts de ces pionniers ne devaient pas être vains, le grand public allait évoluer et découvrir enfin quelle source de moyens d'action nouveaux lui réservait l'aviation.

Donc au début de cette année 1931, une vingtaine d'élèves-pilotes volent en double-commande. Sur le terrain de la Maison-Blanche dans deux organisations :

La Compagnie Aérienne française (CAF), chef-pilote Descamps, forme : Mme Tillier, le Dr Tillier, Jacques, Marcel, Robert et Henri Germain, Blachette, Basiaux...

L'Aéro-club d'Algérie (ACA), dont l'école, sous ma direction, instruit Mlles Devès et Brochier, Bonnet, Mérico, Contou, Edmond et Marcel Rebaud, Gareilly...

Tous les jours, très tôt, l'aérodrome s'anime. L'Hanriot de l'ACA et le Morane de la CAF décollent avant le lever du soleil et chantent à la campagne qui s'éveille l'avènement de l'ère nouvelle.

Sur le terrain, on entend de toutes parts des conversations d'élèves-pilotes :

– *Ça ne vas pas, ce matin ! J'ai tendance à mettre trop de manche dans mes virages, alors je glisse !*

Et déjà, ils accompagnent leurs phrases de ces gestes propres aux aviateurs qui vous permettent de suivre une conversation à distance !

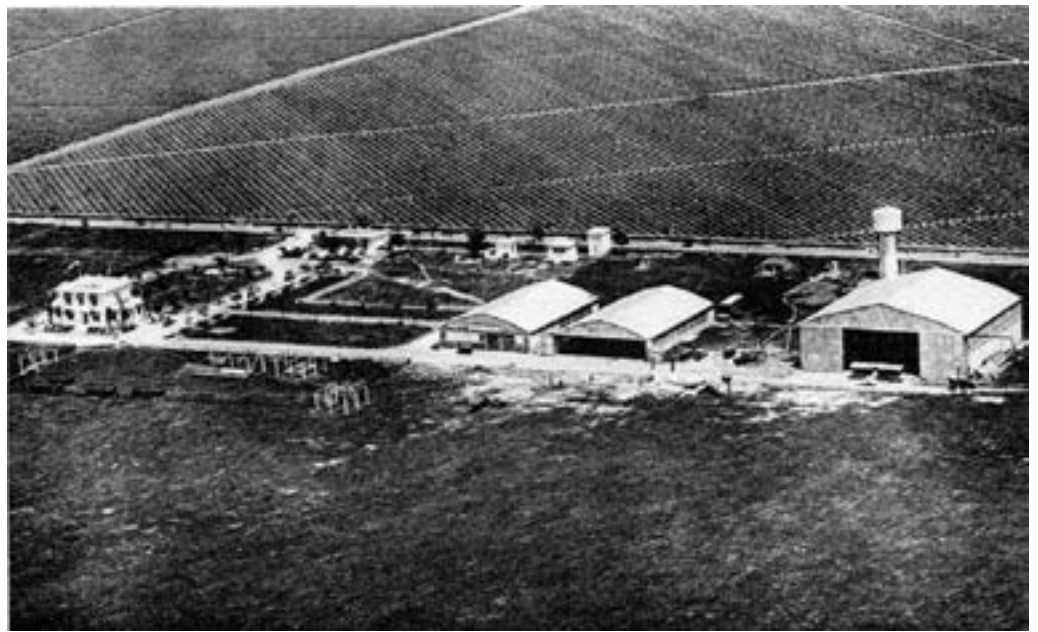
Voilà les premiers éléments de cette admirable phalange de pilotes de tourisme qui va créer une nouvelle aviation sous le double signe de la foi et de l'enthousiasme !

Une aviation qui aura son histoire : Ses joies, ses succès, sa gloire, et aussi, hélas ! Ses deuils, inévitable et tragique rançon de tout essor !

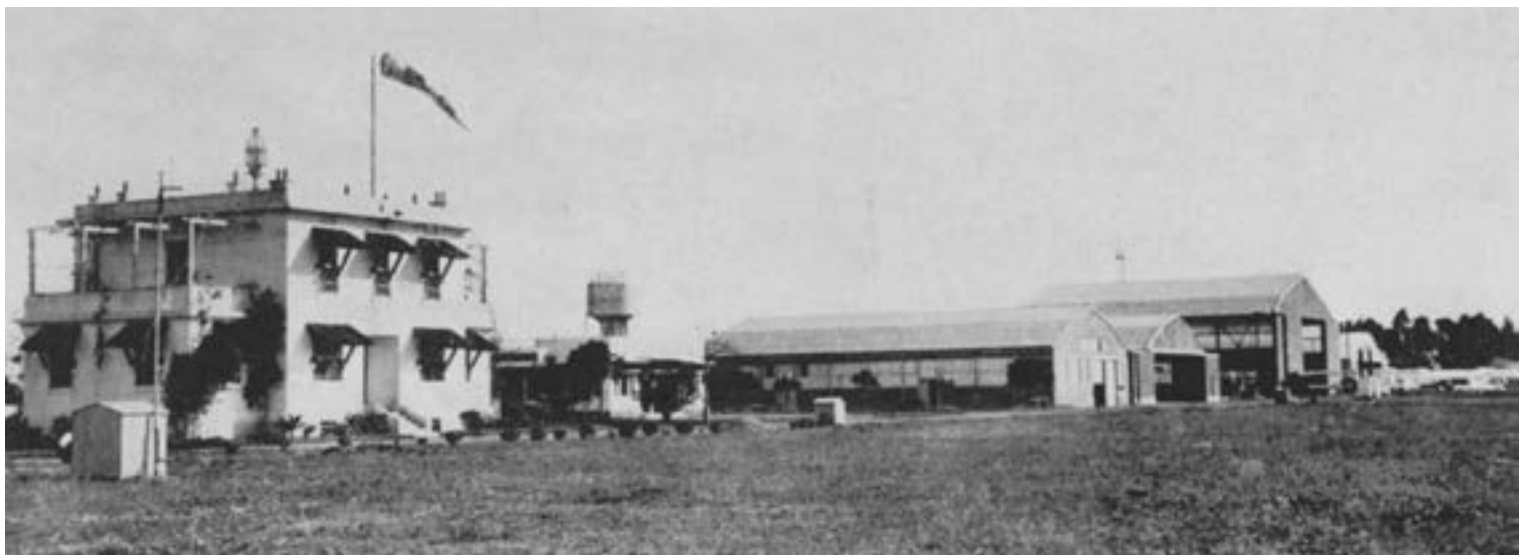




*Ci-dessus : Maison-Blanche en 1928, avec les installations militaires au fond et les installations civiles au premier plan, le long de la route Le Fondouk - Maison Blanche, derrière les pylônes de la radio. Ces installations seront déplacées lors de l'allongement de la piste 05/23 en 1953*



*Ci-contre et ci-dessous : Les installations civiles en 1933, avec le bâtiment administratif et les hangars de l'Aéro-club d'Algérie, de Caudron-Renault, de la CAF et de l'ENAA*



# Aéro-club d'Algérie



▲ André Heinzelmann

Tous les matins, dès l'aube, j'arrive au terrain, l'Hanriot 14 est paré, devant le hangar, adossé contre un plan, le chef-mécanicien, Fraix, attend, les mains dans les poches, la casquette enfoncée jusqu'aux oreilles.

– *Bonjour Fraix, en route, mon vieux !*

Je souligne ma phrase d'un geste des deux bras, faisant mine de « tirer » sur une hélice imaginaire. Fraix fait des injections d'essence dans les cylindres, *brasse* le moteur :

– *Réduit, contact ?*

Je répète, installé dans la carlingue :

– *Réduit, contact !*

Le mécanicien donne une violente impulsion à l'hélice, le moteur fait deux tours et s'arrête !

– *Il a parlé, pourtant !* dit Fraix.

Oui, il *a parlé*, mais il ne part pas. Il ne partira pas tout de suite. Tout à l'heure, quand Fraix, exténué, aura proféré un certain nombre d'exclamations variées et énergiques dans le genre de :

– *Ah ! la v... !*

Quand j'aurai répété souvent la phrase traditionnelle et consacrée :

– *Réduit, contact !*

Quand l'élève, engoncé dans ses vêtements de vol, transpirera sous son casque et donnera les premiers signes d'impatience, alors le brave Hanriot vibrera de toutes ses nervures et, comme pour rattraper le temps perdu, pétaradera de toute la puissance de ses quatre-vingts chevaux fourbus et vieilliss !

L'élève avec lequel je viens de décoller est un industriel, la quarantaine, cheveux en brosse, barbiche en pointe, lorgnon. Il a l'intention d'acheter un avion de tourisme et, dès qu'il sera un pilote confirmé, de joindre ses succursales par la voie des airs.

Quand il sera un pilote confirmé ! Tandis que je m'évertue à redresser à tout instant l'appareil, je vois, en bas, un petit point noir, c'est Fraix qui doit suivre d'un regard ironique les évolutions saccadées de l'Hanriot et, par une de ces phrases empruntées à son inépuisable répertoire, condamner d'une manière définitive l'avenir aéronautique de mon élève. En effet, à bord, le drame se joue ! Nous sommes, mon passager et moi, en complet désaccord quant à la façon de tenir la *ligne de vol*.



▲ Des membres de l'Aéro-club d'Algérie devant le Hanriot 14

– *Repérez la position de votre capot par rapport à la ligne d'horizon, ai-je expliqué, maintenez votre appareil dans cette position et surtout, soyez très doux sur les commandes ! ... Autant en emporte le vent !*

Au poste de pilotage, l'élève serre convulsivement le manche. Son regard est figé droit devant lui. L'Hanriot pique, pique... Jusqu'au moment où, jugeant la position suffisamment accentuée, je fais signe de la main qu'il faut rétablir. Mon néophyte tire alors le manche à lui d'un mouvement brusque et, cette fois, l'appareil cabre, montant à l'assaut des nues.

Un élève qui en est à sa cinquième leçon et qui ne sait pas encore voler droit !... Je suis désespéré ! Comme j'ai envie de l'accommoder de quelques-unes de ces épithètes qui, si elles désoblignent le destinataire, soulagent si bien, du moins, le dispensateur ! Mais il a payé pour apprendre à piloter, c'est un client ! Je m'apaise donc comme je peux et, quand je me tourne vers lui, un sourire que je veux aimable éclaire ma face.

– *Quand je vous ai fait signe de redresser, vous avez tiré comme un sourd ! Tenez, lâchez les commandes, je vais les lâcher aussi et vous allez voir : L'appareil volera tout seul !*

J'espère ainsi vexer mon élève ! En effet, livré à lui-même, l'avion prend une position légèrement cabrée, puis vole impeccablement.

– *Vous voyez ? Maintenant allez-y ! Et doucement !*

Mon poulain a repris le manche,

Hélas ! comme s'il n'attendait que cet instant, le malicieux Hanriot se fâche de nouveau avec l'horizontale ! Cette fois, j'en ai assez !



▲ Suzanne Aupècle aux commandes d'un Phalène, avec le curieux manche à balai suspendu au plafond

▼ Hélène Devès, élève-pilote à 18 ans en 1932



Je réduis, me pose, rentre au hangar. Je mets un certain temps pour descendre de l'appareil et, quand je saute à terre, j'ai de nouveau le sourire aux lèvres :

– Voyez-vous...

Mais voici Fraix :

– Ben ! C'est pas beau à voir ! Au bout de trois heures de double ! Ça, alors, ça vaut une amende ! Et j'espère que vous allez « savoir conduire ».

*Savoir conduire* est une des expressions que Fraix emploie le plus volontiers. Un élève qui *fait des montagnes russes*, un *cheval de bois*, un *bessonneau*, ou qui *cale le moteur* au milieu de la piste, est à l'amende.

L'amende se paie en victuailles ou en boissons et, suivant la générosité du pénalisé, Fraix juge s'il sait ou non « *se conduire* ».

C'est ainsi que quelques instants plus tard, sur une caisse retournée pour la circonstance, le *casse-croûte* est prêt. Voici, groupées autour de la table, des mines réjouies !

– Tiens, dit quelqu'un, où donc est Marignan ?

Marignan est un vieux mécanicien qui a *fait* longtemps la ligne, il arrive en se dandinant, les mains noires, la casquette crasseuse. Il apporte un petit paquet et une lampe à souder.

– Ah ! Ah ! Le voilà, Marignan ! Il va encore nous conffectionner son plat favori !

En effet, le mécano s'installe à même le sol, déplie le papier qui cachait des harengs saurs. Les harengs, grillés à la flamme de la lampe, tel est son régal ! D'ailleurs, il en offre volontiers et, lorsqu'on se permet d'émettre une considération désobligeante à l'adresse de ses talents culinaires, il vous regarde avec mépris et dit invariablement :

– Regardez-moi ça ! Ça veut faire de l'aviation, et ça n'aime pas les saurés !

Souvenirs toujours vivants que ces réunions improvisées autour d'un repas de fortune ! Ils sont là, tous, discutant, passant parfois leur verre pour pouvoir, des deux mains, simuler une évolution de l'avion, ou bien, *sortir d'un coup dur* en manœuvrant des commandes imaginaires !

– Ah ! mon vieux, moi, une fois, j'étais à 1500, au-dessus de Bouïra, il faisait un vent formidable ! tout d'un coup...

– Tiens ! et moi, une fois, au Zaccar...

Et les élèves écoutent respectueusement, n'osant interrompre le récit de toutes ces aventures, drôles parfois, périlleuses souvent, qui, une à une, font la vie d'un pilote.



▲ Dans le hangar de l'Aéro-club d'Algérie

▼ Les avions de l'Aéro-club d'Algérie sur le port d'Alger





# Voyage en métropole

Un de mes élèves, Monsieur Bonnet, vient de faire l'acquisition d'un Caudron *Luciole*. Il a décidé d'aller à Paris, en ma compagnie, et de ramener son avion par air, en passant par l'Espagne et le Maroc.

Donc, un soir du mois d'août 1931, nous nous embarquons à destination de Port-Vendres. Je ne veux rien exagérer, et je ne veux surtout pas évoquer, par ce récit, le départ de Tartarin de Tarascon, cependant, il y a des amis à l'embarcadère pour la circonstance, de nombreux amis qui agitent leurs mouchoirs après nous avoir donné l'ultime accolade. Pensez, à cette époque, on les comptait les voyages de cette envergure, effectués à bord de ces appareils à si faible puissance. Si l'on manifestait, aujourd'hui, l'attention de couvrir trois mille kilomètres avec un petit biplace de quatre-vingt-quinze chevaux, on ferait doucement rire son entourage.

A Port-Vendres, un coup d'œil sur les journaux métropolitains n'est pas fait pour nous encourager ! *De violents orages dévastent la région parisienne, le mauvais temps sévit sur toute la France.* Même dans le midi, il pleut et vente ! Mais, évidemment, lorsqu'on est installé dans un compartiment confortable, tout va bien, aussi, j'assure à Monsieur Bonnet qu'en matière d'aviation, il ne faut jamais se *frapper* à l'avance.

A Paris, avant toute chose, mon compagnon veut voir le *zinc*. La première course est donc en direction d'Issy-les-Moulineaux. Dans les ateliers Caudron, le *Luciole* attend, tout argenté, resplendissant.

Monsieur Bonnet s'approche vivement, tourne autour de son appareil, le touche, s'éloigne, le regarde en penchant la tête, il sourit béatement :

– *Alors, qu'en pensez-vous ?*

– *C'est de la voiture !*

Le départ est décidé pour dimanche, Monsieur Bonnet, entre-temps, règle les questions concernant l'assurance, le typique, etc.

Le dimanche, dès l'aube, nous sommes sur le terrain de Guyancourt où un pilote de la maison Caudron a convoyé l'appareil. Hélas ! le jour se lève, morose, pluvieux, vers le sud, une brume opaque court au ras des bois, déchiquetée parfois par les plus hautes branches, auxquelles semblent agrippés des lambeaux de voile. Le béret sur l'œil, une main dans la poche, de l'autre froissant le bulletin météorologique, je contemple, hargneux, l'horizon.

– *Y a pas, faut attendre ce soir ! Quelle poisse !*

Déjeuner dans une petite auberge.

L'après-midi, légère amélioration du temps.

– *On y va ?*

– *On y va !*

Les valises sont reparties dans les coffres, je suis au poste de pilotage.

Un essai du moteur au point fixe.

– *Ça va, enlevez les cales !*

L'instant d'après, le petit biplan vole vers le sud-ouest. La Loire est survolée, puis voici Poitiers, première escale prévue. Il est tard, le temps est menaçant.

– *On va coucher là, et on décollera demain, au petit jour.*

Le lendemain, il fait franchement mauvais, durant trois jours, pluie et vent, un vrai temps d'hiver ! Mais nous ne nous ennuyons pas, à cette époque, dans toutes les villes, les aéro-clubs se fondent au sein desquels, si l'aviation n'est pas encore au premier plan, on pratique, du moins, la plus exquise hospitalité.

Le président est toujours le vieux pilote de guerre, qui « a » trois ou quatre boches et qui vous parle avec émotion de l'époque héroïque !

– *En 15, sur un MF...*

Il faut les entendre, ces vieilles tiges, remuer les choses du passé, vous raconter leurs souvenirs si souvent tragiques, mais qu'ils aiment malgré tout, parce que montent avec eux les bouffées de leur jeunesse !

L'Aéro-club de Poitiers possède un vieil Hanriot qu'on est en train de remonter :

– *Il va être terminé, d'ailleurs, mais qui l'essaiera ? ... Si demain vous étiez encore là ! ...*

Je ne puis refuser :

– *Très bien, entendu ! ...*

Le lendemain, des membres de l'Aéro-club et Monsieur Bonnet se rendent au terrain, j'y suis déjà, en grande conversation avec le météorologiste, un petit soldat têtu en diable ! Il veut absolument me persuader que, étant donné le résultat d'une consultation méthodique de la carte des isobares, et aussi de ses observations personnelles, le soleil devrait luire aujourd'hui ! Durant cette démonstration, des cumulo-nimbus déversent sur ma tête (mon interlocuteur, habitué sans doute aux défaillances de sa science, s'est mis à l'abri sous une petite guérite) des trombes d'eau glacée.

L'Hanriot est en piste, ainsi que je l'ai promis, je veux l'essayer. Mais il n'y a, présents, que quatre ou cinq membres du club, le problème se pose : Laisse-t-on voler l'avion ce soir, ou faut-il attendre que le conseil d'administration soit au complet ? Je tranche la question :

– *Demain, nous serons partis.*

L'Hanriot a volé ! Et le soir, en ville, le tout Poitiers aéronautique est en effervescence !

On s'accoste, et on se dit à voix basse la grande nouvelle :

– *Il a volé ! ...*

Braves gens !

Dans un ciel nettoyé, le *Luciole* fait maintenant route vers le sud, je songe : Ce soir, Barcelone, demain, Tanger, après-demain, Alger.

Angoulême est dépassée depuis vingt minutes. Et tout à coup, des claquements, le moteur *bafouille* de plus en plus, et s'arrête ! La panne !

J'avise un champ, le plus grand des alentours, je descends en *S*, glisse à gauche, glisse à droite et, après avoir frôlé un petit bois de chênes, me pose entre deux pommiers et m'arrête à deux mètres d'un carré de vigne. Il était temps !

Monsieur Bonnet, pour qui tout cela est nouveau, me crie son enthousiasme :

– *Bravo !*

Je saute à terre, maussade, d'un seul mot, je résume la situation :

– *M...!*

Lorsqu'on voyage en avion et que, pour une raison quelconque, on atterrit dans la campagne, il se produit un fait invariable : On peut, d'en l'air, scruter le sol et n'apercevoir aucun être humain, on peut se poser dans la région la plus inhabitée, trois minutes après l'atterrissage il y a trois cents badauds autour de l'avion. Pour peu que l'on reste vingt-quatre heures, la nouvelle se répand à vingt kilomètres à la ronde.

– *Une aéroplane qu'est tombée dans le champ à Louis !*

Et les curieux affluent !

Je dois donc inspecter le moteur sous le feu croisé de trois-cents regards.

Une heure plus tard, l'appareil est prêt à repartir. Le siège du pointeau était dévissé, le niveau, trop bas, l'essence n'arrivait plus. Mais comment décoller de ce terrain si court, encombré de pommiers, entouré de *décors*. Si être posé sans rien cassé est un miracle. J'arpente le champ dans toutes les directions, suppute toutes les chances, je reviens découragé.

– *Alors ?* Interroge Monsieur Bonnet.

– *Zéro !*

– *Comment allons-nous faire ?*

– *Il faut repérer un autre coin dans la nature et y traîner le taxi.*

Des gens du pays s'offrent comme guide et le soir, exténué, j'ai jeté mon dévolu sur un champ situé à douze kilomètres du lieu d'atterrissage.

Le lendemain, l'avion, ailes repliées, est traîné sur son aire de départ improvisée. Le moteur, au point fixe, fait encore entendre des claquements inquiétants. Monsieur Bonnet suggère :

– *Dites-moi, il y a là un mécanicien qui dit avoir servi dans l'Aviation, il pourrait peut-être nous dépanner ?*

– *Il ne manquerait plus que ça, qu'on laisse tripoter la mécanique par ces gens-là ! Le mieux est de retourner à Angoulême. Quoi, il nous traînera bien encore vingt minutes, votre sale bolide ! Allez, en route !*

Mais à ce moment un homme vêtu d'une jaquette et coiffé d'un chapeau melon surgit de la foule, il est court, bedonnant, tout le monde se découvre devant lui, c'est le notable de l'endroit, il vient vers l'appareil. Quinze mètres avant d'arriver à nous, il compose son altitude : La main gauche tient le melon, le plus possible, au-dessus de la tête, comme une auréole, au bout du bras droit, tendu horizontalement, la main est largement ouverte :

– *Ah ! Je vous y prends, messieurs, à vouloir nous fausser compagnie ! Mais j'arrive à temps ! Vous ne partirez pas ! Non, non, non, non, la Baronne vous prie à déjeuner, on vous attend, au château, je vous enlève ! Mais oui, mais oui, je vous enlève !*

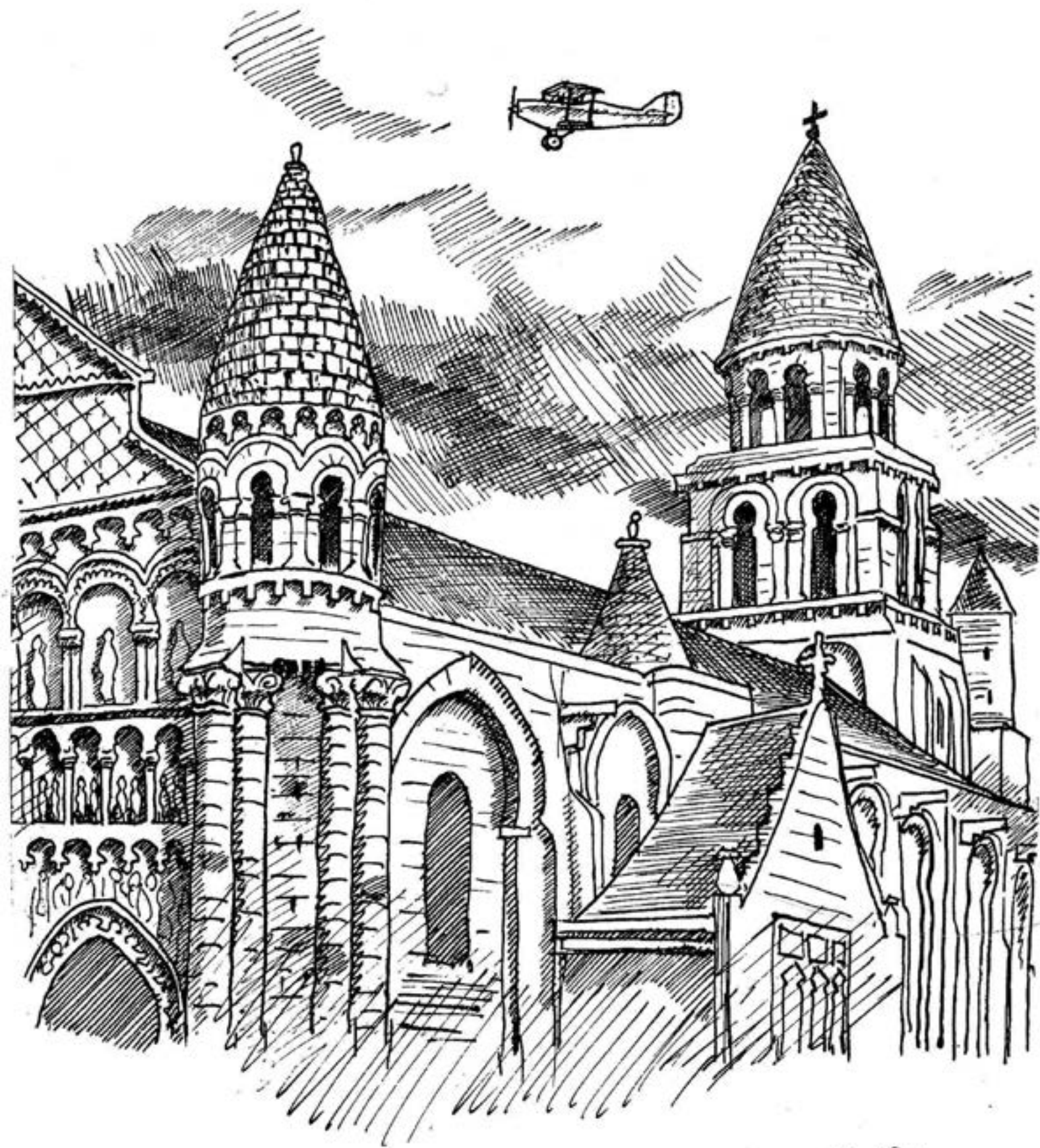
Il rit, d'un bon rire qui fait tressauter sa chaîne de montre sur son ventre.

Monsieur Bonnet agite vers moi une barbe interrogative.

– *Ma foi, puisque Monsieur insiste...*

Vers trois heures, lorsque le châtelain nous ramène auprès de notre appareil, il y a au





Guilos

Voici Poitiers...

moins six-cents personnes sur le terrain ! Durant le déjeuner, un camion a fait la navette entre le village et le champ :

– *Il faut bien gagner sa vie !* Explique le chauffeur.

Je coiffe mon serre-tête.

Cette fois, nous partons ! *Tiens, qu'est-ce que c'est ?*

Je découvre, attaché à un mât de cabane, un gros bouquet de fleurs des champs ! Non loin de l'avion, une jeune paysanne baisse les yeux, rougit...

Elle est mignonne, je lui souris... Idylle muette et éphémère...

Pendant que l'avion roule, des mouchoirs s'agitent, le baron, nettement détaché de la foule, tient son chapeau de la main droite et l'élève, parfois trois, solennellement, ainsi ses aïeux devaient saluer ceux des leurs partant pour les croisades ! Le chapeau melon mis à part, bien entendu !

A Angoulême, Monsieur Bonnet fait venir un mécanicien.

Le lendemain, départ en direction de Toulouse. Le ciel est de nouveau couvert, de gros nuages noirs nous obligent à voler, parfois, à trente mètres à peine.

J'y vois mal, la pluie vient ruisseler sur mes lunettes et sur le pare-brise, je dois constamment redresser l'appareil fortement secoué dans les remous.

Je vole, pour l'instant, à *cheval* sur la voie ferrée, au fond d'une vallée toute hérissée de sapins. Et voilà que le moteur se remet à claquer !

Je songe : *Si le moulin nous laisse choir maintenant, nous avons droit aux décors !*

Monsieur Bonnet se retourne, anxieux. Je hausse les épaules pour exprimer mon impuissance et aussi ma résignation.

On vit de belles minutes dans l'aviation, mais aussi de bien sales quarts d'heure !

Le moteur claque toujours et, de temps à autres, baisse de régime. Heureusement, voici la Garonne, l'étape tire à sa fin. Quel soupir de soulagement tandis que je donne le premier coup de manche pour *asseoir* l'appareil sur le terrain de Francazal !

L'étape Toulouse-Perpignan est effectuée par beau temps, mais le moteur, décidément récalcitrant, continue à *bafouiller*.

– « *Faire* » l'Espagne avec un moulin pareil ? *Zéro !*

Monsieur Bonnet décide donc de faire démonter le moteur pour le renvoyer à l'usine, et d'embarquer l'avion à Port-Vendres, à destination d'Alger.

Trois jours plus tard, le *Luciole*, ailes repliées, privé de sa mécanique, arrive à Maison-Blanche, tiré par un camion !

Je suis heureux de me retrouver sur mon terrain, je serre des mains. Le mauvais temps enduré, les pannes, le moteur défaillant au-dessus des sapins menaçants, comme tout cela est loin...

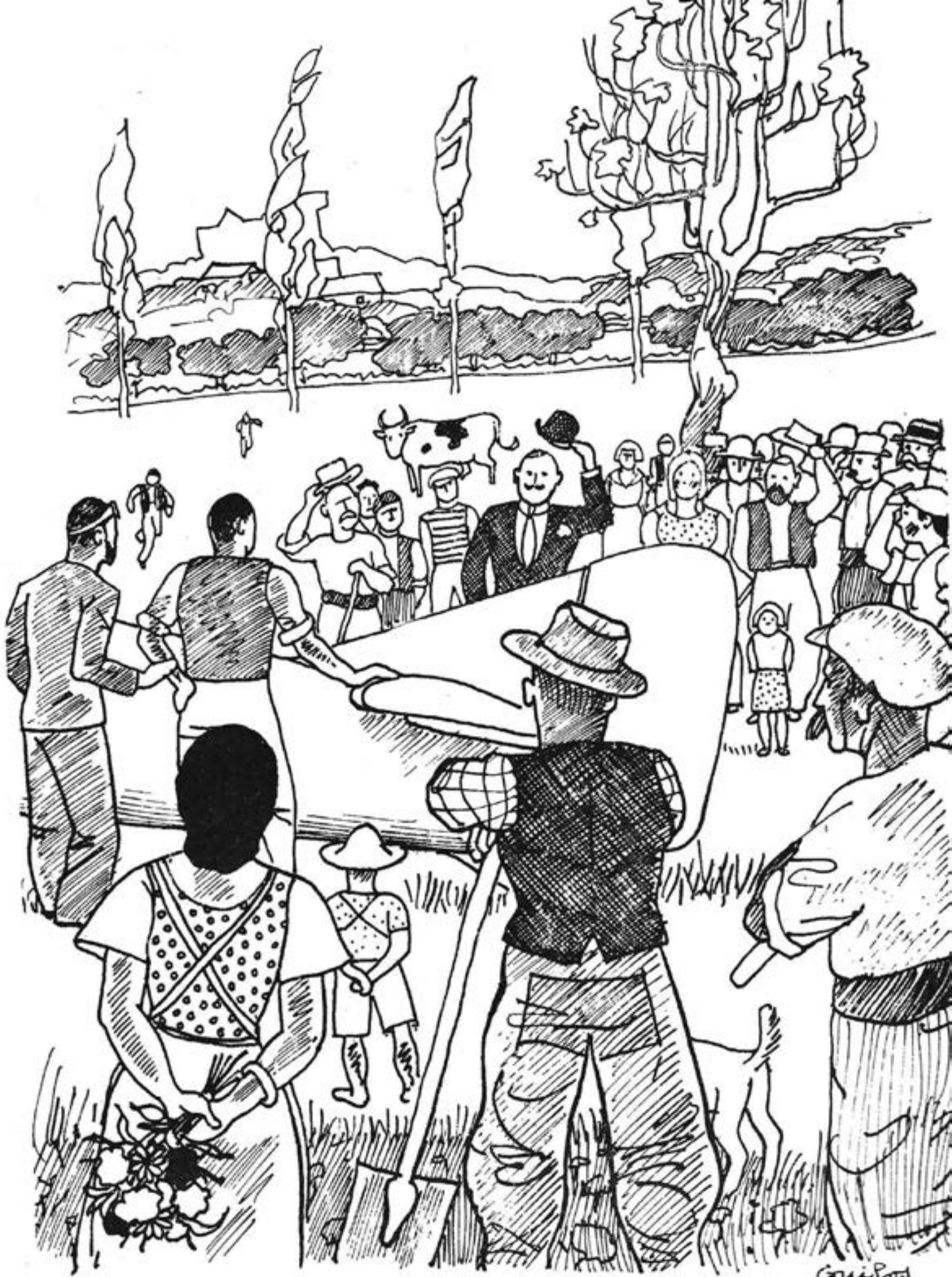
Monsieur Bonnet s'affaire, entouré des mécaniciens, il vide les coffres de l'avion.

– *Regardez donc ce que je retrouve !*

Ce qu'il retrouve, c'est un petit dictionnaire franco-espagnol acheté à Paris et qui devait être notre interprète au pays de Don Quichotte.

– *Apprendre l'espagnol à quarante ans !... Car je sais déjà les mots essentiels !...*

Tout de même, où peut mener l'aviation !



Un homme vêtu d'une jaquette...

# Fraix et Marignan

Fort vent d'ouest, ce matin.

L'aérodrome est désert, la manche à air, horizontale, est agitée de violents soubresauts. Dans le ciel, des nuages filent, déchiquetés, vers de mystérieuses destinées.

Je vais rapidement de ma voiture au hangar, à l'intérieur, les avions sont rangés, rien à faire, aujourd'hui pas de vols. Il faudra flâner autour des appareils en écoutant le vent déferler contre les portes du hangar, s'engouffrer sous la toiture de tôle ondulée, joindre son sifflement au bruit du métal dans une plainte interminable.

Mais je les aime, aussi, ces moments d'inaction... C'est curieux, comme les instants les plus insignifiants, vécus dans cette atmosphère, prennent une place dans les souvenirs !

A côté, Fraix et Marignan travaillent. Je vais vers eux :

– *Alors, les enfants ?*

– *Vous parlez d'un « zef » !*

La conversation est engagée, le sujet est éternellement le même, tout en travaillant, ils m'exposent leurs ambitions.

Que croyez-vous qu'ils demandent ? De l'argent ?... Des honneurs ?... Pensez-vous !...

Ces ouvriers qui depuis quinze ans pataugent dans l'huile de ricin, travaillent sous des hangars, rentrent, sortent, mettent en marche des avions pour les autres, n'aspirent qu'à une chose : Piloter ! C'est ainsi.

Mes deux compagnons, eux, ont réussi, grâce à quelques économies, grâce aussi à quelques *combines*, à obtenir le brevet de pilote de tourisme.

Le brevet, c'est bien beau ! Mais il faut voler ensuite et c'est là, la difficulté ! Fraix me l'explique :

– *J'ai pas les moyens de lâcher des cent-quatre-vingt balles de l'heure, moi !*

Marignan reprend :

– *Dire que j'ai été aux « essais » à Villacoublay, que j'ai fait la ligne, le sud... Quinze ans d'aviation !... Et que je ne peux même pas me taper un tour de piste de temps en temps !... Si c'est pas malheureux !*

Je les écoute (sans effroi car j'ai l'habitude) formuler des projets vengeurs et de transformer le monde actuel en un monde conforme à leur idéal, dans lequel les mécaniciens auraient à leur disposition tous les avions de la terre et voleraient du matin au soir !

Pour l'instant, ils travaillent au moteur du *Ville d'Alger*, le nouvel avion école de l'Aéro-club, c'est un magnifique Caudron 232 à l'achat duquel la municipalité d'Alger a participé dans une large mesure. Ma flottille se modernise.

L'Hanriot a été vendu à Petit, un ancien de Maison-Blanche. Il est venu, un matin, prendre possession de son avion pour le convoier à Mostaganem, sa nouvelle résidence.

Je le vois encore ce départ !... Le vieil avion portant le vieux pilote, ils piquent vers l'ouest et, lentement, le point mouvant s'estompe dans l'azur... Deux témoins du passé qui s'en vont !... Jusqu'alors, parmi les avions de tourisme étincelants, avec ses innombrables croisillons de cordes à piano, avec son train d'atterrissage à skis, l'Han-



République Française

SERVICE  
de la  
NAVIGATION AÉRIENNE

**BREVET**

DE

*pilote d'avions de  
Tourisme (1<sup>er</sup> degré)*  
Délivré à M<sup>re</sup> *Fraix Jean*

Le *7 Janvier 1932*

P. O. Le Directeur du  
de la Circulation S. N. A. E.

N° *0.467*



Nom et Prénoms du Titulaire

*Fraix Jean Marie*  
Adresse *à Maison Blanche (Alger)*

Signature du Titulaire,

*Fraix Jean*

Le présent Brevet ne donne droit à son titulaire  
de faire partie de l'équipage d'un aéronef que  
s'il est accompagné de la Carte d'Identité  
dûment validée.

▲ Jean-Marie Fraix, premier pilote de tourisme breveté en Algérie

▼ Jean-Marie Fraix et le chef-pilote Henri Ferraris



riot personnifiait toute une époque ! Je ne pouvais contempler sa silhouette démodée, sans que monte en moi, du fond de mes souvenirs, l'image de l'élève-pilote que je fus ! Un élève-pilote tel que les a immortalisés Marcel Jeanjean, avec une combinaison trop longue, de grosses lunettes et le casque de liège !

Maintenant, le hangar abrite des Caudron et des Potez aux ailes argentées, aux postes de pilotage propres et confortables.

Beaucoup d'élève sont déjà brevetés, quelques-uns, formés à la CAF sur Morane, volent sur le *Ville d'Alger*. J'entraîne, ainsi, le docteur et Madame Tillier, Marcel Germain... Le terrain aussi se transforme. Un club-house élèvera bientôt sa coquette structure non loin du bâtiment de la direction, j'ai tracé moi-même, cordeau en mains, les parterres qui l'entoureront.

Marignan, aussi frondeur que brave garçon, a donné son appréciation :

– *Ce club-house ? Un truc à chiqué !*

Un truc à chiqué ? Je ne suis pas de son avis. Lorsqu'on a volé trois ou quatre heures de suite avec différents élèves, lorsqu'on rentre de voyage par un temps difficile, quel délassément que de pouvoir dire, après l'effort, en matière de conclusion :

– *Ouf ! Allons boire un coup !*

Et en quel endroit, mieux qu'au bar, raconter les minutes que l'on vient de vivre !

Car il est nécessaire que tous les gens présents apprennent, sans tarder, les péripéties du voyage. Ils savent bientôt que le pilote a dû *rentrer dans la crasse* ! Qu'il en a *bavé* pour passer le Zaccar !

La combinaison à demi déboutonnée, le serre-tête dégrafé, les lunettes relevées, le voyageur explique, verre en main, les moindres détails avec force gestes, au grand détriment de son byrrh-cassis, pendant que, dans les moments pathétiques du récit, son tabouret prend les inclinaisons les plus osées.

Tandis que je songe à tout cela, un mécanicien qui vient de dehors m'annonce :

– *Voilà le toubib !*

Le toubib, c'est le docteur Tillier, je vais pouvoir bavarder !

Il vient le plus souvent accompagné de sa famille et de ses chiens, dans ce cas, l'arrivée à lieu dans un ordre immuable : D'abord ses chiens, deux petits ric-rac, puis ses deux fils courant après les chiens, enfin sa femme et lui !

Du plus loin qu'il m'aperçoit, il me sourit.

– *Bonjour, quel sacré vent !*

Et, avant de me laisser le temps de saluer le reste de la société, il m'entraîne par le bras tandis que sa figure sympathique prend une expression malicieuse.

Je sais ! Il va me raconter une histoire ! Ensuite, nous parlerons aviation... Evidemment ! Et quel enthousiasme animent ces gens qui commencent à piloter vers la quarantaine ! On dirait qu'ils s'en veulent d'avoir vécu la moitié de leur existence sans voler !

Dès que leurs affaires leur laissent un moment de répit, ils font une visite à l'aérodrome. Ils viennent sans but, attirés malgré eux, respirer l'air du terrain, voir les avions, écouter les propos, vivre enfin un instant parmi tout ce qui constitue cette ambiance indéfinissable qui vous enjôle, qui vous hypnotise, qui vous prend à jamais !



▲ *Jean-Marie Fraix et le Caudron Phalène du colonel Joseph Vuillemin*

*Ci-contre : Jean-Marie Fraix en Caudon Luciole*



▼ *Jean-Marie Fraix, Marcel Christofle et William Billon du Plan, président de l'Aéro-club d'Algérie, devant un Caudron Phalène. Un hangar est en construction au second plan*



# L'inauguration du club-house

Mai 1932. Il y a un an environ, mon premier élève-pilote était breveté.

J'en suis, aujourd'hui, à mon trentième ! C'est un succès.

Il s'est déclenché, au cours de l'année écoulée, un véritable mouvement aérophile !

Aujourd'hui, inauguration du club-house.

Le gérant est Vanini et je le connaissais déjà, il est propriétaire d'un hôtel-restaurant à Maison-Blanche, c'est un ancien combattant, officier de réserve, Légion d'Honneur, un type bien et un ami.

Dans la matinée, nous avons disputé un rallye de régularité : Nous sommes allés hier à Oran et ce matin, très tôt, nous avons quitté cette ville à destination d'Alger. Il s'agissait d'atterrir successivement à Sidi-Bel-Abbès, Mostaganem, Charron, Blida et enfin Maison-Blanche. Il fallait aussi, évidemment, respecter une moyenne horaire imposée suivant le type d'avion.

Une trentaine d'appareils de tourisme de tous modèles : Caudron, Potez, Farman, *Moth* ont couvert les quatre-cent-cinquante kilomètres du trajet, en se conformant à leur horaire avec une étonnante précision.

Des écarts de deux à trois minutes à peine ! Résultat magnifique ! Grosse impression sur le public !

Ensuite, comme dans l'aviation tout commence ou finit autour d'une bonne bouteille et qu'aujourd'hui il s'agit de terminer dignement le rallye et d'inaugurer le club-house, l'Aéro-club, fort de cette double raison, s'en est tiré avec beaucoup d'esprit en conviant les équipages et les sympathisants à un grand banquet.

Les avions sont rangés, dehors, en ligne de bataille. Dans le hangar, le couvert est dressé sur des tables disposées en T.

Nous prenons place.

Il y a des femmes et des enfants.

Le dernier convive à peine assis, le repas est attaqué tout à coup par une centaine de fourchettes. Pour une manœuvre improvisée, il y a vraiment de l'ensemble !

Les concurrents, dont l'appétit est aiguisé par 3 heures 30 de vol, dévorent à belles dents.

Les sympathisants ont aussi beaucoup d'appétit, cela creuse l'estomac, la sympathie.

J'ai, en face de moi, une gentille enfant, elle me plaît beaucoup ! Je sais, aux environs du vol-au-vent, qu'elle a 18 ans, qu'elle s'appelle Alice, qu'elle est blonde naturelle et que son papa est à l'autre bout de la table !

Il y a une heure et dix-sept minutes que nous mangeons et buvons, tout se passe pour le mieux.

A la soixante-dix-huitième minute, sans que rien ne nous en ait averti, le président se lève. Nous sommes très inquiets, mais il essaye de nous rassurer en nous disant qu'il ne veut pas faire un discours.

Alors, tout le monde s'installe le plus confortablement possible pour l'écouter parler très longtemps.





*Ci-dessus et ci-contre :  
L'inauguration du Club-  
house, le 15 mai 1932*



▼ *Le coin des pétroliers  
qui ont offert le club-house*



C'est l'usage ! Dans ces sortes de réunions, quand un personnage se lève en se défendant de vouloir faire un discours, c'est qu'il a beaucoup de choses à dire !

J'ai un peu bu, aussi les paroles de l'orateur arrivent, confuses, à mon oreille.

J'ai réussi néanmoins à débrouiller que le président est bien content.

Il félicite les concurrents d'avoir fait un bon voyage. Il félicite les sympathisants d'avoir bien déjeuné.

Ensuite, il remercie.

Il remercie les compagnies d'essence d'avoir subventionné la construction du club-house.

Maintenant, il remercie et il félicite en même temps et voilà que c'est moi qu'il remercie et qu'il félicite !... Parfaitement !...

J'entends des brises de phrases :

*... Notre admirable chef-pilote !... Une pépinière d'élèves-pilotes !... Conscience professionnelle !... Jeune pilote, de l'allant !... Grand avenir !... L'Aéro-Club se souviendra !...*

Et en avant la pommade !

Tout le monde applaudit, je suis très fier !

Enfin, on nous sert du champagne.

Mon voisin, un petit homme congestionné, la cinquantaine, très digne, Légion d'Honneur, qui ne m'a pas adressé une seule parole durant tout le repas, me dit tout à coup :  
– *Tu sais, mon vieux, au fond, c'est pas si compliqué que ça, leur pilotage !*

Et il m'explique successivement les manœuvres de décollage, de virage, d'atterrissage... Et d'acrobatie, bien entendu !

On nous photographie.

Je donne, maintenant, des baptêmes de l'air.

Mon dernier passager est le monsieur congestionné et décoré qui m'a dévoilé, tout à l'heure, le secret du pilotage, il me dit d'aller doucement parce que c'est la première fois qu'il vole !

Après la promenade, il m'offre un whisky.

Quand j'enlève mes lunettes et mon serre-tête, il est étonné de reconnaître en moi son voisin de table :

– *Alors comme ça, le chef-pilote c'est toi ! Ça, par exemple !*

Il est déjà tard. Comme on a bien mangé et bien bu toute la journée, on ne peut pas se séparer sans boire encore.

Aussi, un vin d'honneur réunit tout le monde au club-house.

On distribue les prix du rallye.

J'ai une plaquette !

Sur une face, il y a mon nom écrit entre deux messieurs qui se tournent le dos et qui ont des ailes ! Puis, comme c'est un prix décerné par l'Aéro-club d'Algérie il y a, marqué sur l'autre face : *Prix de l'Aéro-club de France !*

On boit encore et la fête est terminée.



▲ ▼ *Ambiance au club-house*



# Vers Djanet

UNE VICTOIRE FRANÇAISE

Pour la première fois, un avion survole Djanet  
et s'y pose... Et c'est un avion de tourisme

Cet hiver 1932 est fertile en événements.

Les aviateurs de tourisme s'émancipent, les voyages Alger-Oran, Alger-Tunis et même Paris-Alger, ne leur suffisent plus.

Il leur faut des raids !

Ces pilotes qui volent pour leur plaisir se sont vite lassés des tours de piste et des voyages ordinaires.

Une idée fixe les obsède !...

*Là-bas, derrière la muraille de l'Atlas, c'est le sud... Le grand sud!... Le domaine des Vuillemin ! Des Poulin !...*

Celui que chantera demain avec émotion, après l'avoir parcouru, fouillé, après l'avoir fait sien aussi, le colonel Pierre Weiss !

Car il est à Alger, le colonel Weiss ! Et il encourage les projets de randonnées.

Son nom est de ceux qui électrisent ! Son talent oratoire fait vibrer une foule ! Et lorsqu'on l'a vu à l'œuvre dans son métier d'aviateur, on est prêt à faire de belles choses !

C'est l'hiver donc, plusieurs voyages importants sont effectués dans le sud, mais c'est indiscutablement à Marcel Germain que revient la palme.

Ce qu'il a fait à bord de son *Phalène*, en compagnie de Volmerange, est plus qu'un voyage difficile, c'est un raid périlleux.

Alger - Djanet !

Je ne veux pas commenter cette aventure, tous les détails en ont été contés mieux que je ne saurais le faire.

Mais je peux dire combien l'émotion nous a étreint le matin du départ !

Je peux dire comment, pendant trois jours, nous sommes allés vingt fois avidement aux nouvelles !

Je peux dire enfin, avec quelle joie, quel enthousiasme, quelle admiration nous avons appris que pour la première fois, des ailes françaises avaient projeté leur ombre sur l'oasis de Djanet !

Et c'est Marcel Germain, ce pilote aux cinquante heures de vol, qui venait de réaliser cet exploit.

D'ailleurs, ils ne vont pas s'en tenir là, les Germain.

Plus tard, à bord d'un Farman 190, à bord de *Dragon*, ils iront, emmenant parfois leurs femmes, sillonner le ciel d'Afrique sous toutes ses latitudes !

C'est ce qui fera dire un jour, au colonel Weiss :

*– Ce sont des pilotes de grand tourisme, aux Anglais qui sont fiers des Mollison, nous pouvons maintenant répondre : Nous avons les Germain !*

*Ci-contre : Marcel Germain, le capitaine Duprez et Robert Volmerange à Djanet avec le Caudron Phalène F-ALZN Taty le 11 novembre 1932*



▼ *Le 7 octobre 1933 à Maison-Blanche, remise de la croix de la Légion d'Honneur à Marcel Germain. Robert Volmerange, William Bilon du Plan, Marcel Germain, Taty Germain, Mme Jean Germain et Jean Germain. Devant : Les enfants de Marcel Germain*



# L'Entreprise nord-africaine d'aviation

Je ne suis plus chef-pilote de l'Aéro-club.

Cela s'est passé banalement !

Un jour, le facteur m'a apporté une lettre.

J'ai su, en lisant la signature, que le texte de cette lettre avait été élaboré par le cerveau du président de la section d'aviation légère de l'Aéro-club.

Elle commençait par : *Monsieur...*

Il n'y avait pas beaucoup de lignes mais, une fois arrivé à : *Veillez agréer...* j'avais bien compris !

J'avais toujours été bien sage, depuis plus de deux ans, j'arrivais au terrain en même temps que l'aurore, j'avais formé une cinquantaine de pilotes sans casser un seul aéroplane aussi le président de la section d'aviation légère tenait à me récompenser ! Parfaitement !... On sait se conduire, n'est-ce pas ?

Il m'offrait donc, pour m'éviter les tourments qu'occasionne la fortune, de me donner chaque mois un peu moins d'argent !

J'avais compris tout cela et aussi qu'il fallait que je dise tout de suite si j'acceptais car, dans le cas contraire, un monsieur était tout prêt à me succéder !

Alors j'ai réfléchi.

Et tandis que j'avais plongé ma matière grise dans les tortures de la méditation, une solution m'est arrivée en même temps qu'un nouvel élève : Marius Ladhuie !

Un drôle de type !

C'est un gros, toujours mal peigné ! Parfois, il met un chapeau mou, alors on ne voit pas qu'il est mal peigné, mais on voit que le chapeau est mal mis. Il le pose sur sa tête tel qu'il l'attrape !... Le devant ?... Le derrière ?... Des mots.

En plus, il a une petite moustache et des rhumatismes.

Dès le premier jour, tout le monde l'a appelé Marius.

Fraix a dit :

– *Une bonne bouille !*

Un jour, il m'a demandé d'aller le voir dans son bureau, Descamps est venu avec moi, Marius nous a parlé longtemps en fermant presque les yeux et en tordant la bouche.

Il tord toujours la bouche, c'est pour mieux vous convaincre !

Quand il s'est arrêté de parler, nous étions associés, lui Marius, Descamps et moi !

Je ne m'en suis pas aperçu tout de suite, mais nous venions de fonder l'ENAA, l'Entreprise nord-africaine d'aviation.

Après, nous avons loué un hangar et nous avons acheté des avions pour mettre dedans !

Et en avant !

Voilà un mois que notre affaire fonctionne, tout va bien !

L'Aéro-club a engagé, pour me remplacer, un ancien pilote militaire, Ferraris.

C'est quelqu'un de fort bien portant et qui a très bon appétit !





▲ *André Heinzelmann et Jean Camps*

▼ *Emile Duterriez*

Le successeur de Descamps à la CAF (Compagnie aérienne française) est Emile Duterriez.

C'est un pilote tout rouge ! Il a des cheveux rouges, une figure rouge, des yeux rouges, des mains rouges !

Partout où ce n'est pas rouge, c'est parce qu'il y a des taches de rousseur.

Alors c'est jaune !

Il est né dans le nord, il vient habiter l'Algérie, il a l'accent parisien et je crois bien, si j'en juge par les quelques aventures qu'il a déjà racontées, qu'il a, dans les veines, plusieurs gouttes de sang marseillais !

Le terrain s'est donc peuplé.

Quatre pilotes professionnels : Ferraris pour l'Aéro-Club d'Algérie, Duterriez pour la CAF, Descamps et moi pour l'ENAA.





▲ *Domenach, commandant de l'aérodrome de Maison-Blanche et ancien boxeur (ça peut aider !), vu par André Costa*

▼ *Giner, gardien de l'aérodrome*



Il est temps, maintenant, de présenter les personnages les plus marquants qui composent le cercle d'habitues de l'aérodrome :

D'abord, le sympathique commandant d'aéroport, Monsieur Domenach, dont la forme du nez témoigne des vellétés pugilistes de sa jeunesse.

Puis le père Giner, gardien de terrain, dont la casquette s'orne d'une paire d'ailes à rendre jaloux tous les aviateurs militaires. Il a, très souvent pendu au côté, un revolver dont la taille incite immédiatement au respect et même à la courtoisie. Comme tous les gens qui ne volent pas, en général, et comme tous les gardiens de terrain, en particulier, il est très renseigné. C'est lui qui explique aux visiteurs la façon dont se pilote un avion. Il fait la critique des appareils nouveaux et, quand un pilote atterrit, il apprécie la manœuvre !

Ensuite, Cazeaux, pilote construit en S et si grand, qu'on a l'impression, en le regardant sortir d'une carlingue, qu'il ne pourra jamais se dérouler en entier !

Marcel Baer, le pilote reporter qui a créé depuis, en collaboration avec le photographe spécialiste Erme-lier, un fort bel album de vues aériennes préfacé par le colonel Weiss : *Alger vu d'avion*.

Marius Ladhuie que nous connaissons déjà.

Et enfin, le populaire Mariano, pilote de tourisme et propriétaire d'avion ! Toujours souriant, prêt à raconter une nouvelle plaisanterie, espiègle, il a baptisé son *Luciole* : *L'oiseau rare* ! Mais, comme l'inscription ne se voyait pas d'assez loin, il a fait peindre, sur le fuselage, un petit poulet pourvu d'une seule plume, bien droit, verte, et située à l'endroit généralement désigné par la formule populaire !

Quand on connaît Mariano, on pense que, bien qu'il ne possède pas de plume verte comme le petit poulet de son avion, il est, lui aussi, *un oiseau rare* !

Et voilà à peu près tous ceux qui vont vivre des instants inoubliables !

Au cours des mois qui viennent, c'est un véritable apostolat qui va se poursuivre dans une atmosphère de franche camaraderie, de travail et de gaîté ! Les voyages en groupe seront fréquents, les élèves-pilotes s'inscriront nombreux, l'aviation de tourisme traversera une ère triomphale, ce sera l'apogée !





▲ *Le 7 mai 1933 à Maison-Blanche : Fernand Masquéfa, Jean Camps et Jean-Marie Fraix devant le Caudron Phalène F-AMKH de Fernand Masquéfa*

*Ci-contre : André Heinzelmann*

▼ *En 1934 à Maison-Blanche : Carré, Jean Camps, le journaliste Pierre Laffargue et René Mariano devant un Caudron Phalène*



# Vent de sable à Bou-Saâda

Un monsieur est venu me voir, hier, à Maison-Blanche. Il m'a demandé d'aller faire du vent à Bou-Saâda !

Sur le moment, j'ai été un peu surpris et aussi un peu inquiet.

Mais ensuite, il m'a expliqué qu'il fait du cinéma. Sa troupe, qui compte de grands artistes, est déjà à destination. Elle va tourner un film dans lequel certaines scènes doivent être jouées en pleine tempêtes de sable.

J'irai donc déchaîner la tempête !

J'irai faire du cinéma ! Nous traînerons l'avion dans les dunes, nous calerons les roues, et tandis que le moteur tournera au point fixe, des Indigènes jeteront des pelletées de sable que le vent de l'hélice emportera en tourbillons !

J'ai demandé à un de mes amis de m'accompagner. Le matin du départ, Dédé, c'est l'ami en question, et moi, arrivons au terrain avant l'aube, comme il se fait à chaque fois que l'on part en avion et, comme il se fait aussi toujours, nous décollons à huit heures trente.

Il souffle un fort vent de sud-est. L'avion monte mal. Nous avons de la difficulté à passer l'Atlas. Nous doublons enfin la montagne d'Aumale, le Dirah, non sans encaisser, comme à l'ordinaire dans ces parages, quelques coups de *tabac*.

Nous survolons maintenant les Hauts-Plateaux et déjà, les montagnes de Bou-Saâda découpent sur l'horizon leur silhouette anguleuse !

Il est dix heures lorsque nous atterrissons. Un nègre vient aussitôt vers nous. Il nous salue fort courtoisement, il enlève sa chéchia en découvrant un crâne rasé du milieu duquel s'échappe une mèche de cheveux blonds ! Puis il nous dit :

– *Bonjour, messieurs, avez-vous fait bon voyage ?* Avec un accent parisien des plus naturels !

Il a aussi les yeux bleus ! Je commence à être intrigué.

Mais à ce moment, il nous explique qu'il est le régisseur de la troupe et que, en plus, chaque fois qu'on ne lui badigeonne pas les mains et le visage avec une sorte de peinture, il n'est pas nègre !

Maintenant, il s'agit d'emmener l'avion jusqu'aux dunes. Elles sont situées tout près de l'oasis, à 11 kilomètres d'ici. J'avais d'abord pensé à replier les ailes de l'appareil et à le faire ainsi traîner par un camion jusqu'à pied d'œuvre. Mais il y a sur la route des ponts trop étroits à franchir. Il faut renoncer à ce moyen.

Je décolle donc et vais me poser à cent mètres à peine du lieu de travail, sur un terrain court et raviné.

Nous allons ensuite, Dédé et moi, à l'hôtel du Caïd où nous devons séjourner.

Nous voyons, là, le complément de la troupe.

Tous les hommes ont de grandes barbes.

Il y a peu de femmes. Les deux ou trois que nous saluons sont chaussées de grandes bottes rouges et vêtues de burnous. Elles ont aussi des lunettes. Il y a longtemps, le jour

de leur naissance, quand Dieu leur a demandé de choisir entre la beauté et la bonté, elles ont pris le parti d'être bien, bien gentilles.

Je pense qu'elles doivent tenir des rôles de douairières incomprises, mais j'apprends aussitôt que ces dames ne tournent pas !

Au déjeuner, on nous présente une artiste brune. Elle répond, dans le film, au nom d'Aïcha.

Ensuite, arrivent un monsieur âgé et une dame qui a les cheveux blancs.

Je sais bientôt que le monsieur âgé est l'auteur d'un livre d'après lequel on a composé le scénario du film.

La dame qui est avec lui est la grande vedette. On m'enseigne que ses cheveux blancs sont des cheveux blonds platine et qu'elle tient le rôle de la jeune fille !

Décidément, quand je retournerai au cinéma et que je verrai la jeune ingénue devenir la proie du séducteur, je ne pourrai jamais plu être ému !

Il est seize heures, nous faisons un essai de tempête.

Le metteur en scène la juge insuffisante. Je téléphone donc à Descamps de m'envoyer un autre avion.

Le lendemain, un de nos amis, le pilote militaire bien connu Pradier, m'en amène un. Nouvel essai.

Cette fois c'est magnifique ! les deux avions, côte à côte, soulèvent un vrai simoun !

Nous allons ensuite, avec Aïcha, flâner dans l'oasis.

Bou-Sâada, c'est le Sud pour touristes pressés.

Situé à deux-cents kilomètres à peine d'Alger, on y trouve des échantillons de tout : Maisons de terre, palmeraie, dunes de sable.

C'est aussi le pays des Ouleds Naïls.

Nous rentrons à l'hôtel à la tombée de la nuit, nous sommes les meilleurs amis avec Aïcha.

Le lendemain, nous allons voir tourner.

C'est une scène palpitante : L'arrivée de la diligence ! Elle est à deux-cents mètres de là, la vieille guimbarde, au sommet d'une dune. C'est à partir de cet endroit qu'elle sera filmée. Tous les appareils sont braqués vers elle, tout est prêt !

Tout à coup, la voilà qui s'ébranle. Trois chevaux la tirent vers nous à fond de train. Les opérateurs sont en pleine action. Il me semble que, sur le siège, le cocher fait de gros efforts pour maîtriser ses bêtes ! Enfin, tout se passe pour le mieux, les chevaux écumants s'arrêtent à l'endroit voulu. Simplement un peu rapide, le voyage !

Maintenant, les opérateurs visent la porte de la diligence pour *prendre* la descente des voyageurs.

Trente secondes... une minute... rien ne descend !

On s'aperçoit enfin que les pseudo-voyageurs sont restés sur le sommet de la dune où ils font des gestes désespérés !

Le cocher, confus, nous apprend l'histoire : Les chevaux, énervés, sont partis malgré lui et personne n'a eu le temps d'embarquer. Il faut recommencer ! Le metteur en scène a littéralement hurlé.

Nous, nous travaillons la nuit. Nous faisons un vent à rendre jaloux Eole !

A la clarté de puissants projecteurs, à travers les tourbillons de sable que soulèvent furieusement nos appareils, tous ces gens qui sont si gentils et si calmes pendant la journée, prennent des airs farouches, brandissent des armes et, montés sur d'impétueux coursiers, se livrent à de folles cavalcades ! Lorsqu'ils ont parcouru deux-cents mètres, comme ils ne savent pas exactement après quoi ils galopent, ils s'arrêtent. Ensuite ils reviennent. Puis ils recommencent.

On tourne, maintenant, une scène par temps calme, nous en profitons pour nous joindre aux curieux. Le régisseur, qui est de nouveau nègre, rampe le long d'une tente et surprend une conversation. Il doit avoir, alors, un rictus sardonique. Mais le metteur en scène a beau s'impatienter, le rictus n'est pas sardonique.

Trois fois, il fait recommencer la scène. La première fois, le rictus est un vrai sourire. La seconde, c'est une expression de douleur. La troisième, les traits du nègre se distendent si drôlement, qu'on verrait parfaitement ce visage penché sur un berceau, dans lequel un bambin rirait aux éclats. C'est un homme si doux, ce nègre régisseur ! Il faut renoncer au sourire sardonique. Cela ne vaut rien d'aller contre la nature des gens.

Nous avons décollé ce matin, très tôt. Nous survolons déjà les montagnes. A huit heures, atterrissage à Maison-Blanche.

Au bar, Mariano et Duterriez, accoudés au comptoir, conversent avec Vanini. C'est Mariano qui annonce notre arrivée. C'est lui aussi qui a le mot de la fin.

Il dit, en me désignant :

– Voilà « *Vent de sable* » !

Un surnom qui me restera.





*Le vent de sable représenté par Guilos et, à gauche, la réalité*

# Le méchoui

Une cinquantaine de pilotes de tourisme garent leurs avions à Maison-Blanche.

L'aérodrome vit.

Départs pour les voyages d'affaires ou de plaisir, arrivées, baptêmes de l'air, ou plus simplement, au hasard des loisirs, évolutions de quelques instants : *Le bol d'air*.

Double-commande aussi, toute une génération de pilotes en formation.

J'ai, pour ma part, dix-huit inscrits : Mohring, Cohade, Masquéfa, Devaud, Bodéan...

Je me plais à noter les noms de mes anciens élèves.

Chacun d'eux représente pour moi un épisode de ma carrière, une page de mon carnet de vol, une bribe du passé !

Bonnet, Mérico, Contou, Rebaud... Les vols sur l'Hanriot... La joie de créer... L'enthousiasme du début !...

Vanoni, Porte, Jacquet, Fongeaux... Les premiers succès de l'Entreprise nord-africaine !...

Et ceux de maintenant, enfin, qui feront revivre dans mes souvenirs une époque d'heureuse insouciance !

Chaque matin, après les vols, au bar, les plaisanteries commencent.

Ces gens qui, rentrés en ville vont reprendre leur visage fermé d'hommes d'affaires, leur attitude digne de chefs d'entreprises, dépouillent, ici, leur personnalité !

Ils font une provision de bonne humeur, ils se vengent, en riant, des contraintes de la vie.

Et Vanini, derrière son comptoir, semble présider cette séance où l'on ne s'interrompt de rire que pour manger ou boire !

Presque chaque jour, il y a un *arrosage*.

Un élève qui vole seul pour la première fois, *arrose* son lâcher. Il *arrose* aussi son brevet. Pas une occasion n'est perdue de déboucher des bouteilles de champagne !

On réunit alors tous les habitués : Monsieur Domenach, le père Giner, les mécaniciens, les moniteurs.

On félicite sommairement le nouveau pilote, puis chacun vide sa coupe avec une dextérité qui révèle la participation à de nombreuses cérémonies de ce genre !

Aujourd'hui, nous sommes invités à manger chez un colon, Monsieur Janin.

Pour se rendre à ce repas, il convient de couvrir en avion les soixante-dix kilomètres qui séparent Maison-Blanche d'Attatba.

Notre hôte a préparé un terrain d'atterrissage, en l'occurrence un champ moissonné.

Onze heures, c'est le grand départ !

Des *Phalène*, des *Luciole*, des Potez, en tout une vingtaine d'appareils, tournent au point fixe en attendant de *foncer* vers la ferme hospitalière.

Un retardataire arrive essoufflé :

– Où se trouve le terrain ? Qui veut me le situer sur la carte ?





▲ ▼ *Rassemblement et méchoui à la ferme de Fernand Aupècle à Bourkika en 1934*



Quelqu'un plaisante :

– *Tu n'as qu'à mettre le nez hors de la carlingue, quand tu sentiras l'odeur du méchoui, tu atterriras !*

Une demi-heure plus tard, les avions arrivent au-dessus du terrain improvisé.

Un carrousel aérien !

Atterrissages sans histoire.

Des autos nous transportent jusqu'à la ferme.

Dans la cuverie, la table est dressée. Il y a au moins cinquante couverts !

Tous les convives sont des gens aéronautiques : Pilotes, élèves ou fervents du vol.

Aussi, bien que le repas soit excellent, il y a du *discutage de coup* !

Marius est certainement le plus animé. Les cheveux sur le front, la lèvre relevée du côté droit, les yeux mi-clos, il parle en brandissant un os de gigot. Personne, maintenant, ne pourrait calmer son ardeur oratoire. Il ira jusqu'au bout de son discours et, quand il l'aura fini, s'il le faut, il le recommencera !

On a la foi ou on ne l'a pas !

Vers trois heures, c'est le retour.

Je pilote un Potez 36, Marius est mon passager. Il a mangé, bu, parlé, maintenant, à côté de moi, il dort !

.....

L'été a passé...

Narbonne, Cohade, Roth, Devaud, je ne puis les nommer tous, ont obtenu, un à un, leur brevet et je crois bien avoir regretté de les voir réussir leurs épreuves !

Je crois pouvoir affirmer que tous ceux qui ont été mes élèves sont restés mes amis mais, je dois dire, jamais je n'ai retrouvé l'esprit qui animait ma fameuse équipe de cet été 1933.

Si certaines gens avaient compris, par la suite, que cet esprit aéronautique est à la base de la réussite, s'ils avaient compris que l'aviation, même quand on en fait une affaire, ne peut vivre sans un minimum de rêve, Maison-Blanche serait aujourd'hui le premier centre de tourisme aérien de France !

Mais à quoi bon discuter ?

Pour les uns, l'aviation c'est tout un passé !... Tout un avenir !... Un idéal !...

Pour d'autres, un hangar sera toujours un X mètres-carrés de tôle ondulée à *tant* le mètre-carré !

Un avion sera toujours de la toile et du bois !

Prix d'achat ! Prix de vente ! Commission !





▲ Inauguration du terrain de la ferme d'Ernest Grach à Trumelet, le 6 décembre 1931



Ci-contre : le terrain de Garcia à Saint-Leu (Oranie)



# Pilote d'essai

Je vais, demain matin, essayer un avion construit à Alger par un de mes amis.

C'est, je dois l'avouer, un appareil d'une conception nouvelle... et hardie !

Le principe me paraît intéressant : Ailes à profil variable, profil très épais permettant des atterrissages et des décollages presque verticaux, profil très mince en vol pour réaliser de grandes vitesses.

Mais il me semble que la construction est un peu fantaisiste. Dès son arrivée sur le terrain, l'engin a déclenché l'hilarité parmi le monde mécanicien. Il a été immédiatement baptisé :

– *On dirait une rascasse !*

Un fuselage énorme à conduite intérieur, deux petites ailes surbaissées, un moteur à trois cylindres. La cabine est un vrai rébus, en plus des commandes ordinaires, il y a le levier dont on se sert pour enfler ou déinfler les plans. Il y a aussi plusieurs volants, manettes, etc. La chambre des machines !

Allons, je peux bien le dire, je ne suis pas fier. Je donnerais volontiers ma place !

D'autant plus que mes amis ne sont pas charitables. Ils feignent d'inspecter l'appareil avec le plus grand sérieux, puis posent sur moi un regard plein de commisération, mieux que n'importe quelle phrase, cela veut dire :

– *Mon pauvre vieux ! Alors c'est toi, la victime !*

Mais je conserve un espoir. Le moteur est un Anzani trente-cinq chevaux. Il y a de fortes chances pour qu'il soit insuffisant et que je ne puisse pas décoller.

Le grand jour est arrivé ! La *Rascasse* est sortie. On a mis des cales devant les roues comme pour un vrai avion. L'expérience nous a prouvé, depuis, que c'est bien superflu ! Maintenant, il s'agit de s'asseoir au poste de pilotage. Il y a bien un siège, mais c'est une véritable aventure à courir pour l'atteindre ! Il faut se glisser derrière les leviers, les manettes et les volants. Torsion à droite, torsion à gauche, un craquement (la combinaison) et j'y suis !

Un essai du moteur, il me paraît bien faible ! Tout va bien ! Enlevez les cales !

Face au vent, je suis de bonne foi, je mets plein gaz. Je roule... Roule... C'est curieux, cette sensation... J'ai m'impression de m'abaisser... Je coupe le moteur, j'ouvre la porte. Oh ! stupeur ! Je suis au niveau du sol ! Le train d'atterrissage s'est affaissé tout doucement.

L'inventeur arrive en courant, essoufflé, joyeux :

– *Magnifique, il a roulé !*

Allons, tant mieux, il est satisfait à bon compte !

Huit jours plus tard. Deuxième essai.

Cette fois, je suis abattu. Tout a été modifié. Le train d'atterrissage renforcé, le moteur changé (il y a maintenant un quatre-vingt chevaux !) et enfin deux énormes pales coiffent le tout et donnent à la « *Rascasse* » des allures d'autogire ! Je m'équipe en conséquence : Combinaison et casque de liège.

Le cœur serré, je m'enfouis dans la chambre des machines. Plein gaz : Comme il ronfle ce moteur ! La queue se lève... Je vais décoller... Un craquement ! Je coupe aussitôt et reçois, au même instant, comme un coup de massue sur le casque ! Je suis à moitié étourdi. On me dégage au moment où le constructeur arrive en levant les bras et en criant :

– *Magnifique ! Tout fonctionne !*

Il m'explique :

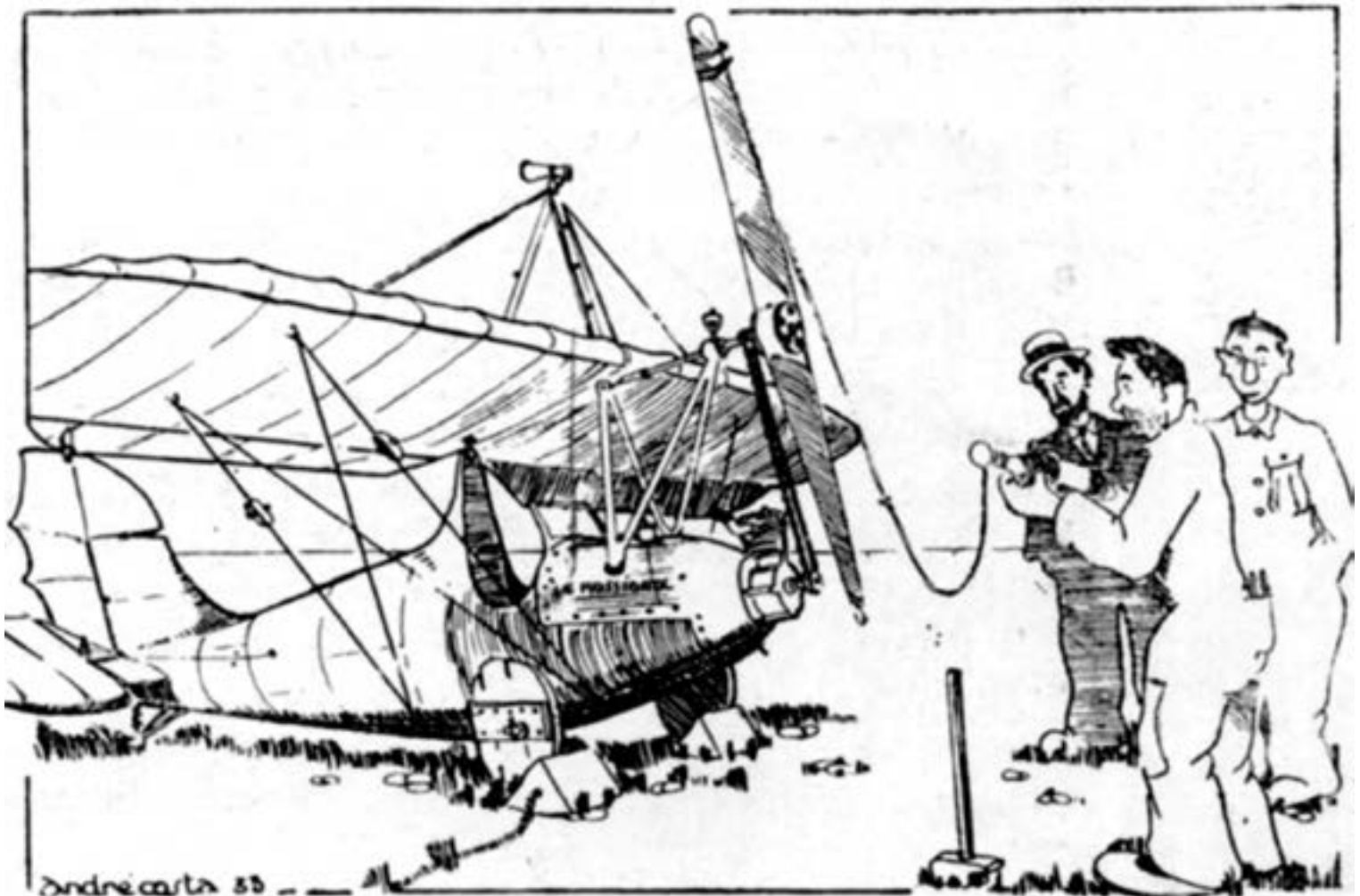
– *Le moteur avait tendance à enlever l'avion, mais le pas des pales de dessus était inversé ! Alors vous saisissez... Deux forces qui sont opposées...*

C'est cela ! Et comme j'étais au milieu, j'ai reçu le plafond sur la tête !

Troisième essai. Tout va bien, ou mal, suivant le point de vue. Je crois que j'ai décollé, je n'en mène pas large. Mais, décidément, Dieu est avec moi ! Un bruit effrayant et j'aperçois une pale du haut, telle une étoile filante, projetée à cent mètres de l'appareil ! Je réduis les gaz, je veux sortir de mon trou, je passe la tête, mais un sifflement terrible me fait réintégrer la cabine comme une tortue rentre dans sa carapace ! La pale qui reste, encore animé par l'élan, me condamne à demeurer en cage de sorte que si l'avion brûlait, il me faudrait choisir entre deux destins qui paraissent bien différents, mais qui, à la réflexion, mènent au même point : Mourir brûlé ou décapité ! Lorsque tout est apaisé, je m'extirpe tant bien que mal et reparais à la surface de la terre juste pour entendre une voix bien connue hurler :

– *Magnifique ! Tout va bien ! La prochaine fois...*

La prochaine fois ? ... Merci ! Je persuade le constructeur que je n'ai pas les qualités requises pour continuer les essais de son appareil !



# La Croisière Noire

A la rencontre de l'escadre Vuillemin  
L'envoyé spécial de « La Dépêche Algérienne »  
pilote par M. Duchêne-Marullaz  
s'est envolé hier vers Adrar



Voli, sur le terrain de Maison-Blanche, M. Duchêne-Marullaz (à gauche) et M. Faouen (à droite) devant le « Potez-43 », avant leur envol vers Adrar. (Photo H. Boudado TGI).

Nous nous sommes appliqués à fournir à nos lecteurs, sur la croisière de l'escadre Vuillemin, des impressions et des renseignements aussi complets que possible. Il n'est pas besoin de souligner qu'il nous a fallu pour cela recourir à diverses sources que les communications officielles nous assurent d'autres informations et d'autres informations. Qu'il nous soit permis de regretter en passant qu'un pareil exploit qui consiste à parcourir 25000 kilomètres au-dessus de territoires français (soit la traversée de l'Espagne) — 25000 kilomètres sans sortir de France ! — ait si peu intéressé nos services de propagande, et que le journal de l'expédition ait été si pauvrement tenu en matière de l'air.

Dans la mesure de nos moyens, la « Dépêche Algérienne » s'est efforcée de suppléer à cette carence, et les comptes rendus qu'elle a publiés sont probablement, dans toute la presse française, ceux qui ont le mieux servi la cause qui défendait magnifiquement les avions de l'escadre Vuillemin.

C'est pour continuer cet effort que notre bon collaborateur Raymond Faouen s'est envolé hier à 13 heures à la rencontre de l'escadre. Il a trouvé en la personne de M. Duchêne-Marullaz, agent général de la société de construction des appareils Potez, un compagnon aussi enthousiaste et dévoué que lui-même pour l'aviation.

Les deux aviateurs ont décollé sur un avion Potez 43, moteur Gipsy-Major. Ils ont l'intention de passer jusqu'à Adrar, où une étape de repos est prévue.

Deux autres avions ont pris en même temps le départ de Maison-Blanche : le

super-Phalène, piloté par M. Blachette, avec à bord MM. Heuzéman et de Fergus ; le Condor-Phalène, piloté par M. Mariano, avec à bord M. Lavau, rédacteur de la « Presse Libre », et M. Bourdet, de la « Petite Presse ».

Sorti en outre parti du terrain de l'aviation militaire de Maison-Blanche quatre avions militaires sous le commandement du colonel de Serre, commandant l'aviation militaire en Algérie.

## Les sept avions partis d'Alger ont atterri à Laghouat

Laghouat, 31 décembre. Hier notre envoyé spécial. — Cet après-midi, vers 13 h. 15, sept avions civils et quatre appareils militaires ont atterri sur l'aérodrome de Laghouat venant d'Alger, dans l'ordre suivant : MM. Duchêne-Marullaz et Faouen, rédacteur de la « Dépêche Algérienne », sur Potez 43 ; Blachette, Paul de Forges et Heuzéman, sur super-Phalène, et Mariano, Duterriez et Bourdet, sur Condor-Phalène. Les avions militaires étaient pilotés par le colonel de Serre, commandant l'aviation en Algérie ; le lieutenant-colonel Pierre Weiss, commandant le 1<sup>er</sup> groupe d'aviation d'Afrique ; le lieutenant Lévry et le sergent Porte. Les aviateurs ont été reçus sur le terrain par MM. le lieutenant de Balarion, du 1<sup>er</sup> Spahis, faisant fonctions d'adjudant-major de la garnison et le capitaine Picot, chef d'escadre, et accompagné le lieutenant Clavier. Les sept appareils repartiront l'air demain matin vers 7 heures, en direction d'El-Goléa.

R. FAOUCEN

L'opinion publique se passionne pour cette magnifique randonnée qu'accomplissent une trentaine d'équipages, sous les ordres du général Vuillemin, à travers nos possessions africaines.

Le périple touche à sa fin, quinze de nos vaillants camarades atterriront à El-Goléa.

Le treize décembre nous quittons Alger à trois appareils :

- Le *Phalène* de Mariano (*Oiseau Rare II*), pilotes : Mariano et Duterriez, passagers : Bourdet, du *Poste Parisien*, et Lavau, de la *Presse Libre*.

- Le Potez 43, de Duchêne-Marullaz, pilote : Duchêne-Marullaz, passager : Faouen, de *La Dépêche Algérienne*.

- Le *Super-Phalène* de Blachette, pilotes : Blachette et moi-même, passager : Paul de Forges.

L'Atlas est couvert de gros nuages, nous ne pouvons suivre la ligne droite. Il faut se faufiler dans le fond de la vallée de l'oued Djer mais, lorsqu'on va vers le sud, on peut foncer, il est bien rare que l'on ne trouve pas, plus loin, une éclaircie.

C'est ce qui se produit, Boghari à peine doublé, nous glissons dans un ciel bleu.

A Laghouat, nous retrouvons les aviateurs militaires qui vont également au-devant de la croisière noire. Il y a là, le colonel de Serre, le colonel Weiss et le sergent Porte.

Le *Phalène* bleu de Mariano, très chargé, arrive avec un peu de retard. Aussitôt arrêté devant le hangar, il s'en échappe des explosions de rires, de cris de joie. Que peut-il bien se passer ?

Nous approchons, Mariano et Duterriez se tiennent les côtes !

C'est tout simple : Lavau, malade, a penché la tête hors de la cabine et le vent a emporté ses lunettes.

Il n'en faut pas d'avantage aux deux joyeux compagnons pour exulter.

Mariano assure au malheureux journaliste qu'il a vu un corbeau s'enfuir avec ses lunettes et Duterriez ajoute :

— Si tu écris dans ton journal que Laghouat est une belle oasis, je dirais partout que tu n'as pas pu la voir !

Le lendemain, vers midi, nous atterrissons à El-Goléa.

El-Goléa !

Le colonel Weiss l'a ainsi décrite : *Un paysage simplifié à l'excès. Un mur de feu se déversant dans du vert. En face, le grand Erg déjà blême, et plus rien n'existant que ce feu et ce vert.*

Dans la soirée, nous sommes invités à prendre le thé chez un notable. Une occasion pour nous de visiter ses jardins : Mandarines et oranges dorées. Roses de tous coloris. Une débauche de fruits, de fleurs, de verdure, au bord du Grand Erg.

Ce matin, vers neuf heures, les avions du général Vuillemin sont signalés. Ils défilent à la verticale du terrain, dans une formation impeccable.

Notre petit groupe est silencieux. Les têtes sont levées. Nous sommes recueillis, songeurs. C'est un peu de la France qui passe.

Un instant plus tard, tous les appareils sont amarrés.

Un fort vent de sable se lève, nous ne pourrons pas quitter El-Goléa vers quatorze heures, comme nous l'avions prévu.

Le lendemain, décollage à l'aube.

Déjeuner à Laghouat.

L'après-midi, tandis que nous approchons d'Alger, nous voyons, de nouveau, des nuages. Nous en avons perdu l'habitude.

L'Atlas est bouché. Nous passons par les gorges de La Chiffa. Mauvais parage.

Je conseille à Blachette de se méfier des rabattants . A peine ai-je terminé ma phrase, que l'avion monte brusquement puis s'enfonce avec une brutalité inouïe !

Je veux attraper le manche de double-commande, mais je suis projeté au plafond. L'hélice tourne à vide, le moteur s'emballe. Derrière, de Forges est aussi malmené.

Enfin, tout se calme.

Maison-Blanche, point final de l'équipée.

La fin d'un voyage en groupe est toujours empreinte de mélancolie.

On a vécu, à une dizaine, la même aventure, on a partagé les mêmes joies et les mêmes périls, il s'est créé une sorte d'intimité, des amitiés se sont resserrées, des sympathies sont nées. Et puis, l'ultime atterrissage et ces existences, un instant réunies, vont reprendre le cours de leurs destinées !

.....  
De Forges, tandis qu'il essaye un jour de battre le record de Madagascar - Paris, en compagnie de Finat, percute une montagne. Finat tué, de Forges gravement blessé.

Le sergent Porte et son passager Lafaure, victime d'un accident au cours d'un décollage du terrain de Blida, gisent mortellement frappés, par une fin d'après-midi, au milieu des débris de leur avion.

.....  
La relation de ce voyage à El-Goléa, si je l'avais écrite aussitôt rentré à Alger, eut été une suite de scènes plaisantes.

Pourquoi faut-il qu'aujourd'hui, au souvenir de ces heures si gaies, se mêle la poignante tristesse de l'irréparable.

# La Coupe Caudron

## La Coupe Caudron 1933 se disputera dimanche prochain à Maison-Blanche

La Coupe Caudron 1933.

Dimanche prochain 24 décembre, l'Aéro-Club d'Algérie fera disputer, sur l'aérodrome de Maison-Blanche, la coupe offerte par la Société des avions Caudron. Cette compétition ouverte aux pilotes français titulaires du brevet de tourisme, dûment validé, à l'exclusion des professionnels ou supposés tels, comporte deux épreuves :

1<sup>re</sup> épreuve. — Le pilote concurrent devra monter seul à bord à une altitude minimum de 500 mètres au-dessus de l'aérodrome. Cette altitude minimum sera contrôlée au moyen d'un barographe placé hors de portée du pilote. Arrivé à l'altitude choisie par lui (égale ou supérieure à 500 mètres) et approximativement à la verticale du but, le pilote devra réduire à fond le ou les moteurs et sans jamais remettre les gaz, venir se poser le plus près possible d'un but fixé à l'avance par le jury.

2<sup>e</sup> épreuve. — Le même pilote, aidé ou non, à son choix par un passager, devra venir jeter un message lesté, le plus près possible du même but. L'altitude à la-



quelle sera effectué le lancement du message ne devra pas être inférieure à 50 mètres.

Le but à atteindre dans les deux épreuves sera matérialisé sur le terrain par un cercle de 3 mètres de diamètre à la chaux. L'emplacement de ce cercle sera choisi au début de l'épreuve par le jury, compte tenu des circonstances atmosphériques du moment.

Les épreuves imposées devront être exécutées sur des avions de construction française, de type indifférent, munis du certificat de navigabilité d'appareils de tourisme validé pour la période en cours. Le ou les moteurs équipant la cellule pourront être de marque étrangère.

Les prix affectés à cette compétition consistent en un objet d'art d'une valeur de 2.000 francs et 10 plaquettes artistiques.

Dimanche. Aujourd'hui va se courir la coupe *Caudron*.

C'est une compétition réservée aux pilotes amateurs. Il s'agit de s'élever à six-cents mètres, de réduire les gaz à cette altitude et de venir s'arrêter le plus près possible d'un panneau blanc situé sur le terrain, sans l'aide du moteur. La deuxième épreuve consiste à lancer un message lesté le plus près possible d'un autre panneau.

J'aime beaucoup toutes les manifestations qui se déroulent à Maison-Blanche. Il se passe, généralement, au cours de ces journées, des choses assez drôles. Ce matin, on voit de tous côtés des messieurs équipés en aviateur. Il y a également deux concurrentes en tenue de vol. Cela fait très bien, tous ces gens de cuir vêtus. Au moins, on sait qu'on est sur un aérodrome. Il est vrai qu'en voyant les avions, on s'en doute déjà un peu. Et puis, aussi, c'est écrit à l'entrée. Beaucoup de jeunes filles, sur le terrain. Mais, dès le début, je suis fixé : Je n'aurai aucun succès. Elles me regardent toutes d'un air glacial et supérieur, ce qui veut dire à peu près qu'elles ne se sont pas levées à l'aube, qu'elles n'ont pas revêtu leurs belles robes, qu'elles n'ont pas fait vingt-cinq kilomètres pour *venir à l'aviation* à seule fin de sourire à un individu quelconque, habillé comme tous ceux qu'elles rencontrent en ville, et qui n'a même pas un casque et des lunettes !

Maintenant, c'est le tirage au sort qui va fixer l'ordre de départ des concurrents. Comme c'est l'usage, on demande une main innocente, à défaut, le président puise les petits papiers. Mon *écurie* est engagée, mes élèves demandent les derniers *tuyaux*. A quelques pas de nous, trois ou quatre concurrents parlent à voix basse, on a sûrement dû leur enseigner un truc. Ils prennent des airs de conspirateurs.

Marius décolle à son tour, pilotant notre nouveau *Luciole*, je monte sur la terrasse du club-house d'où je suis ses évolutions d'un regard anxieux, que va-t-il bien faire ! Cela se passe beaucoup mieux que je ne le pensais. Cela se passe même fort bien. Il amorce son dernier virage... Le voilà face au panneau... Atterrissage impeccable... Et, ma foi, bien près du but. Je vais au-devant de lui, débordant du serre-tête, sa figure ronde apparaît, radieuse.

Tous les concurrents ont terminé les épreuves d'atterrissage. Mais il est tard, les lancements de messages auront lieu cet après-midi. Vanini nous sert à déjeuner au bar. Il y a affluence.



Les deux dames qui participent au tournoi sont entourées d'une foule d'amis et d'admirateurs. Elles conservent le casque sur la tête et le manteau de cuir sur les épaules. Elles transpireront s'il le faut, mais ne se dévêtiront pas ! Quand on est aviatrice... Pendant le déjeuner, les concurrents cherchent chacun une victime à qui raconter de quelle façon ils se sont comportés ce matin, de quelle façon ils auraient dû se comporter, et pour quelle raison ils ne se sont pas comportés de la façon dont ils auraient dû se comporter ! Marius, lui, est un tricheur, il a déjà torturé plusieurs auditeurs bienveillants et il cherche de nouvelles proies !

Epreuve de messages lestés. Les juges vont lire les résultats. Voilà : Marius a gagné la coupe Caudron ! Il est là, devant moi, plus ébouriffé que jamais, congestionné, sans voix.

— *Bravo, Marius, ça s'arrose ! Si ça s'arrose ? Vous pensez !* Mes autres poulains sont également brillamment classés, les vainqueurs se réunissent chez Vanini, le trophée est rempli de champagne et vidé plusieurs fois. En ville, c'est la tournée de propagande : *Aletti, Novelty, brasserie des Facultés*, etc. A chaque changement d'établissement, le grand vainqueur de la journée sort en tête, tenant sa coupe à bras-le-corps. Comme le couvercle est plus fragile, c'est moi qui le porte. Suivent les supporters. Vers minuit, je quitte la petite troupe. Le lendemain, je vais voir Marius dans son bureau, il téléphone, devant lui, une liste imposante de numéros. Il m'explique :

— *J'ai demandé à la secrétaire de relever le numéro des principales brasseries... Oui, je ne me rappelle plus dans laquelle j'ai bien pu oublier la coupe !*

## La Coupe Caudron a obtenu hier un beau succès

Sur trente engagés, douze terminèrent les épreuves

### M. Marius Ladhuie remporte le trophée

Le terrain d'aviation de Maison-Blanche montrait, hier, une animation particulière. La compétition de la Coupe Caudron, remise deux fois en raison du mauvais temps, devait s'y dérouler.

Un temps passable, mais excellent pour ce genre d'épreuve, favorisa trente pilotes de tourisme qui s'étaient engagés pour enlever la superbe coupe offerte par Caudron.

A 9 heures précises, M. Billion du Plan, président de l'Aéro-Club d'Algérie, décolle, seul à bord, pour accomplir la première épreuve imposée qui consistait à descendre de 500 m. en vol plané (moteur tournant au ralenti) et d'atterrir le plus près possible d'un point tracé sur le terrain. Ce concurrent se posait à 27 mètres des commissaires, mais il était pénalisé de 72 points pour n'avoir pas suffisamment réduit son moteur.

Et tous les concurrents passèrent les uns derrière les autres. Certains craignant de ne pas arriver au rond ne prenaient pas suffisamment de champ pour atterrir et étaient trop longs, beaucoup trop longs. D'autres tombaient dans l'excès contraire et se trouvaient manifestement trop courts. Ce qui leur valut, aux uns et aux autres, d'être éliminés, la distance maximum ne devant pas dépasser cent mètres en deçà ou au delà du point fixé.

### Résultats techniques de l'épreuve d'atterrissage

1<sup>er</sup> Marcel Rebaud, 20 mètres ; 2<sup>e</sup> Marius Ladhuie, 24 mètres ; 3<sup>e</sup> Jacques Averseng, 25 mètres ; 4<sup>e</sup> Edmond Rebaud, 33 mètres ; 5<sup>e</sup> ex aequo, Jean Germain et Masquefa, 47 mètres ; 7<sup>e</sup> Raymond Faouën, 50 mètres ; 8<sup>e</sup> Suzanne Aupécle, 62 mètres ; 9<sup>e</sup> Lombard, 63 mètres ; 10<sup>e</sup> Tracol, 69 mètres ; 11<sup>e</sup> Loubet, 97 mètres ; 12<sup>e</sup> Billion du Plan (27 mètres, pénalisé de 72 mètres) 99 mètres.

### L'épreuve du message lesté

Cette épreuve consistait à lancer d'un avion et d'une hauteur minimum de 50 mètres un message lesté, celui-ci devant tomber le plus près possible de l'axe du rond « Alger », tracé à demeure sur le terrain.

Cette épreuve d'adresse remania complètement le classement de la matinée et donna les résultats suivants :

1<sup>er</sup> Marius Ladhuie, pilote, une élève-pilote, passagère, 9 pts ; 2<sup>e</sup> Edmond Rebaud, pilote, Marcel Rebaud, passager, 10 pts ; 3<sup>e</sup> Tracol, pilote, Fernand Aupécle, passager, 12 pts ; 4<sup>e</sup> Masquefa, pilote, 15 pts ; 5<sup>e</sup> Suzanne Aupécle, pilote, Domenach, passager, 18 pts ; 6<sup>e</sup> Lombard, pilote, seul à bord, 20 pts ; 7<sup>e</sup> Jean Germain, pilote, seul à bord ; 8<sup>e</sup> Marcel Rebaud, pilote, Edmond Rebaud, passager, 40 pts ; 9<sup>e</sup> Loubet, pilote, Mme Loubet, passagère ; 10<sup>e</sup> Averseng, pilote, seul à bord, 53 pts ; 11<sup>e</sup> Raymond Faouën, pilote, Mlle Rose Faouën, passagère,

56 pts ; 12<sup>e</sup> Billion du Plan, pilote, Mme Billion du Plan, passagère, 124 pts.

### Classement général

1<sup>er</sup> Marius Ladhuie, 33 pts ; 2<sup>e</sup> Edmond Rebaud, 43 pts ; 3<sup>e</sup> Marcel Rebaud, 60 pts ; 4<sup>e</sup> Masquefa, 62 pts ; 5<sup>e</sup> Jean Germain, 70 pts ; 6<sup>e</sup> Averseng, 78 pts ; 7<sup>e</sup> Suzanne Aupécle, 80 pts ; 8<sup>e</sup> Tracol, 81 pts ; 9<sup>e</sup> Lombard, 83 pts ; 10<sup>e</sup> Raymond Faouën, 106 pts ; 11<sup>e</sup> Loubet, 144 pts ; 12<sup>e</sup> Billion du Plan, 223 pts.

### La remise de la Coupe Caudron

A l'issue de ces épreuves, M. Billion du Plan, président de l'Aéro-Club d'Algérie, réunissait au Club-House tous les concurrents classés à l'effet de leur remettre les prix affectés à cette compétition.

Après avoir félicité M. Marius Ladhuie, gagnant de la Coupe Caudron, et les concurrents classés, M. Billion du Plan remercia la firme Caudron pour la belle coupe offerte et MM. Ferraris, Heinzelmann et Camps, membres du jury, et Cazeaux, starter, qui contrôlèrent avec impartialité les différentes épreuves imposées.

Et ce fut, au milieu des applaudissements, que M. Billion du Plan remettait la Coupe Caudron à l'heureux vainqueur et une médaille à chacun des onze concurrents classés.

Avant que ne fût close cette réunion, M. Marius Ladhuie fit part aux pilotes qu'il mettrait, sous peu, une nouvelle coupe en compétition.

# Le Docteur Tillier

Tragique journée. Une coupe. Réédition de la Coupe *Caudron*. Même animation sur le terrain, mêmes préparatifs. Le temps est couvert. Des nuages épais et noirs limitent le plafond. Il fait sombre. Le tournoi a commencé.

Vers huit heures, le docteur Tillier arrive, il y a avec lui ses deux fils, Jean-Michel et Claude, une de ses amies, Mme Blanchet, et la fille de celle-ci, Mlle d'Estournelle. Le docteur ne veut pas concourir. Il fait sortir son Potez 43 à seule fin d'évoluer un instant. Il décolle, une demi-heure plus tard, emmenant Mlle d'Estournelle et son fils Claude. A midi il n'est pas rentré. Le temps s'est encore assombri, les nuages sont plus épais, plus bas, il bruine.

Les concurrents déjeunent au bar, discussions, plaisanteries. Midi trente, aucune nouvelle du docteur. Mme Blanchet et Jean-Michel Tillier s'inquiètent. On les rassure : Le docteur a certainement atterri à Blida, il y déjeune avec ses passagers.

Une heure. Toujours rien. Des avis optimistes sont encore émis : Les absents ont eu la panne, posés dans un champ, loin de toutes commodités, ils n'ont encore pu avertir.

Deux heures. Sonnerie du téléphone. Vanini, qui a pris la communication, parle vivement au président. C'est l'accablante nouvelle. Le Potez 43 s'est écrasé contre une des montagnes qui surplombent le village de L'Arba. Mlle d'Estournelle et le docteur ont été tués sur le coup, Claude est gravement blessé.

Que s'est-il passé ? J'ai conversé, depuis, avec Claude Tillier, miraculeusement rétabli. Peu après le décollage de Maison-Blanche, le docteur mène ses passagers dans l'épaisse couche de nuages. Ils volent ainsi, un instant, sans rien voir. Lorsqu'ils veulent redescendre, le pilote, incertain de la direction suivie, craint de se trouver au-dessus des montagnes. Dès lors, le petit Claude se souvient avoir vu son père, la tête penché hors de la cabine, fouillant d'un regard anxieux l'humide linceul qui devait envelopper, à jamais, deux d'entre eux.

Un instant, le jour se fait, ils aperçoivent sous eux un pan de verdure. Ils veulent atterrir. Hélas ! la seule parcelle de terrain que la fantaisie des éléments offre à leur vue est encombrée de gourbis. Le docteur va-t-il se poser malgré tout ? Lui, l'homme généreux et noble va-t-il culbuter ces maisons de terre ? Porter la mort à ces pauvres gens ?... Allons donc ! Plein gaz ! De nouveau, c'est la nuit... Devant, une masse plus sombre. L'écueil fatal...

Nous avons marché huit kilomètres, depuis L'Arba, en suivant des sentiers en pleine brousse, pour atteindre le lieu de la catastrophe. Nous sommes là, maintenant, atterrés, silencieux, devant ces débris éparpillés. Il y en a sur cinquante mètres ! L'avion a embouti un sommet, face au sud. En volant cinq ou six mètres plus haut, il passait. Il passait là, oui, mais après ? Tout l'Atlas !

Le petit Claude a été transporté dans une clinique. Les corps de Mlle d'Estournelle et du docteur Tillier n'ont pu être conduits, ce soir, à leur domicile. Ils vont passer la nuit en pleine montagne, dans un gourbi, un de ceux qu'ils ont épargnés tout à l'heure. Cynisme du sort.

Depuis cette sombre journée on a vu, à Maison-Blanche, une femme vêtue de deuil réussir les épreuves du brevet de pilote : Mme Blanchet.

Elle va souvent seule, sillonner le ciel où sa fille a vécu ses derniers instants. Elle a compris que l'aviation n'est pas responsable de la mort de son enfant. La fatalité est partout. Et, loin d'exéquer cette aviation, cette mère s'est donnée des ailes pour poursuivre son cher fantôme.

▼ *Suzanne Tiller passera aussi le brevet de pilote et continuera à voler, souvent avec Maryse Bastié qu'elle accompagnera jusqu'à Moscou et avec laquelle elle pose sur la photo du bas*

**UN TERRIBLE ACCIDENT FRAPPE  
L'AVIATION ALGÉRIENNE**

**Trompé par le brouillard  
l'avion du docteur Tillier  
vient s'écraser  
sur la montagne  
près de L'Arba**

**LE DOCTEUR  
QUI PILOTAIT L'APPAREIL  
ET UNE JEUNE FILLE  
SONT MORTS SUR LE COUP**

**LE FILS DE M. TILLIER  
EST TRÈS GRAVEMENT BLESSÉ.**



# L'inauguration d'un aéro-club

L'inauguration d'un aéro-club est toujours, pour qui sait observer, une chose absolument réjouissante.

Tous les aviateurs de tourisme ont assisté au moins deux fois, dans leur courte carrière aéronautique, à ces sortes de cérémonies.

Cela se passe toujours de la même manière. Il y d'abord le signe précurseur : Un jour de la semaine, on trouve dans le courrier une carte d'invitation à l'inauguration de l'aéro-club de X.

Elle est ainsi conçue :

*L'Aéro-club de X vous prie d'honorer de votre présence, etc.*

Il faut conserver ces cartes, ce n'est pas du banal carton, elles ont leur histoire !

Elles représentent environ cinq ou six séances du conseil d'administration, le temps de décider quelles seront leurs dimensions, de quelle façon seront disposées les lettres, comment sera rédigé le texte. Et la couleur ? ... Ah, la couleur !

Voici à peu près la scène :

Un membre du conseil se lève, il tousse, examine son auditoire, il veut faire adopter la couleur bleue, il commence donc par dire :

– *Messieurs, nos cartes doivent être bleue.*

Il donne des raisons :

– *Bleu comme le ciel, comme la mer.*

Il termine par :

– *Vive la couleur bleue ! Vive la ville de X ! Vive l'aviation ! Vive l'Algérie ! Vive la France ! Vive la République !*

Les cartes seront bleue.

Il y aura, inscrit sur un registre :

*Le conseil d'administration de l'Aéro-Club de X, réuni en séance privée, le tant, a décidé, à l'unanimité moins sept voix, d'adopter la couleur bleue, etc.*

Le grand jour, tous les avions disponibles s'envolent vers la ville de X.

À l'atterrissage, un problème angoissant se pose : Vers quel endroit du terrain doit-on rouler pour garer son avion ? Problème d'autant plus angoissant qu'aussitôt posé, on voit l'horizon se hérissier d'une dizaine de bras cerclés de brassards qui vous indiquent autant de directions, avec une égale obstination et une égale énergie !

Le mieux, dans ces circonstances, est de faire une moyenne.

Aussitôt l'appareil casé, on saute à terre, pour entendre l'éternelle question :

– *Bon voyage ? Comment trouvez-vous notre terrain ?*

Puis, sans perdre une seconde, on serre les mains de tous les gens que l'on rencontre, en disant à chaque fois son nom et en souriant.

Lorsque tout le monde est arrivé, un cortège se forme. L'Aviation militaire est représentée. Le président se met en tête et donne des explications.

Transport en ville. Apéritif. Le grand restaurant a préparé le banquet. Il y a un maître des cérémonies posté à la porte de la salle, une liste à la main, il nomme les invités en leur désignant une place. Cela se passe fort bien pendant deux ou trois minutes, mais les convives massés à l'entrée exercent une pression toujours croissante, finalement, c'est la ruée !

Le menu est invariablement agrémenté de termes aéronautiques : *Vin en carafe*, *vol-au-vent* et enfin, l'inévitable *salade de bielles*.

A la fin du repas, discours. Le président expose toutes les difficultés surmontées pour créer ce nouveau club. Il espère que les Pouvoirs Publics ne l'oublieront pas dans la distribution des subventions et il termine par une émouvante envolée au moyen de laquelle il assure que l'Aviation de tourisme est prête à collaborer avec l'Aviation Militaire, *sa sœur aînée*, pour le triomphe et la grandeur des Ailes Françaises !

On applaudit vivement celui qui vient d'exalter, ainsi, les vertus de la petite sœur de l'Aviation Militaire.

Retour au terrain.

Baptême d'un appareil.

Le baptême d'un aéroplane consiste à photographier une dame en train de casser une bouteille de champagne sur le moyeu d'hélice.

Le champagne ne produit aucun effet sur l'avion, mais tache généralement la robe de la marraine.

Vols de propagande, il y a de nombreux amateurs : C'est gratuit !

Photographies d'ensemble.

On serre de nouveau toutes les mains, sans se nommer, cette fois, mais en disant :  
– *Au plaisir !*

Puis, chacun s'apprête à regagner son port d'attache.

Lorsqu'un équipage a assisté à l'inauguration d'un club, le voyage retour s'effectue toujours dans les mêmes conditions : Le pilote somnole et les passagers dorment.

▼ *Inauguration de l'Aéro-club et de l'aérodrome de Djidjelli, le 3 juin 1933*



# Orléansville

Je vais partir pour Orléansville. Je dois y passer une quinzaine de jours. Quelques élèves à breveter.

Mon Potez-Renault est paré. Je décolle vers quinze heures.

Des *zincs* sûrs, ces Potez-36, mais il ne faut pas être pressé ! Ils vont leur petit train, et lorsqu'on voyage seul à bord, comme c'est mon cas aujourd'hui, on a tout le temps de la réflexion, on finit même par s'ennuyer réellement.

Le paysage, je le connais par cœur !

Alger, qu'on laisse à droite et qui disparaît bientôt derrière sa colline, la Mitidja et ses millions de rangs de vigne, Blida blottie au pied des monts, le Zaccar, seule région montagnaise que coupe le trajet, vingt-cinq minutes pendant lesquelles il vaut mieux ne pas avoir la panne. Enfin, gigantesque saignée dans l'Atlas, l'interminable vallée au fond de laquelle le Chéelif déroule un serpent d'émeraude. Plus loin, le pic de l'Ouarsenis émergé du chaos !

Je survole Orléansville.

Les terrains d'atterrissage sont souvent assez éloignés des agglomérations et ne sont desservis par aucun moyen de transport, on signale donc son arrivée en survolant la ville. C'est une convention, lorsqu'un membre du club local entend un bruit de moteur d'avion, il se rend immédiatement au terrain.

Ce moyen a d'ailleurs un inconvénient : Lorsqu'on vole trop haut, personne ne vous entend, une fois posé, il faut prendre sa valise à la main et faire une entrée peu triomphale, dans la ville, après une heure et demie de marche !

Si l'on évolue trop près des toits, on est sûr d'avoir à sa disposition une ou plusieurs voitures, mais on est sûr, aussi, de se faire sévèrement rappeler à l'ordre par les services du ministère de l'Air !

Il faut encore faire une moyenne.

L'aviation est décidément l'école de la mesure.

Je me pose donc après avoir concilié les règlements en vigueur et mon souci du confort.

Le terrain est désert, mais au bout de quelques minutes j'entends un grand bruit, on dirait qu'un spectre secoue ses chaînes, cela se rapproche, je me mets instinctivement sur la défensive. Mais je peux enfin identifier le bruit du vacarme : C'est une petite Amilcar qui vient vers le terrain !

Elle s'arrête à deux pas de moi, la campagne retrouve son silence, le conducteur me salue et me dit :

– *Alors, c'est vous qui...*

– *Justement...*

Puis, comme on ne sait plus qu'ajouter, on se sourit réciproquement.

Le propriétaire de l'Amilcar m'indique de quelle façon il faut procéder pour s'asseoir dans sa voiture et nous partons. Ce petit voyage me rappelle assez ces sortes de baquets que l'on voit dans les manèges forains et dans lesquels on est si atrocement secoué !





Alger qu'on laisse à droite...

Au bout d'un petit moment, je rassemble mes forces pour crier au conducteur que j'aime beaucoup la marche et que s'il veut arrêter je finirai volontiers le trajet à pied. Il fait oui d'un signe de tête et continue de plus belle !

Nous arrivons, mon compagnon me promène à travers la ville, me présente à plusieurs personnalités. Il dit, chaque fois, en me montrant :

– *Voilà, c'est Monsieur qui...*

Et l'autre répond :

– *Ah oui ! Très heureux...*

Dès le lendemain, je me mets au travail, tout va bien.

Dimanche, les gens de la région d'Inkermann vont offrir un méchoui à leur député. Je dois assister à ce repas.

Le dimanche matin donc, je décolle d'Orléansville emmenant M. Mounier, le charmant agent local de la Shell. Nous atterrissons dans un champ, à proximité du petit bois où doit avoir lieu le déjeuner.

Sous les arbres, sept ou huit moutons embrochés tournent au-dessus de la braise et sont déjà fort appétissants !

De grandes planches sont posées sur des tréteaux : Les tables.

Le couvert n'est pas dressé, chacun doit apporter ses ustensiles.

Il y a déjà du monde.

Je sympathise avec un brave vieux, il me dit qu'il a examiné mon appareil et répète sans arrêt :

– *Tout de même !*

Il me regarde, aussi, d'un air profondément admiratif.

A la fin, comme nous sommes devenus des amis intimes, il met un doigt sur ses lèvres et me fait signe de le suivre.

Avec ses ruses de Sioux, nous marchons vers un arbre. Mon nouvel ami se baisse, soulève un peu d'herbe et sort de sa cachette une bouteille d'anisette.

Nous trinquons, cette fois c'est à la vie, à la mort !

Le député arrive, il a l'air sympathique, en tout cas il est très gentil, il serre toutes les mains, s'informe des santés, demande aux célibataires des nouvelles de leurs enfants, aux veufs, des nouvelles de leurs femmes, et comme personne n'ose le contrarier, on lui répond toujours :

– *Merci, monsieur le député, ça va très bien.*

– *Alors, tant mieux !*

A table, personne ne parle, on ne peut pas tout faire. Le brave vieux s'est mis à côté de moi, il me tutoie et m'appelle son fils :

– *Mange, mon fils !*

Le couscous est avalé, les moutons soigneusement déchiquetés.

Le député dit ce qu'il faut dire dans une *heureuse improvisation*.

Ensuite, chansons. Le vieux s'est levé et chante : *Ninette, il ne faut pas croire à l'amour*.

Quelques vols de propagande et nous rentrons à la tombée de la nuit.

Dernière journée de travail à Orléansville. Ce soir, apéritif d'adieu.

A l'heure dite, tout le monde est groupé dans la salle de la brasserie Dumouchet.

On me fait asseoir en face du président. Chacun a un verre plein en face de lui.

On dit :

– *Alors, à la vôtre !*

Et on boit à petites gorgées. Entre chaque gorgée, on se regarde et on sourit.

C'est touchant !

Après le deuxième verre, on raconte des histoires juives et marseillaises.

Après le troisième, on chante.

Ensuite, cela tourne à la corrida !

Voyage retour. J'ai doublé le Zaccar. La brume a tendu son voile entre la Mitidja et moi. Je vole au-dessus du *coton*. L'ombre de mon avion, image fuyante, vogue sur cette houle éthérée que le soleil rosit.

Les sommets émergent nettement et les dentelures du Bouzegza m'aident à situer l'aérodrome.

Je réduis, descends, une nuit de quelques secondes à peine, la couche de brume est traversée. Je suis au-dessus du terrain.

Aussitôt arrivé au hangar, voici les amis : Ferraris, Duterriez, Marius.

– *Alors, vieux, ça c'est bien passé ?*

– *Il faisait bon, là-bas !*

– *Tu as été bien reçu ?*

Les questions pleuvent. Mais c'est au bar que je répondrai !

▼ *André Heinzelmann (au centre) à Orléansville en février 1934*



# Hussein-Dey



▲ A Hussein-Dey, Jacques Duchêne-Marullaz et Maryse Bastié qui représente les avions Potez, devant un Potez 43

Sur le terrain d'Hussein-Dey (situé à quatre kilomètres d'Alger), Duchêne-Marullaz vient de faire construire un hangar qu'il a aménagé en station-service pour l'aviation privée. Louable initiative que beaucoup n'ont pas su apprécier.

Un beau jour, Marius Ladhuie, d'accord avec lui et la municipalité d'Hussein-Dey, a imaginé de donner une fête aérienne sur ce terrain.

Comme il se doit, les pilotes des aéro-clubs de l'intérieur ont été conviés à cette réjouissance.

Vers neuf heures du matin, ce jour-là, des avions arrivent de tous les azimuts.

Tout se passe comme je l'ai déjà raconté dans un précédent chapitre. A mesure que les appareils atterrissent, nous sommes sept ou huit, placés à différents points de l'aérodrome, qui faisons signe aux voyageurs de venir vers nous. Les pilotes sont généralement très hésitants et les avions restent au milieu de la piste.

Alors, selon l'usage, nous levons tous les bras au ciel en penchant les épaules en arrière, en avançant le ventre, et en criant chacun une phrase qui signifie à peu près :

– *Alors, quoi, ils ne comprennent pas !*

Ensuite, apéritif, banquet dans le hangar.

Discours, une personnalité prend la parole, c'est un profane.

Lorsqu'un monsieur, étranger au monde de l'aviation, prononce un discours dans une réunion aéronautique, on est absolument certain de l'entendre désigner les aviateurs par une des trois périphrases suivantes : *Les chevaliers de l'air*, ou bien : *Les hardis navigateurs de l'air*, ou encore : *Ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie*.

Pour l'instant, *ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie*, ont fort bon appétit.

Enfin, c'est le meeting d'aviation, il y a trois choses essentielles : Les spectateurs, les avions, le soleil.

Ces trois choses doivent être toujours disposées suivant un ordre immuable et tel que les spectateurs lèvent constamment la tête pour essayer de voir évoluer les avions, mais aient toujours le soleil dans les yeux.

Il y a ensuite les accessoires, parmi lesquels, le haut-parleur.

Le haut-parleur est un instrument au moyen duquel on annonce au public, cinq minutes après, ce qu'il s'est passé cinq minutes avant.





*Meeting à Hussein-Dey*

Descamps exécute des figures acrobatiques. C'est vraiment un as. Mais, comme je commence à savoir de quelle façon vole un avion, j'examine la foule, c'est bien plus drôle ! Ce qui est le plus frappant, c'est de voir une multitude de têtes regarder en l'air, se tourner vers la droite, revenir vers la gauche, avec un ensemble extraordinaire. L'aviation au service des moniteurs de mouvements d'ensemble, voilà ce que les adjudants instructeurs devraient mettre au point !

Mais pour bien rire, il faut détailler, il y a là un milliers d'êtres humains qui se livrent à la même occupation et il n'y en a pas deux qui ont la même attitude. On voit des mains qui forment visières, d'autres qui caressent des barbes, des bras croisés, des poings sur les hanches... Un seul fait à peu près général, pourtant : Tous les spectateurs ont la bouche ouverte !

Descamps se pose, mille têtes s'abaissent, mille bouches se ferment.

Une descente en parachute.

Lorsque le parachutiste se lance dans le vide, toutes les femmes portent une ou deux mains sur ce qu'il est convenu d'appeler leur cœur, mais qui est en réalité leur sein, et font :

– *Houye !*

Les plus distinguées disent :

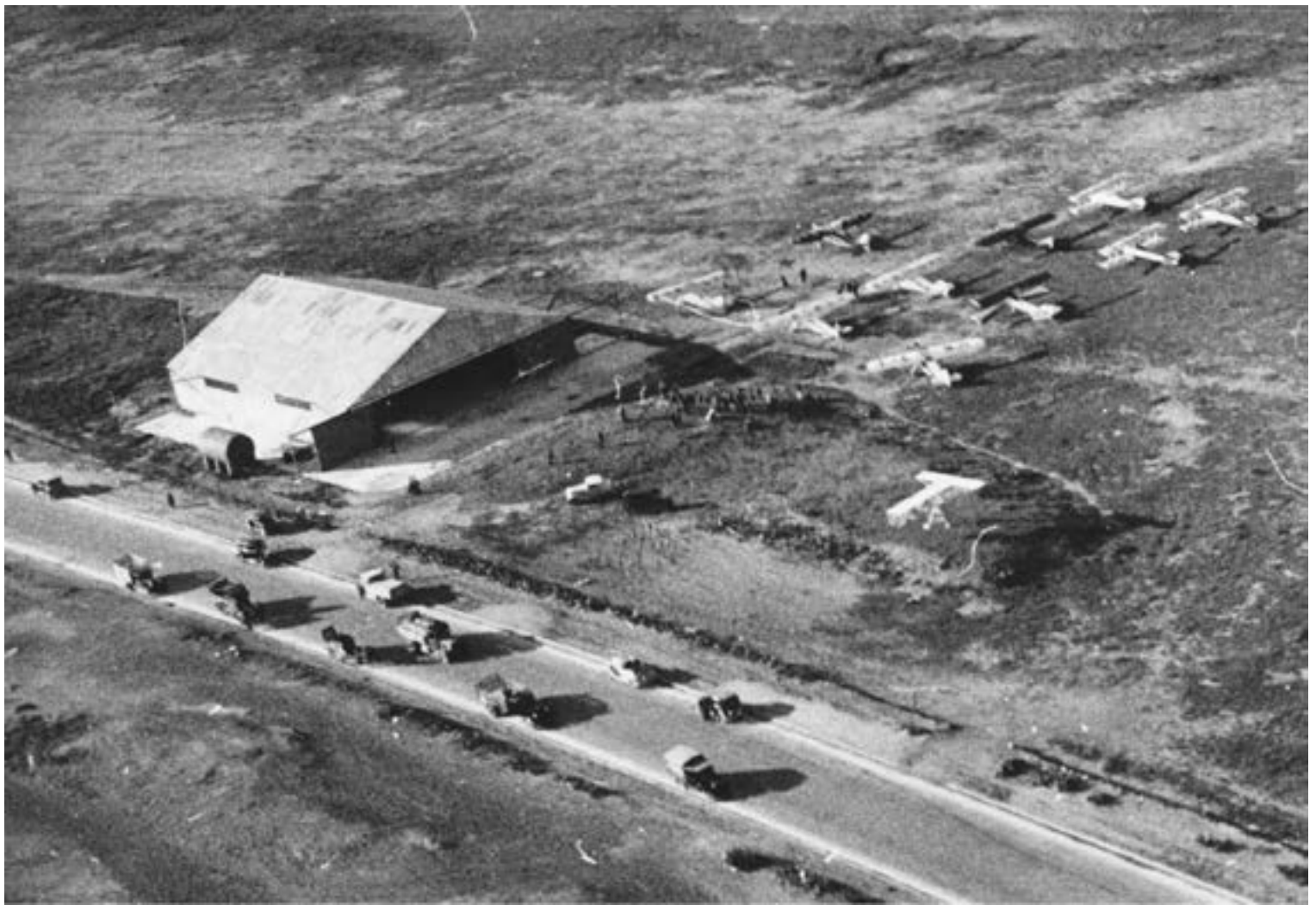
– *Mon Dieu !*

On applaudit le parachutiste. Le soleil est maintenant assez bas à l'horizon et, puisqu'il ne peut plus gêner le public, le meeting est fini

▼ *Georges Descamps devant le Morane-Saulnier 191 F-AJRR de la CAF*







▲ ▼ *L'aérodrome d'Hussein-Dey, le long de la route moutonnaire, premier aérodrome d'Alger*



# Marcel Germain

Un dimanche, beau temps, nombreux visiteurs, baptêmes de l'air, tous les appareils sont dehors. Dans le ciel bleu, les ailes resplendent au soleil de février.

Une atmosphère de quiétude, une de ces journées qui font aimer la vie. Devant le hangar de la Station Renault, le nouvel appareil rapide Caudron *Rafale* est prêt au départ. Entièrement bleu, racé, les ailes surbaissées, fines, il semble impatient de bondir.

Marcel Germain arrive, il a toujours son même sourire sympathique, il serre des mains, plaisantes, il va probablement faire mettre en route son appareil et voler un instant au gré de sa fantaisie.

Il s'arrête devant le *Rafale*, cette allure de torpille séduit son humeur sportive, cet avion lui plaît. M. Bernard, de la maison Renault, propose de le lui prêter. Un moment plus tard, Marcel Germain décolle, pilotant le *racer*. Quelques évolutions, le bleu de l'avion étincelle dans le bleu du ciel.

Le bolide arrive maintenant à une vitesse impressionnante, face aux hangars... Toutes les têtes sont levées, les yeux suivent l'éblouissante trajectoire... une légère montée au-dessus des hangars... et tout à coup, comme un flottement, un battement d'ailes, une amorce de vrille... c'est fini. L'avion s'est écrasé dans la vigne. Marcel Germain est tué. Le héros de Djanet, l'as de plusieurs voyages africains, est venu mourir dans sa Mitidja.

Sa dernière vision a été cette féérique baie d'Alger qu'il a tant de fois survolée.

Près de moi, un mécanicien exprime sa douleur à sa façon :

*– Dire qu'il y a tant de s...! Et que c'est toujours les plus chics types qui se démolissent ! Si c'est pas malheureux !*

C'est ainsi... La nuit s'est faite, étoilée, sereine... Là-bas, au fond de la baie, la ville mire ses lumières dans une mer étale... Quelque part, dans la vigne, la rosée posera tout à l'heure ses larmes sur des débris sanglants...





▲ *Marcel Germain devant le Rafale*  
*A gauche : Le Rafale à Maison-Blanche*

# *Pou du Ciel*

Il y a maintenant, à Maison-Blanche, des divertissements quotidiens et d'un genre absolument inédit : Des ébats de *Poux du Ciel* !

Le *Pou du Ciel* est un instrument remarquable. Il se compose d'une caisse dans laquelle il y a un trou et sous laquelle il y a des roues. Le trou est le poste de pilotage et les roues sont les organes essentiels.

Devant la caisse, il y a un petit moteur avec une hélice.

Si l'on veut, en plus, on peut clouer des ailes mais, à part l'allure de l'appareil, cela ne change, le plus souvent, absolument rien.

Voici comment se déroule, généralement, une séance d'évolution des *Pou du ciel* :

Vers une heure de l'après-midi, les pilotes constructeurs arrivent au terrain. Ils déballent, aussitôt, chacun, un nombre considérable d'outils de toutes natures devant leurs engins respectifs. Ils se mettent aussitôt à l'ouvrage, vissent, dévissent, modifient.

Vers six heures du soir, l'heure du *Pou*, trois ou quatre de ces engins sont rangés sur l'aire de départ. Pour éviter tout accident, ils s'ébattent à tour de rôle.

Au premier.

Le pilote est à son poste, le moteur tourne, *lâchez tout...* Le *Pou* va se mettre face au vent... il est prêt... attention !

C'est à cette minute que je suis quotidiennement secoué d'une douce hilarité. Dès que le pilote met les gaz, le *Pou* se transforme en puce. Il s'en donne à cœur joie de sauter. Mieux qu'un pendule de sourcier décèle un point d'eau, il découvre toutes les bosses du terrain !

Devant nous, des *Pouducielistes* s'étendent à plat ventre, la joue au ras du sol, ils ferment un œil et visent dans la direction de leur collègue qui *évolue*. Chaque fois que les roues quittent la terre, entre deux bosses, ils poussent des exclamations de triomphe.

Enfin, lorsque de sauts en sauts un pilote a atteint une extrémité du terrain, il rentre au hangar.

Dès qu'il a coupé l'allumage, il sort rapidement de son poste, se précipite sur sa trousse à outils et recommence à torturer son *Pou*.

Les premiers temps, lorsqu'un pilote de *Pou du Ciel* avait terminé son exhibition, il était d'usage de lui demander :

– *Alors, ça marche ? Vous comptez bientôt décoller ?*

Il répondait :

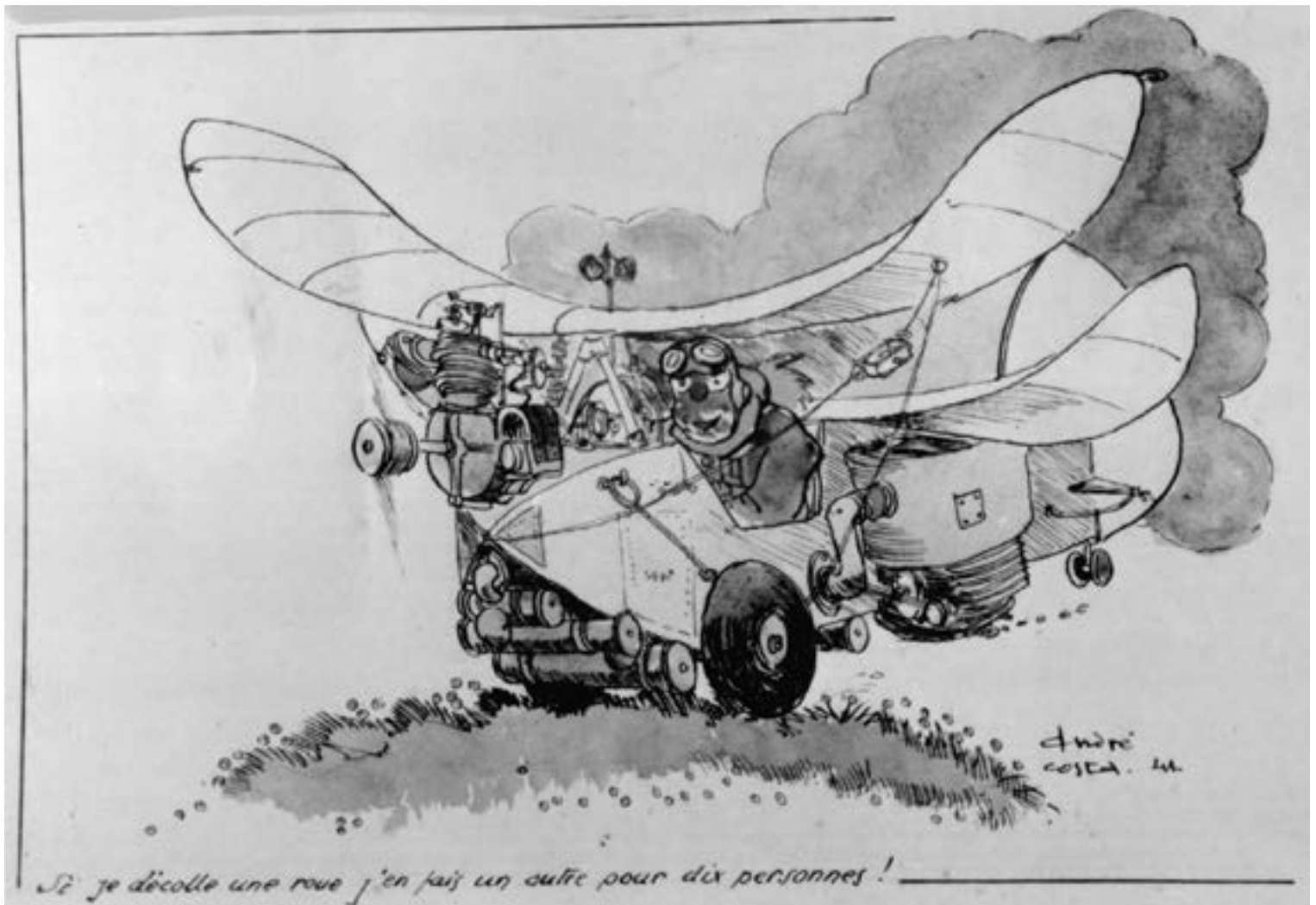
– *Certainement la prochaine fois. Le moteur est un peu faible, mais ça va aller !*

Huit jours se sont passés et aujourd'hui, il ne faut pas plus parler de *décollage*, devant un *Pouducieliste*, qu'il ne fallait parler de *nez*, devant Cyrano de Bergerac.

– *On ne peut faire, sans déchaîner la rage, la moindre allusion au fatal décollage.*

Un évènement sensationnel, pourtant, vient de se produire. Un *Pou du Ciel* a décollé. Il vole. Il est au-dessus de nous, à cent-cinquante mètres au moins !





▲ *Le Pou du Ciel vu par André Costa*

▼ *Le Pou du Ciel de Léon Comtat à Mahelma*



C'est un appareil construit par des gens de la Shell. Marignan, qui est le mécanicien de cette société, est radieux.

– *Enfin, on va pouvoir voler ! C'est pas malheureux, hein !*

.....  
Marignan est tué !

Il était à cent mètres d'altitude, à bord de ce seul *Pou du Ciel* qui ait vraiment volé à Maison-Blanche, quand l'appareil, après deux ou trois *montagnes russes*, a piqué jusqu'au sol.

Marignan, qui ne rêvait que vol et pilotage, est mort en pilotant.

Un travailleur. Un humble. Un brave garçon. Je l'entends encore me dire en frappant sa poitrine de ses mains noires :

– *On est les pauvres types, nous, les mécanos ! On vole jamais et on a toujours les mains dans la crasse !*

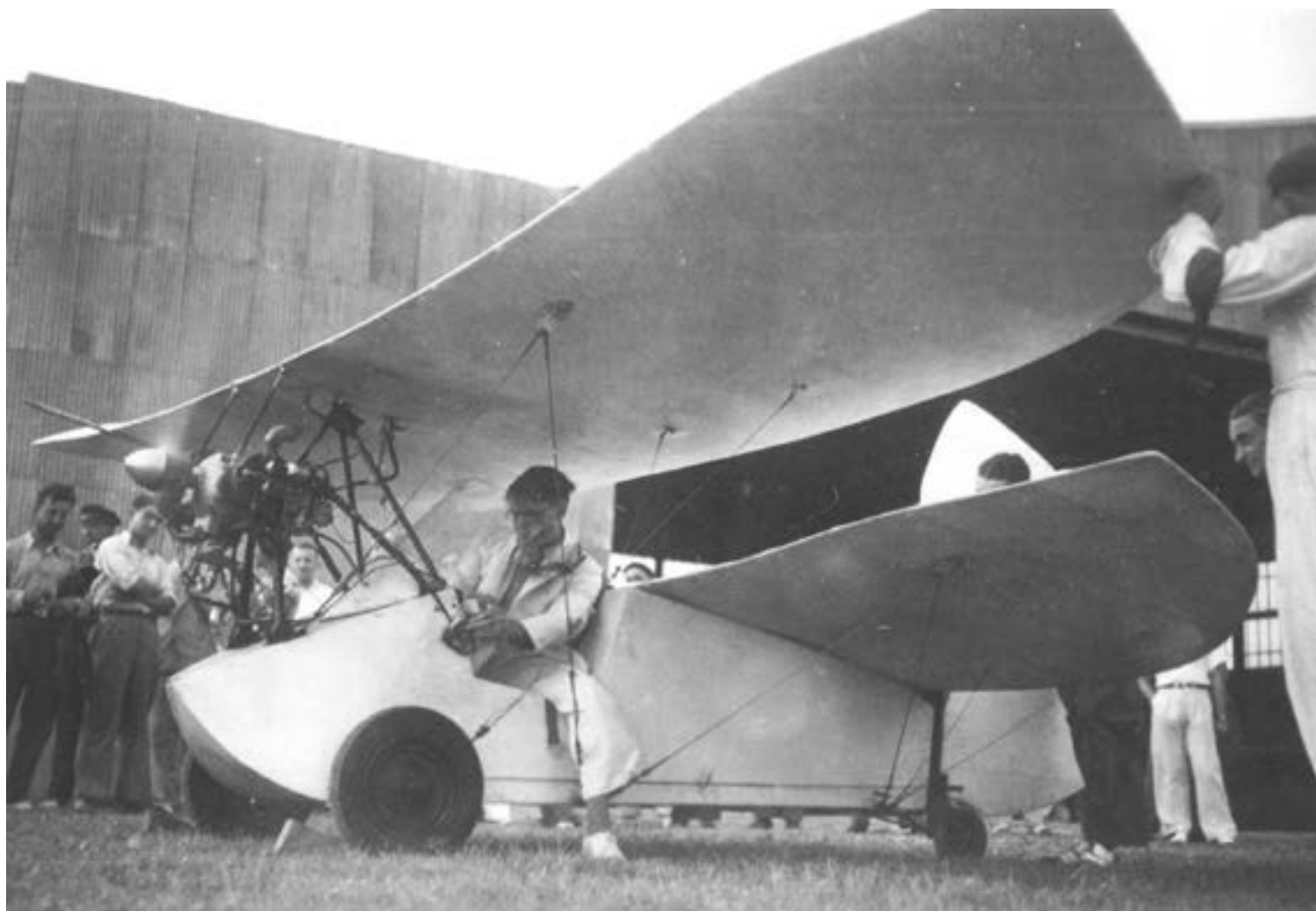
La seconde d'après, il travaillait allègrement en sifflant un air des faubourgs.

Un fervent aussi, combien de fois m'a-t-il exposé ses projets d'avenir :

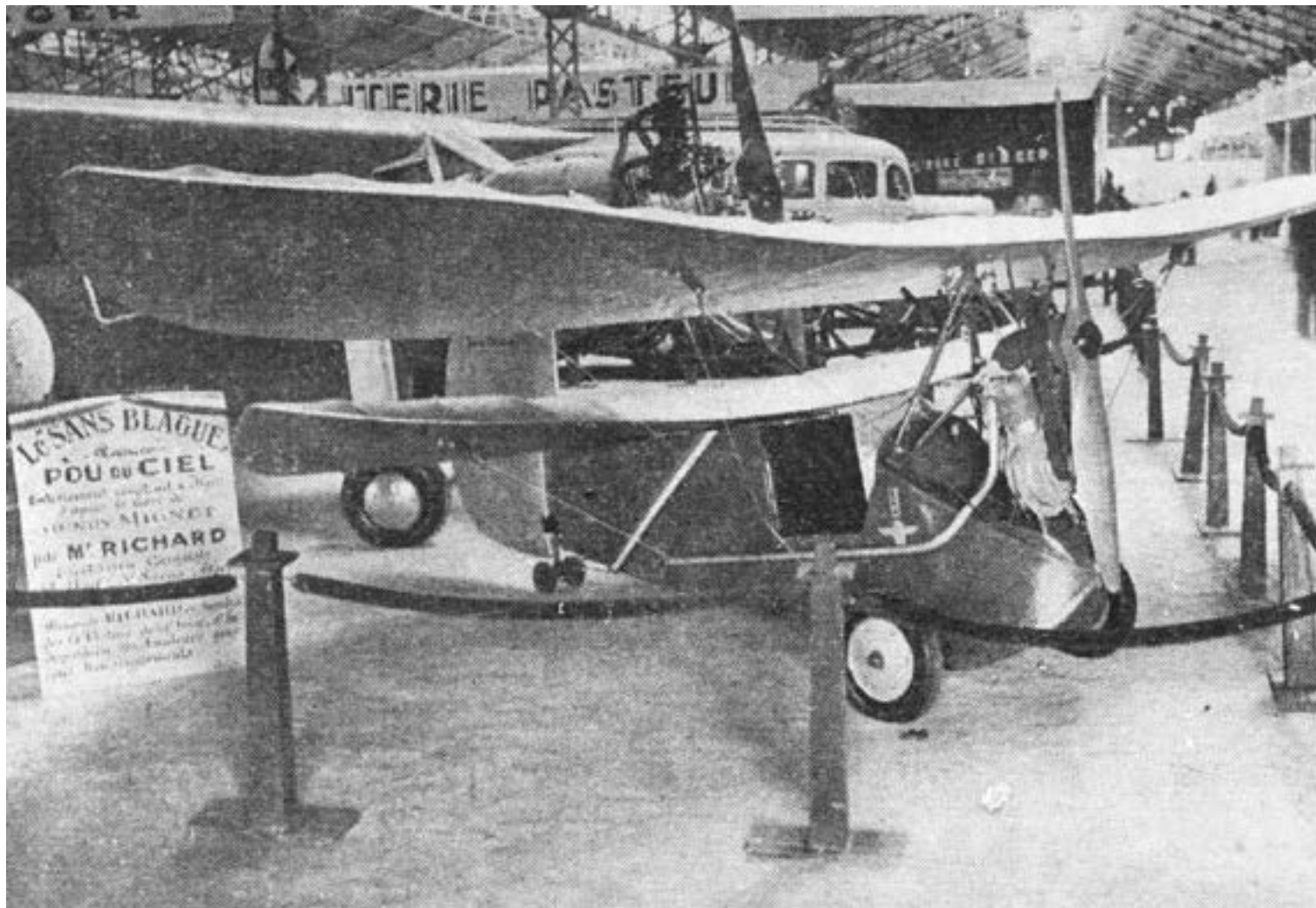
– *Je travaille la radio, si un jour je peux devenir radio navigant...*

Il a fini sans histoires. Tout à l'heure, le hangar résonnait encore de son verbiage de joyeux Parisien... Le décollage... Le piqué brutal... Un peu de poussière dans la vigne... Voilà...

▼ *Le malheureux Charles Marignan dans son Pou du Ciel*







▲ *Le Pou du Ciel de Richard à la foire d'Alger* ▼ *Le Pou du Ciel d'André Vanoni*



# L'hiver à Biskra

Je vais passer l'hiver à Biskra.

Des élèves-pilotes et quelques voyages en perspective.

Je quitte Alger à bord d'un Caudron *Luciole*. Six heures trente, mon petit biplan a décollé sans heurt, il monte maintenant régulièrement en très larges spirales, il faut atteindre douze-cents mètres avant de s'engager au-dessus des premières montagnes. L'air est vif. Des nuages blancs, légers flocons dont s'amuse un vent de sud-ouest, courent vers l'Atlas. Six-cents mètres, huit-cents, mille mètres. On découvre la côte qui se dessine, capricieuse, ourlée de blanc, de Dellys au Chenoua.

Quatorze-cents mètres, cap au sud-ouest, un dernier coup d'œil en arrière, la plaine, le Sahel, la mer, toute cette nature qui s'estompe, tandis que l'on s'isole dans l'azur du ciel. Les villages ne sont plus que des tâches roses sur la palette verte de Mitidja et, dans le lointain, au bord de la mer de turquoise, mille reflets montent vers le ciel, Alger s'allume au feu d'or du levant.

A gauche, tout près, si près qu'on croit le froler, le Bouzegza. Maintenant, durant près d'une heure, il faut survoler l'Atlas.

L'Atlas, région tourmentée qui hérissé vers le ciel, pendant des centaines de kilomètres, un enchevêtrement de pics.

L'Atlas, vision si grandiose que l'on se demande quelle baguette magique a bien pu figer là, au paroxysme d'une tempête, cet océan de pierres.

De temps à autre, sur un sommet, des gourbis épars, une fumée, seule trace de vie humaine.

L'avion se meut dans une atmosphère aux courants contrariés, il monte parfois irrésistiblement, porté par un *ascendant* puis, brusquement s'enfoncé comme aspiré vers le gouffre béant des vallées.

Au pied des derniers contreforts, un village : M'Sila. Puis, l'apaisement des Hauts-Plateaux. Droit devant, un miroitement, le chott El-Hodna.

A mesure que l'on avance vers le sud, les nuages disparaissent. Le ciel, complètement nettoyé, est d'un bleu limpide, profond.

Voici le chott : Marais salant à deux-cents kilomètres de la côte, il est à demi-desséché, c'est le sel qui marque de blanc sa forme et ses dimensions réelles.

Au loin, on distingue déjà l'Aurès.

Quelques pics désolés, enfin la chaîne des Zibans.

Et tout à coup, alors que les yeux sont encore habitués à tout ce grand désordre que l'on vient de survoler, le Sahara apparaît. Il est encore loin devant, un peu flou, bleuté...

Dans ce pays, la nature a tout exagéré. Tout à l'heure, on était impressionné par le paysage chaotique de l'Atlas, maintenant, tandis que l'on approche, on est halluciné par cette étendue trop uniforme, trop vaste, d'où l'on sent monter le mystère de toutes les immensités.

Les Zibans sont doublés. Voici Biskra.



▲ *Le Luciole passe sur l'Atlas, en route vers Biskra*

À l'endroit où meurent les dernières hauteurs, la *Reine des Zibans* agite au vent du sud sa chevelure de palmes.

Du vert, sur lequel tranche le blanc des minarets.

Huit heures quarante-cinq ! De la Méditerranée au Sahara en deux heures quinze.

On ne sait qu'admirer le plus, l'avion qui vous transporte ? Ou ce pays qui, sur des distances relativement restreintes, égrène toutes les richesses du tourisme : La mer, la montagne, le désert !

Le terrain est là, au sud.

Moteur réduit, l'appareil descend doucement, sans bruit, sans une secousse... Glissade à droite, glissade à gauche... Il est posé.

C'est la fin d'un beau film.

Au hangar, des membres du club m'attendent. Ils sont sympathiques, ils me souhaitent la bienvenue et m'accompagnent en ville.

Aussitôt arrivé, mon premier souci est de visiter le quartier indigène. Il en vaut la peine.

Dans la rue étroite où grouille une foule bariolée aux accoutrements pittoresques, les étalages se succèdent, exposant les marchandises les plus diverses. Les maisons, aux murs poreux, ont presque toutes un étage. C'est ce qui vaut le coup d'œil d'une suite de balcons de bois peints en vert, tout branlants, et qui prennent parfois des inclinaisons si inquiétantes que l'on marche, d'instinct, au milieu de la rue.

Les cafés sont nombreux. Au-dessus d'une porte basse, une planchette carrée, passée au vert, ornée d'un croissant ou d'une main de fatma, d'un jaune sale qui a voulu simuler l'or, avec l'inscription toujours pareille :

*Café maure tenu par Mohamed Ben Amar.*

Parfois le tenancier est un ancien militaire, fier de ses titres, on lit alors :

*Café maure tenu par le sergent Abd-el-Kader.*

Dès qu'on accède à l'intérieur, une impression se dégage d'activité, de vie intense. Mais ce n'est là qu'une impression donnée par ces gens entassés en désordre, par cet enchevêtrement de bournous et de têtes enturbannées...

Lorsqu'on s'est enfin accoutumé à l'ambiance et à la pénombre, on découvre la salle sous son aspect véritable. Le plafond est bas, les solives apparentes. Aux murs, des dessins naïfs, à même la chaux, représentent ici un chameau reconnaissable surtout à sa bosse exagérée, là un navire aux cheminées disproportionnées, voguant sur une mer trop bleue.

Le matériel est sommaire, quelques tables badigeonnées en vert. Le vert est la note dominante. Des bancs à accoudoirs sur lesquels on s'entasse jusqu'à saturation puis, pour ceux qui n'ont encore pu s'accoutumer à ce confort, voici des nattes.

Le café épais et le thé à la menthe sont servis sur des plateaux de cuivre travaillé.

Le jeu de domino est en vogue, sans un mot, les joueurs construisent inlassablement des lignes brisées, s'interrompant seulement pour prendre leur tasse, la porter à leurs lèvres d'un geste lent, presque solennel. Sur une natte, au milieu d'un groupe immobile, est posé le damier à pieds, au quadrillage en relief. Deux joueurs fument gravement le narghileh et, lentement, avec hésitation, poussent un pion de temps à autre.





▲ L'aérodrome de Béni-Mora installé par le Comité d'aviation de tourisme de Biskra

Ci-contre : Le président Lucien Schmidt



▼ L'arrivée d'André Heinzelmann à Biskra avec son Caudron Luciole



Un peu plus loin, un consommateur solitaire, accroupi, ramassé dans son burnous, une tasse vide devant lui. Il y a bien deux heures qu'il est là, dans deux heures, il y sera encore, somnolent, indifférent à tout ce qui l'entoure. Dans un coin, un garçon remonte un vieux phonographe, met un disque sur lequel est enregistré un chant arabe. Alors, du grand cornet vert et jaune, une plainte nostalgique coule, s'élève modulée, emplit la salle, faiblit, s'éteint doucement... Il ne reste plus que toutes ces formes blanches qui se meuvent, avec des allures de fantôme, dans une atmosphère trouble et bleutée... On ne peut se défendre alors de songer à tous les efforts accomplis pour civiliser cette peuplade, ils se meuvent avec nous dans la vie trépidante de l'époque, nos Indigènes, mais, lorsqu'on les a vu chez eux, vivre leur vraie vie, on doit convenir que l'Afrique ne nous a pas tout livré. Après un siècle de domination, quelque chose subsiste, vague, qui nous échappe : L'infini d'un désert insondé... L'âme d'une population incomprise... Tout l'Islam...

Je retourne vers le centre de la ville. Je suis invité par l'Aéro-club à un apéritif de bienvenue. Apéritifs de bienvenue, apéritifs d'adieu... Voilà la vie !

Une quinzaine de personnes sont groupées autour de la table. J'examine ceux qui seront mes compagnons de cet hiver : Le président, Monsieur Schmidt, un colosse ! Une montagne avec une tête frisée ! Il a une bonne grosse voix, dès la première conversation j'ai compris : Le plus brave homme de la terre, mais que voulez-vous... Biskra est encore plus au sud que Marseille !

De Blonay, à l'éternel sourire, Cravero, Lloret, Pizafferri, etc. Voici un nouvel arrivant : Le sergent-chef Allet, chef du poste météorologique. Vraiment, il manquait, celui-là ! Quelque chose de rond, de rouge, enveloppé d'un manteau de cuir et surmonté d'une casquette d'aviateur. Il est de Marseille ! Il prend à peine le temps de serrer des mains.

– *Il vient de m'arriver une aventure...*

Monsieur Schmidt ne le laisse même pas finir. Il le coupe d'un air dédaigneux :

– *C'est rien ça ! Moi, l'année passée...*

Allons, le Marseillais n'est pas de force !

▼ *Le 4 mai 1933, baptême du De Havilland Moth de Jacques du Jonchay par l'abbé Martimort*







▲ *Les membres du Comité de tourisme aérien de Biskra autour de Maryse Bastié et Joseph Thoret : Robert Lloret, Duprat, Causse, Lucien Schmidt, Simon de Blonay, Alfred Thiebault, Maryse Bastié, Jacques du Jonchay, Joseph Thoret, Maurice Fourneyron, Guérard, et Prévost*

*Ci-contre : Maryse Bastié et le bachagha Si Bouaziz Ben Gana, le 26 février 1933*

▼ *Les chefs musulmans accueillent des personnalités*



# Evacuation sanitaire à Biskra

L'aérodrome de Biskra. Un hangar et un petit local. Vers le nord, l'Atlas, vers le sud, le désert.

Monsieur Schimdt est avec moi. Il m'explique l'œuvre accomplie par le club, il précise :  
– *Biskra est maintenant une escale hospitalière, les touristes aériens peuvent maintenant s'y ravitailler, abriter leur appareil, y séjourner même.*

Mon compagnon me montre ensuite les derniers travaux effectués : Un puits que l'on vient de creuser, des arbres que l'on vient de planter.

Ah ! ces arbres !... Le président les examine tous les jours. Il en compte les feuilles et, lorsqu'il découvre une nouvelle pousse, son visage rayonne.

Vers dix heures, coup de téléphone. Monsieur Schimdt est allé répondre. Il revient essoufflé, l'air important, il appelle les manœuvres :

– *Vite, le Phalène en route !*

Il m'explique :

– *Il vous faut emmener le docteur près de Touggourt, une opération urgente !*

Le *Phalène* quatre places, *Reine des Zibans*, est sorti. Dix minutes plus tard, le docteur Laurent arrive. Encore un plus de cent kilos ! Est-ce le pays qui veut cela ?

Nous avons décollé. Le docteur est à côté de moi. Il lui faut, pour s'asseoir, une partie de mon siège en plus du sien. Je suis obligé de m'installer en biais et de me livrer à des exercices d'assouplissement pour atteindre les commandes. L'arrière de la cabine est occupé par l'infirmier indigène, une trousse, une table d'opération pliante, etc.

L'avion, chargé, monte mal, mais qu'importe : Aucune hauteur à survoler. L'endroit où nous allons atterrir est même à quelques mètres au-dessous de la mer.

Dès l'atterrissage, une voiture nous transporte à trois kilomètres de là. Un petit groupe de maisons de terre, quelques palmiers. Le caïd de la région nous salue et conduit le docteur auprès du malade.

Des Indigènes arrivent de tous côtés, ils se groupent, silencieux et admiratifs, plusieurs d'entre eux doivent la vie au *toubib* et à l'avion.

Mais voici le docteur, l'opération est déjà terminée.

– *Voilà, ça y est ! Mais si nous étions arrivés quelques instants plus tard...*

Il termine sa phrase par un geste significatif.

C'est dans ces pays où les habitants sont isolés de tout et de tous que l'on se rend vraiment compte des possibilités de l'avion !

Déjeuner chez un colon d'Ourir.

Retour au port d'attache au crépuscule.

Le crépuscule à Biskra !

J'ai vu le soleil disparaître derrière les doux vallons de France, j'ai vu ces derniers feux expirer sur la moire de la baie d'Alger, j'ai vu les coupoles d'El-Oued allonger leur ombre sur les dunes empourprées, j'ai vu, enfin, la nuit envelopper le Grand Erg... Mais

je resterai à jamais ébloui d'avoir contemplé, ce soir, l'Aurès, gigantesque améthyste, chatoyant aux rayons du couchant.

Et, tandis que je porte vers le sud un regard saturé de teintes impossibles, je n'ai plus devant moi, saisissant contraste, que la steppe sombre et vaporeuse ! ... Au loin, une fumée monte de cette immensité éthérée... Quelque bateau fantôme errant sur une mer de rêve...

.....

Mon séjour à Biskra s'est fort bien passé. Quelques petits voyages intéressants.

El-Oued et Tozeur, surtout, méritent d'être vues.

El-Oued est un spectacle unique, des centaines de palmiers groupés par bouquets de cent-cinquante à deux cents, au fond d'énormes entonnoirs de sable. Les maisons, toutes coiffées d'une coupole, sont bâties en rose de sable.

Lors de mon premier voyage à El-Oued, j'avais pour passagers un notable indigène, Si Ferrat, et un Espagnol, le marquis de la Gandoura.

Nous avons déjeuné, ce jour-là, chez l'aimable bachagha de l'endroit et le marquis a passé une bonne partie du repas à nous expliquer qu'un de ces ancêtres avait coutume de revêtir, par-dessus son armure, une blouse blanche (*gandoura*) et que, pour cette raison, lui-même se nommait aujourd'hui le marquis de la Gandoura.

Quels farceurs, ces ancêtres !

J'ai connu Tozeur en y conduisant deux joyeux compagnons, deux Parisiens en voyage d'agrément. Ils étaient voués au champagne. Avant, pendant, après le repas, champagne !

Dans la soirée, nous sommes allés à Nefta, à quelques kilomètres de Tozeur. Un enchantement. Mais il faut remonter un cours d'eau, peu profond malheureusement, à dos de mulet.

J'ai eu le temps de songer, ce jour-là, tandis que je me retrouvai assis dans l'eau, à égales distances entre les deux berges, aux inconvénients que présente un déjeuner au champagne, lorsque l'on doit, ensuite, utiliser le dos d'un mulet.

▼ *L'aérodrome, baptisé aérodrome Thoret après les exploits du capitaine Joseph Thoret, hélice calée*



# Epilogue

Maison-Blanche.

Six mois plus tôt, dans la grisaille d'une aube, je m'envolais vers le sud.

Je suis là, aujourd'hui, dépaycé, sur cet aérodrome dont les moindres détails me sont pourtant familiers. Que s'est-il passé ? Pourquoi ce silence ? Pourquoi le terrain est-il désert ?

Hélas ! Voici cinq ans à peine, je contribuais, enthousiaste, à la création d'une aviation neuve. Maintenant, sur ce terrain où nous avons su créer un milieu si vivant, dans ces hangars qui furent témoins de notre activité, des gens à demi désœuvrés se meuvent indolemment dans le vide !

Etait-ce donc la peine qu'ils se substituent à nous pour aboutir à cela ? Voilà une victoire dont nous n'aurions pas voulu ! Nous étions prêts à les applaudir sans réserve, si l'aviation avait gagné au change. Mais est-il nécessaire, même, de comparer ce qu'ils font à ce que nous avons fait ! Je ne veux pas entamer, ici, une discussion, ce n'est pas mon rôle, mais, s'il fallait un jour stimuler des mémoires défaillantes, les chiffres seraient là, cruellement impartiaux !

J'ai, pour ma part, donné cent pilotes à la France. Cinq mille heures de vol se sont effectuées, sans le moindre *coup dur* sous ma direction. Je n'en ai retiré aucune compensation et pourtant, *je le ferai encore, si j'avais à le faire.*

Aucune compensation ? Si, tout de même !

L'assurance de sentir désormais, tournés vers moi, des souffles d'inaliénable sympathie ! La fierté d'avoir lutté et créé à l'âge où beaucoup d'autres en sont encore aux préliminaires de la vie ! L'orgueil, enfin, d'avoir initié cent profanes dans le ciel de mon pays natal !... Mais tout cela, c'est le passé...

Et il y a l'avenir...

Des jeunes pilotes à entraîner, d'autres profanes à initier, des fervents à faire voler, la masse à convertir... Et, qui sait ?... Un chapitre à écrire dans l'histoire de l'aviation de tourisme algérienne : *Maison-Blanche la Ressuscitée !*

.....

J'ai essayé de ranimer, dans ces pages, mes années vécues à Maison-Blanche.  
J'ai noté, au fil de mes souvenirs, les instants de gaîté, les heures sombres.

La vie telle qu'elle a passé.

Tout à l'heure, j'ai décollé à bord d'un petit Farman 402.

Je vole sans but, au-dessus de la baie, dans l'ennivrante douceur d'une fin de journée.

Minute d'extase où tel paysage que l'on croyait intime à des formes encore inconnues, prend des tons que l'on ignorait !

Vol de groupe sublime où le Rêve est chef de patrouille !

Le crépuscule...

Une légère brume monte du sol et de la mer, le paysage s'unifie.

Je songe...

Les personnages que j'ai fait vivre dans mon livre sont maintenant séparés.  
La mort a pris les uns, la vie a dispersé les autres... Mais dans l'aviation, les souvenirs sont inaltérables ! Même lorsque l'on est à terre, des détails insignifiants nous reportent à un instant précis de l'existence.

Une moto qui imprègne l'air de vapeur d'huile de ricin, odeur évocatrice des premières envolées et des pistes d'antan, le ciel qui s'emplit du bruit familier d'un moteur et voilà le passé qui s'anime !... Maintenant, à bord, je le revis intensément.

Devant moi, à travers le halo de l'hélice, je le vois défiler le film de ces années où nous avons créé dans la fièvre et l'enthousiasme ! Et un jour peut-être, aux yeux éblouis d'une génération de l'avenir, apparaîtra, tel se révèle une encre sympathique, l'histoire de l'aviation légère racontée dans l'infini de l'azur algérien par des millions de sillages argentés !

Dans le ciel, pâle encore, les étoiles s'allument... J'ai réduit... L'ombre a effacé l'horizon... Au-dessous, la plaine embuée a aussi ses étoiles et, tandis que mes ailes fines glissent doucement vers le sol, un autre firmament semble monter vers moi.

# Le destin d'un Stampe



Le Stampe n° 1018 F-BDKQ de l'Aéro-club d'Algérie, construit par l'AIA d'Alger en 1947, est baptisé *André Heinzelmann* le 22 mai 1949 à Maison-Blanche par Monseigneur Pinier.



Ce Stampe est vendu, le 3 septembre 1957, à l'Aéro-club de Fès, au Maroc, où il est alors immatriculé CN-TUI puis abandonné (photo ci-contre).



Garé pendant longtemps en piteux état, il arrive en France où, après avoir changé plusieurs fois de main, il devient, en décembre 2010, la propriété de Christian Amann.

Christian Amann, après une restauration profonde, le fera revoler en 2016, sous l'immatriculation F-AZSV.

Voir le blog : Christian-AMANN - Mon Stampe - Skyrock.com.



**Pierre JARRIGE**

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

ISBN 978-2-9506620-4-0

Janvier 2016

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite