

## MADAGASCAR - PARIS

**En tentant de battre le record de vitesse,  
l'aviateur Finat se tue en Afrique.**

**SON COMPAGNON, DE FORGES, EST GRIÈVEMENT BLESSÉ**

*L'ouest-Eclair – 22 avril 1935*

DAAR-ES-SALAM, 21 avril.

Les aviateurs Maurice Finat et- Paul de Forges, qui étaient partis de Tananarive vendredi 19 avril, à 15 heures (G. M. T.) pour tenter de battre le record de vitesse Madagascar - Paris au retour d'un voyage qu'ils avaient effectué rapidement de Paris à Madagascar avec un monoplane biplace, Farman 359 F-ALMK à moteur Gipsy de 135 CV, ont été victimes d'un terrible accident. Ces aviateurs avaient fait escale à Moshi, où ils étaient arrivés à 14 heures, retardés par le mauvais temps, et étaient repartis ce matin en direction de Juba et Khartoum. Soudain, l'appareil fut pris dans de violents remous aux environs de la montagne Saya et vint s'écraser sur le sol. Les indigènes ont pu dégager des débris les deux malheureuses victimes mais Maurice. Finat avait été tué sur le coup. Quant au second pilote ; Paul de Forges, il est grièvement blessé.





**Paul De FORGES – 1912/1943 (M.P.L.F - Normandie Niémen)**  
**Maurice FINAT – 1894/1935**

N. D. L. R. — Maurice Finat avait contribué pour une large part à répandre le goût de l'aviation en province. Aviateur de premier ordre, il était très connu dans l'Ouest, où il avait participé à de nombreux meetings de propagande organisés par L'Ouest-Eclair, notamment à Rennes et à Nantes, où ces manifestations aériennes, encore nouvelles à l'époque, avaient obtenu un succès considérable. L'aviation fait aujourd'hui en sa personne une perte irréparable.

\*\*\*\*\*

## LA MORT DE FINAT

Par Paul DE FORGES

Revue du Ministère de l'Air – 15 septembre 1935

*Paul de Forges nous a remis le carnet de route qu'il a tenu, jour par jour, dans son voyage vers Madagascar, avec le regretté Maurice Finat. Ces pages écrites au hasard des escales, puis terminées pendant le long séjour que de Forges a fait, après son accident, à l'hôpital de Moshi, constituent un exposé saisissant des épreuves d'un équipage sur l'un des parcours les plus difficiles de l'Afrique.*

*Nous regrettons que le manque de place nous oblige à ne donner ici que les dernières pages de ce manuscrit tout à fait remarquable. Les nombreux amis de l'éminent pilote, si prématurément disparu, liront avec une émotion profonde cet hommage de son camarade de bord.*



*Maurice Finat dans la carlingue*

\*\*\*\*\*

**19 AVRIL**



*Le départ de Finat et de Paul de Forges sur leur Farman 359  
(Marignane, 19 mars 1935)*



*L'entonnoir de forêt tropicale où se brisa l'avion de Finat et de Paul de Forges  
à Ivato, mais les bancs de brume, heureusement, s'immobilisent vers l'est.*

Nous rêvons, Finat et moi, de battre le record de vitesse entre Tananarive et Paris, record que nous avons manqué de peu en volant vers la grande île. Finat m'invite à tenir notre journal de route à mes courts moments de loisir. Je griffonnerai mes notes au crayon sur un petit carnet où et quand je pourrai.

Le vendredi 19 avril, avant le lever du jour, nous nous rendons au terrain d'Ivato accompagnés du commandant Dire, de René Lefèvre, de Jean Assollant et de diverses personnalités et amis de l'Aéro-Club de Tananarive.



*Maurice Finat*

Ce n'est pas sans mélancolie que nous disons adieu à l'île accueillante où, depuis 15 jours, nous avons été comblés de tant de prévenances et de sympathie. Tous ces compagnons que nous y laissons semblent déjà de vieux amis : c'est triste de les quitter !

Sur la route qui mène au terrain, nappes de brouillard, temps maussade. La nuit est encore très profonde quand nous arrivons

L'avion est sorti du hangar éclairé par les phares de nombreuses autos. Le vent se lève, commence à souffler en rafales. Cette nuit de départ a quelque chose de sinistre. Dans quelques minutes nous allons nous enfoncer dans ces ténèbres au-dessus du sol montagneux.

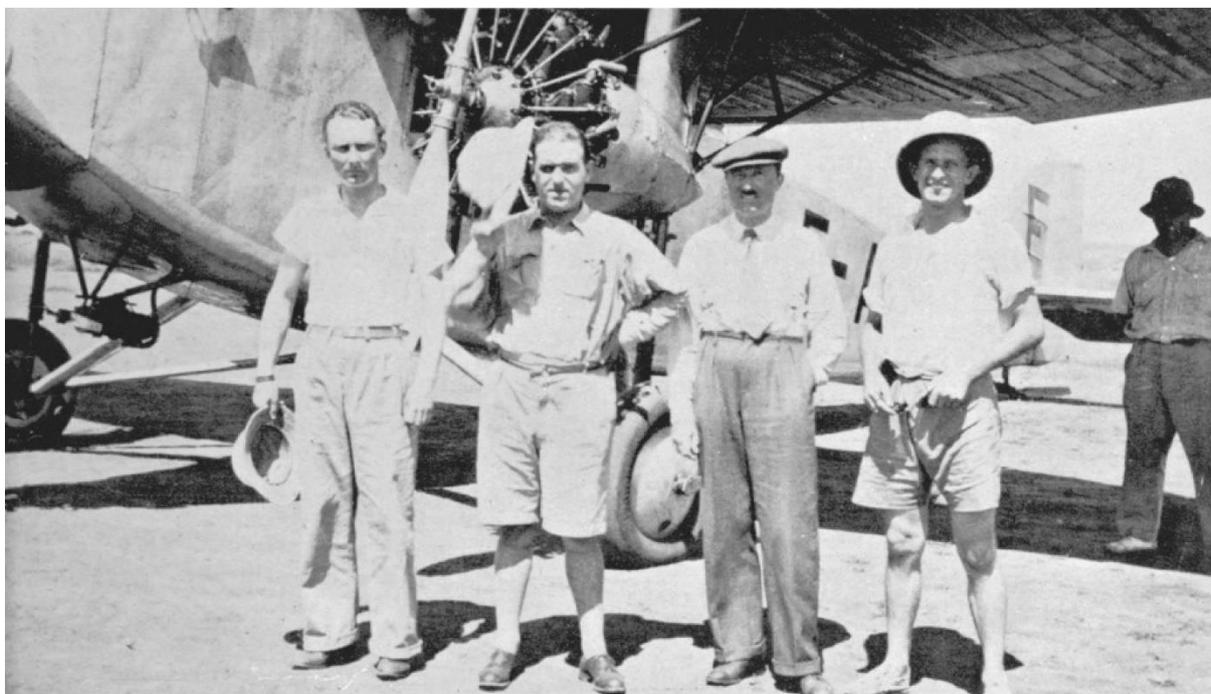
Le moteur est parti au quart de tour. Voici maintenant que la brume s'approche et menace d'envahir l'aérodrome. Pas de temps à perdre : il faut nous hâter. Adieu rapide aux amis. Nous roulons vers l'extrémité ouest du terrain et nous décollons dans une nappe de brouillard qui vient à notre rencontre.

L'altitude d'Ivato et les hautes herbes de la piste nous ont forcés à partir avec le minimum d'essence. Le plein sera complété à Andrafiavelo. L'avion peu chargé ne roule pas longtemps. C'est heureux, car nous avons à peine quitté le sol que la brume envahit tout. Elle se condense avec une telle rapidité que le temps d'effectuer notre premier virage et de revenir au-dessus du terrain tous les alentours sont bouchés ; nous ne distinguons même plus le hangar. Peu importe : notre cap est pris ; nous fonçons dans la nuit au-dessus des montagnes sombres, dont les sommets seuls émergent.

Vers 6 heures, le jour commence à poindre. Scintillations des rivières. Les sommets dénudés sortent de l'ombre et prennent un aspect fantastique. Paysage lunaire.

A 7h 30, nous nous posons sur le terrain d'Andrafiavelo où nous sommes parfaitement reçus. Nous n'y restons que les minutes nécessaires au ravitaillement. Cette fois, décollage au maximum de la charge. Finat a pris les commandes. Au premier essai, l'avion part en cheval de bois ; d'un coup de frein, Finat le rattrape. Splendide ! Mais l'appareil a un peu travaillé, les jambes de force sont légèrement faussées. Nouvelle tentative : nous prenons le départ au-delà des balises et au milieu du terrain la béquille traîne encore à terre. Finat rassemble toute son énergie et d'une poigne sans réplique arrache l'avion à

l'extrême limite de la piste. Nous passons au ras de la pompe à essence. Nous avons eu chaud ! Je me penche sur mon camarade pour lui crier mon admiration. Le sourire par lequel il me répond semble dire que c'est une chose toute naturelle, qui ne mérite pas de compliments. Une fois de plus, j'admire cette modestie de Finat qui s'allie chez lui à tant de maîtrise, à tant de cran.



*Sur le terrain d'Andrafiavelo*

Il est 9 heures. Nous sommes en pleine mer, non loin de la petite île de Juan de Nova que notre glorieuse Maryse Hilsz connaît tout particulièrement. Cette terre minuscule est un jalon bien appréciable au cours de la traversée du canal de Mozambique que nous effectuons pour la quatrième fois depuis trois semaines, non sans que la faune marine des requins ne mette en ma pensée un vague malaise.

Le temps est nuageux. Nous volons au-dessus d'un tapis blanc, à 1 500 mètres. Par intervalles, nous apercevons la mer grise, frangée d'écume.

Un peu avant 11 heures, nous arrivons en vue du continent africain. Quelques instants plus tard, nous tournons au-dessus de la petite île de Mozambique pour nous signaler.

Nous volons vers le nord, en suivant la côte. De grosses masses nuageuses nous assaillent et nous obligent à monter encore. Les trous se font plus rares. Les délicieux paysages contemplés à l'aller se dérobent, cette végétation luxuriante où foisonnent

les cocotiers, les bananiers, les paillottes des villages nègres écloses par groupes comme de curieux champignons.

A 4 heures, passage au-dessus de Dar-es-Salam. Nous virons encore pour nous faire reconnaître. La côte jusqu'à Zanzibar, puis nous nous enfonçons au-dessus de l'Afrique.

Le temps s'assombrit, devient menaçant ; la pluie nous cerne, la visibilité est nulle. Nous cherchons à rejoindre la ligne de chemin de fer qui relie Monbaza à Moshi afin de la suivre ensuite jusqu'à cette bourgade où nous devons faire escale. Mais que ce repère est long à trouver ! La brousse, rien que la brousse...

Enfin, nous atteignons la voie ferrée à l'embranchement de Voi : nous ne sommes plus qu'à trois cents kilomètres de Moshi, mais la nuit équatoriale tombe vite et menace.



*L'avion brisé dans la forêt*

Heureusement le vent est pour nous : il nous pousse et nous atteignons Moshi avant l'obscurité complète. Je saute de la carlingue. Finat est radieux. Nous avons parcouru 2 300 kilomètres depuis le matin ! C'est un magnifique début qui nous permet tous les espoirs. Nous nous voyons déjà au Bourget.

A la lueur d'un phare d'auto, les pleins sont rapidement terminés et nous nous dirigeons vers le petit hôtel du lieu, nullement fatigués, pleins de joie et de confiance. Les habitants de Moshi, extrêmement hospitaliers, nous font un aimable accueil. Repas très gai, bonne nuit : la vie est belle.

## 20 AVRIL.

Le samedi 20, nous sommes sur pied vers cinq heures. Finat a son large et franc sourire, ce sourire de gosse qui le rend si sympathique. Moi, je ne me suis jamais senti si joyeux de m'envoler...

Le ciel n'est pas très engageant, mais sait-on jamais ce qu'il faut en penser dans ces régions où la météo est illusoire, où le temps change d'une minute à l'autre ? Et puis, notre étape d'hier a été trop belle : il faut partir.



*L'hôpital de Moshi (Tanganyika)*

A 6h 30, le moteur tourne. Nous nous dirigeons vers les balises de l'extrémité du terrain. Nous sommes à pleine charge. Pour décoller, Finat emprunte la piste cimentée des avions des Imperial-Airways. Une fois de plus, l'arrachage du zinc très lourd met en valeur ses remarquables qualités de pilote. Je ne me lasse pas d'admirer mon compagnon de bord.

Nous tournons d'abord à 100 mètres au-dessus de Moshi, puis nous prenons notre cap de route. Le ciel est décidément très couvert. Nous utilisons un étroit couloir de visibilité pour passer les premières collines qui barrent notre itinéraire. Ce premier franchissement nous amène en pleine région montagneuse, cette terrible région du Kilimandjaro, dédale sur lequel la forêt vierge a tendu partout ses rets impénétrables.

Les nouvelles montagnes qui se dressent devant nous sont en partie recouvertes ; la brume menace de tout envahir. Je suis inquiet et fais part de mes craintes à Finat. Il me montre un point plus clair à l'horizon et me dit : « Nous devons trouver le beau temps au-delà de ces hauteurs ». Nous poursuivons dans cette direction, mais la brume s'épaissit d'instant en instant. La situation est critique. Nos yeux sont rivés sur nos instruments de bord. P.S.V. complet par moment. Etant encore trop chargés pour monter, nous sommes obligés de survoler à faible altitude un paysage chaotique. Tout à coup, l'avion est attiré vers le sol par un courant descendant. J'ai l'impression de tomber au fond d'un gouffre ; mes yeux cherchent une issue et je n'aperçois de toutes parts que des murs de forêts. La catastrophe est inévitable ! Finat me paraît d'un calme surhumain ; je ne puis voir son visage, mais aucune nervosité ne se trahit dans ses gestes. Il essaie, plein moteur, de remonter. L'air n'est pas porteur et nous nous sentons descendre de plus en plus. Nous sommes trop près du sol pour nous jeter en parachute. Plus d'issue : tout est fini ! Une dernière fois, j'entends la voix de mon pauvre ami : il parle posément, sans cri, et je ne puis saisir ses paroles. A partir de ce moment, ma mémoire a des lacunes. Je me souviens seulement d'une vision de verdure venant à moi avec une vitesse d'éclair, d'un fracas formidable de branches cassées, et puis plus rien... un grand trou noir.

Au bout d'un temps que je ne puis évaluer (quelques minutes, quelques heures ?... je ne sais pas) je reprends connaissance. Tout est silencieux autour de moi. De vagues bruissements de feuilles... Je ne comprends pas du tout ce qui m'arrive ; je n'ai pas le courage d'ouvrir les yeux pour voir où je suis. Au sortir de cette torpeur, la vue des débris de l'avion me rend à la terrible réalité. Je ne puis retenir un cri en voyant sortir un os de la jambe gauche de mon pantalon : « Mon pied ! Où est mon pied ? » Hélas ! il pend en-dessous presque arraché. L'os de mon bras gauche également cassé sort de mon poignet. Mais je ne souffre pas de ces blessures : l'estomac seul me fait horriblement mal et j'ai l'impression d'étouffer. Tout à coup, j'aperçois mon pauvre camarade pris sous la carlingue. Je ne vois que son dos replié, mais j'imagine qu'il ne peut se dégager seul et qu'il souffre affreusement dans cette position. L'idée qu'il peut être mort ne me vient pas. Je lui crie : « Ne t'en fais pas, mon vieux Finat, j'arrive ! » Je parviens à me traîner jusqu'à lui et, ne pouvant le voir, je passe la main sur son visage. Effroyable sensation dont je me souviendrai toute ma vie : sous mes doigts, le froid de la mort ! Alors je me mets à pleurer comme un enfant, à crier : « Finat ! mon vieux Finat ! Ce

n'est pas possible, tu n'es pas mort ! » Ces cris m'épuisent ; je retombe sur les débris de l'avion, et, c'est à nouveau le trou noir... Quand je me réveille pour la seconde fois, des indigènes se pressent autour de nous. (Ce sont eux qui nous ont découverts dans la forêt). Un missionnaire protestant, le Révérend Becker, prévenu par eux est accouru. Il appartient à la mission de Shira qui se trouve en pleine montagne, à une heure et demie de marche de l'accident. Il me donne les premiers soins et me reconforte. Puis, un chirurgien anglais de Moshi et deux autres docteurs arrivent. Je suis opéré sur place. Le docteur Sanderson, de l'hôpital européen de Moshi, (à qui je dois ma jambe et la vie sans doute) décide de surseoir à l'amputation et réussit une opération des plus délicates. Le soir même je suis hospitalisé à Moshi où l'on ramène en même temps le corps de mon pauvre ami.

## **8 JUIN.**

Pendant plusieurs jours les médecins m'ont cru perdu et ce n'est qu'au bout de quinze jours qu'ils ont pu répondre de me conserver la jambe ; grâce à leurs soins intelligents et dévoués, je sors aujourd'hui, en bonne voie de guérison, du petit hôpital, où pendant six semaines, j'ai tant souffert.

## **11 JUIN.**

Avant de quitter Moshi pour Monbaza, où je dois m'embarquer le 14 sur le Bernardin de Saint-Pierre, avec ma mère qui m'a rejoint ici par avion, je vais dire un dernier adieu à mon pauvre et cher Maurice Finat et porter des fleurs sur sa tombe.

J'ai le cœur affreusement serré de laisser ainsi tout seul, dans ce petit cimetière colonial, celui qui fut pour moi le compagnon des bonnes et des mauvaises heures, qui au cours de ce long et dur voyage, a partagé mes espoirs, mes craintes, mes souffrances, mes joies. Je songe avec émotion à son dernier geste dont j'ai eu la preuve évidente et qui m'a sauvé : quelques secondes avant de mourir, alors que son petit avion désarmé, refusait, pour la première fois, de lui obéir, Maurice Finat avait la présence d'esprit de faire fonctionner les extincteurs, supprimant ainsi le risque d'incendie. Il a fait son devoir jusqu'au bout avec calme et lucidité. Comme tous, j'ai pu apprécier sa valeur et sa vaillance, mais mieux que beaucoup d'autres, j'ai été à même de connaître son cœur et je conserverai toute ma vie, avec le regret de sa mort, le souvenir de l'ami loyal et franc qu'il fut pour moi.



*Le missionnaire révérend Becker et sa femme*

*Paul DE FORGES  
Juin 1935 - Moshi*

\*\*\*\*\*

## La carrière de l'aviateur Finat



Maurice Finat était né le 29 juillet 1894 à Bordeaux. Diplômé ingénieur de l'Ecole Bréguet de Paris en 1914, mobilisé au 134<sup>ème</sup> d'infanterie de septembre 1914 à novembre 1915, il passe dans l'aviation et est affecté à l'escadrille M F 20.

Titulaire de la Légion d'honneur, médaillé militaire, six citations, depuis sa démobilisation, Finat est toujours resté dans l'aviation. Secrétaire général de la Ligue des pilotes aviateurs 1919-1921 ; vice-président de l'Union des pilotes civils de France 1925-1927. Il comptait plus de 5.000 heures de vol.

Classé dans de nombreux concours, il gagna en 1927 le concours international d'avions légers de Zurich. Il établit le record du monde de distance en circuit fermé (1.146 kilomètres), avec Labric et le record du monde de distance en ligne droite pour avions légers biplaces, ayant à bord Mme Finat (368 km).

En 1928, il devient titulaire du record de distance en circuit fermé (1.740 km.) et du record du monde de durée sur avion léger monoplace.

En 1931, il gagne le concours national d'avions de tourisme.

En 1933, il est classé second dans les « Douze Heures » d'Angers. Il participe au Tour de France de l'U.P.CF.; remporte les 1<sup>ère</sup> 2<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> places dans la Coupe Zénith Internationale. Titulaire du record du monde de vitesse sur 100 km. (avions légers), Maurice Finat fut également fondateur de « la Ligue des pilotes aviateurs » qui, à l'issue de la guerre, groupa tout le personnel navigant.

Il se tue le 20 avril 1935 au retour de Madagascar en tentant de battre le record de vitesse de Tananarive à Paris.

\*\*\*\*\*



**1920 - Maurice Finat**



**1920 - Maurice Finat – Angers  
Avion militaire Dorand AR.1 reconverti en appareil de tourisme triplace**



**Le même appareil à Vitré**



**1925 – Maurice Finat**



**1925 – Maurice et Denise Finat  
Caudron C.60 – F-AGAG**

### **Maurice Henri FINAT**

Chevalier de la légion d'honneur

- Né le 29 juillet 1894 – Bordeaux (Gironde)
- Décédé le 20 avril 1935 - En Afrique, au retour d'un raid à Madagascar (40 ans)
- Ingénieur de l'école Breguet à PARIS
- Fils de Barthélémy Raoul FINAT et de Marie QUÉRAT
- Chevalier de la légion d'honneur

marié le 21 janvier 1921, Paris 17<sup>ème</sup> avec :

### **Denise Jeanne LESAGE DUHAZAY**

- Née le 14 novembre 1898 - Paris 8<sup>ème</sup>
- Décédée le 8 avril 1950 – Laval (Mayenne) (51 ans)
- Fille de Paul Jules Lucien LESAGE DUHAZAY et de Henriette Eugénie POITEVIN

**1925 – 2<sup>ème</sup> Fête de l'Aviation de Vincennes**  
**Maurice Finat accueille les Officiels**  
*(Série de huit photographies)*



.... MAURICE FINAT



*Chevalier de la Légion d'Honneur*

*Secrétaire Général du Comité Permanent  
des Grandes Journées d'Aviation de France*

*Administrateur-Délégué de la Société  
pour le Développement de l'Aviation*

**Commissaire général  
de la 4<sup>e</sup> Fête Aérienne de Vincennes...**

9

**Maurice Finat**

**Chevalier de la Légion d'Honneur  
Secrétaire Général du Comité Permanent  
des Grandes Journées d'Aviation de France**

**Administrateur-Délégué de la Société  
pour le Développement de l'Aviation**

**Commissaire général de la 4<sup>e</sup> Fête Aérienne de Vincennes...**





Lioré et Olivier





**1926 - Coupe d'aviation Zenith - Maurice Finat et Blanc Maillard**



**1928 - Maurice Finat devant son Caudron**



Juillet 1928 – Maurice Finat – Chartres - Caudron C.125 – F-AIBL

## MAURICE FINAT A VOLÉ DURANT 24 H. 36' 33" SUR UN AVION LÉGER

**LE RECORD DU MONDE EST BATTU**

Maurice Finat a réussi dans sa tentative de record du monde de durée pour avions légers.

Parli samedi matin à 10 h. 41' 57", il a atterri à 11 h. 18' 30" après avoir survolé l'aérodrome du Bourget et ses environs.

Ce vol de 24 h. 36' 33" bat le record mondial de durée en circuit fermé obtenu par le capitaine Broad avec 24 heures.

Cet exploit a été réalisé sur un Caudron muni d'un moteur Salmson de 40 CV.

A l'atterrissage, les réservoirs contenaient encore de l'essence pour six heures de vol.



Finat

## L'AVIATEUR FINAT ECHOUE DANS SA TENTATIVE



Dans l'intention de s'approprier le record de distance et de durée en circuit fermé pour avions légers, le pilote Maurice Finat, ainsi que nous l'avons dit hier, avait pris l'air mardi à 17 h. 56, à l'aérodrome du Bourget.

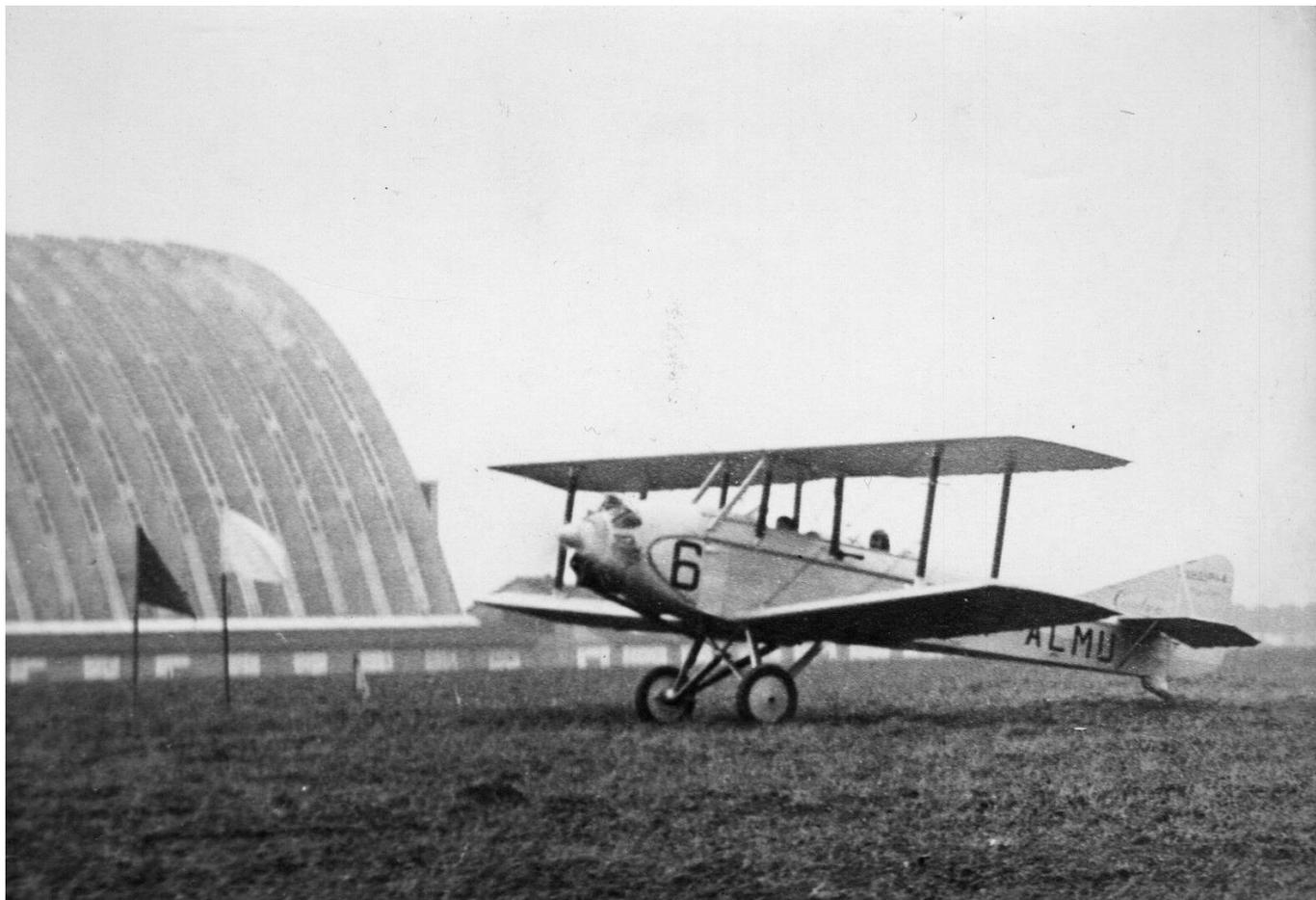
Toute la nuit, sans défaillance, l'aviateur continua sa ronde et à 9 h. 43, hier matin, il terminait son trente-neuvième tour, totalisant 1.542 kilomètres, à la moyenne horaire de 99 km. 050. Il lui restait vingt-cinq tours à faire pour devenir détenteur du record.

Mais, à 11 h. 14, en bouclant son quarante-troisième tour, il lançait un message dans lequel il signalait qu'il ne croyait pas que la quantité d'essence qui lui restait lui permettrait de tenir un temps suffisant pour mener à bien sa tentative, et qu'en outre il était trop souffrant pour continuer.

Peu après, en effet, il atterrissait, à 11 h. 45, ayant effectué quarante-quatre tours du circuit, soit 1.740 kilomètres en dix-sept heures quarante-neuf minutes de vol, ce qui bat le record français seulement.



**25 novembre 1931 – Orly - Concours des avions de tourisme  
Finat (pilote) et Prunier (mécanicien) - Caudron Luciole moteur Salmson**



**Finat et Prunier sur leur Caudron, déjà en tête du concours à ce moment, décolle pour un vol de 25 minutes pour l'épreuve de la plus grande altitude**



**Maurice Finat, après sa victoire**



5 mars 1936 – Colomb-Béchar - Madame Finat et Raynaud avec leur Caudron Aiglou au cours du voyage vers le lieu de l'accident de Maurice Finat au Tanganyika



*Citoyens et Citoyennes,*

Sans distinction d'opinions politiques, des citoyennes de grand cœur ont décidé de provoquer, à l'occasion des élections législatives, une grande manifestation féministe et de soutenir, à cet effet, dans le V<sup>e</sup> arrondissement de Paris, les candidatures de

**LOUISE WEISS**  
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR, AGRÉGÉE DE L'UNIVERSITÉ  
dans la circonscription SORBONNE-JARDIN DES PLANTES

et de

**DENISE MAURICE-FINAT**  
AVIATRICE - RECORD PARIS-MADAGASCAR  
dans la circonscription de SAINT-VICTOR-VAL-DE-GRACE

En votant pour **LOUISE WEISS** et **DENISE MAURICE-FINAT**, le 26 Avril, vous signifierez votre volonté d'accorder aux épouses, aux mères, aux femmes seules de ce pays les libertés et les responsabilités dont elles sont dignes. La crise est grave. Les femmes en souffrent. Elles ont le droit et le devoir d'exprimer leur opinion.

**Françaises! Vous payez des impôts,**

Madame Denise Finat, en dehors de ses exploits de pilote, s'est fait connaître à la fin des années 30 pour son activisme féministe...

« La Chronique Coloniale »

30 avril 1946

**NOS AILES AUX COLONIES**

**A Madagascar avec Mme Maurice Finat**

*Mme Maurice Finat a bien voulu nous donner, sur son beau voyage Paris-Madagascar et retour, des souvenirs que nous nous proposons de publier in extenso pour nos lecteurs et amis*

*Malheureusement, et quelque regret que nous ayons de les priver du plaisir que nous avons éprouvé nous-mêmes à la lecture de ces impressions vécues, nous avons dû réserver à l'actualité économique de dernière heure une partie de la place dont nous pensions pouvoir disposer pour cette publication.*

*Nous nous excusons auprès de Mme Maurice Finat et de nos lecteurs et nous publions les quelques pages relatives au séjour à Madagascar de ta courageuse aviatrice.*

Nous passons le Mozambique par un temps merveilleux le dimanche 2 février, accompagnés d'Assollant et de son trimoteur.

Jamais nous ne le perdîmes de vue. Mais que la traversée du canal semble longue quand on se sait perdu si le moteur défaille, car les requins sont nombreux et ils ne nous laisseraient pas le temps de faire une brasse !

Nous apercevons l'île de Juan de Nova que nous saluons d'un œil bienveillant, nous en faisons le tour comme si nous craignons d'abandonner ce morceau de terre et de ne voir plus que de l'eau.

Le temps est toujours magnifique, j'entends notre moteur tourner si régulièrement que cela me fait chaud au cœur.

Brave petit zinc : il avance entre la mer et les nuages, fier et courageux comme celui de qui je lui ai donné le nom.

Enfin, voilà Madagascar qui se profile dans le lointain, je suis détendue, et c'est avec joie que je me pose sur le magnifique terrain d'Andrafiavello. L'avion d'Assollant se pose près de nous, les noirs se précipitent, nous faisons le ravitaillement d'essence et nous repartons aussitôt pour Tananarive.

L'Ile de Madagascar est formée de montagnes de couleurs différentes, les unes couvertes d'une luxuriante végétation, les autres absolument dénudées, mais éclairées de reflets que dore le soleil.

Nous volons très bas ; de temps en temps nous apercevons au-dessus de nous le trimoteur d'Assollant qui, plus raisonnable et moins grisé par la féerie de l'Ile, se dirige directement vers Ivato.

Je pense qu'avant moi, Maurice Finat fit ce voyage et que, comme moi, sensible à tout ce qui est beau, ses yeux ont admiré ce que je regarde aujourd'hui...

Une ville blanche, des hangars, beaucoup de monde sur la piste, nous faisons deux passages au ras du sol, nous entendons les applaudissements, et c'est moi qui ai la joie de poser le « *Maurice-Finat* » sur le terrain de Tananarive.

Avant même que je sois descendue de l'avion, à peine ai-je pu regarder autour de moi, que je devine, sans l'avoir connu autrement que par les descriptions de mon mari, le Gouverneur général Cayla.

Il est grand, mais malgré son air énergique, je sens son émotion lorsqu'il me tend la main. Les premiers mots qu'il me dit, je les entends mal, je saisis seulement les accents d'une voix chaude qui parle de Maurice. Je ne peux pas lui dire à quel point je me sens bouleversée. Déjà, il fait passer devant lui une petite fille qui porte des fleurs et s'écarte complètement pour laisser le passage au Docteur Davioud, Président de l' « Aéro-Club », et de jeunes femmes avec d'autres fleurs..., tellement de fleurs que l'avion est transformé en jardin !

Le Gouverneur me demande de venir prendre un vin d'honneur dans la magnifique salle de l'Aéro-Club d'Ivato.

A l'heure actuelle, où je suis rentrée dans ce triste Paris, je revois l'assistance nombreuse qui nous entoure, je sens la sympathie qui m'a fait tant de bien et surtout j'entends encore toutes les paroles admiratives ou amicales dédiées à mon mari et dont on me fait l'hommage auquel je suis si sensible, que, malgré moi, j'ai les larmes aux yeux.

Après le toast du Gouverneur, lui-même me ramène dans sa voiture avec Lefèvre jusqu'à l'hôtel, il m'invite à me reposer et à venir le lendemain déjeuner avec Raynaud à la Résidence.

J'ai été reçue là-bas de telle façon qu'en parler m'émeut encore.

Le Gouverneur général Cayla, qui a gardé de mon mari un souvenir dont je ne sais comment le remercier, me permettra de lui dire ici toute ma reconnaissance.

Mon séjour à Madagascar m'a été offert par lui, celui de Raynaud de même, et c'est grâce à sa générosité inlassable que j'ai pu, pendant que mon Aiglon restait sous la garde de Raynaud, à Tananarive, pour être révisé, aller sur la tombe de mon mari à Moshi, but initial de mon voyage, avec un avion des « Impérial Airways ».

Homme privé, j'ai vu le Gouverneur général Cayla avec ses deux adorables petites filles, deux jumelles, l'une blonde, l'autre brune, était vraiment un tableau digne d'un maître que le spectacle de ce papa infiniment tendre avec un genou pour chacune d'elle et deux petits bras différents autour de son cou. Ensuite il s'est mis au piano pour accompagner l'une de ses filles, la petite blonde au visage très fin, aux cheveux bouclés qui ferait merveille dans un film de cinéma.

J'ai passé un moment exquis dans cette atmosphère uniquement familiale.

Partout dans l'île, il est question de la famille unie du Gouverneur général Cayla et il n'est pas besoin d'interroger longtemps un Malgache pour qu'il vous affirme la sympathie qui entoure le Chef, sa femme et ses beaux enfants.

Les dernières lettres que m'avait écrites mon mari m'avaient dépeint le Gouverneur général avec tout l'enthousiasme dont Maurice Finat n'était pas prodigue. Je suis, depuis que je l'ai vu, encore une fois de son avis et je suis trop heureuse d'écrire dans cette Revue où il est très aimé, tout le bien qu'il nous a fait, à mon mari d'abord, à moi ensuite.

J'ai un très grand désir, je pense qu'il sera réalisable : celui de retourner dans l'île accueillante où domine la figure énergique et l'infinie bonté du Gouverneur général Cayla.

*Denise FINAT*

Voir aussi : [« Deux nuits sur le Zambèze » par Jean Assollant](#)

oooooooooooooooo

Le Gouverneur général, homme public, en plus de ses magnifiques qualités personnelles, a rendu à l'aviation malgache d'inappréciables services :

Le 27 avril 1935, le premier essai de liaison avec Madagascar par voie française a été effectué, la poste ayant été confiée à un équipage de la Régie Air-Afrique chargé de convoier un trimoteur Bloch destiné au service Lefèvre. Puis, le 5 novembre est parti le premier service régulier entièrement français. Maintenant chaque semaine, le courrier destiné à Madagascar emprunte la ligne de la Régie Air-Afrique.

Le budget de 1936 consacre le prolongement de la ligne vers Madagascar et autorise l'exploitation en régie pendant une durée de trois ans.

A signaler que le nouvel horaire de la Régie Air Afrique, mis en vigueur le 4 janvier, permettra de gagner un temps considérable dans la transmission des lettres venues d'Afrique. Le courrier arrive, en effet, en principe, à Paris et dans un bon nombre de villes de province le vendredi et la levée des lettres au départ n'a plus lieu que le vendredi après-midi.

En conséquence, un colonial résidant à Gao ou Niamey pourra avoir une réponse de Paris en 6 jours et demi. Un habitant de Bangui, en 9 jours, ou de Brazzaville en 11 jours, au lieu de respectivement 13 jours et demi, 16 jours et demi et 18 jours auparavant.

Pour Tananarive, la réponse pourra parvenir 16 jours et demi après le départ d'une lettre de Madagascar.

L'année 1935 a été pour l'aviation malgache particulièrement féconde en résultats. Après avoir assuré avec une régularité parfaite la liaison postale entre la Colonie et la Métropole, par correspondance avec le réseau africain, la ligne aérienne de Madagascar s'est ouverte, au mois d'août, au transport des voyageurs.

Plus récemment, plusieurs essais de retransmission et de collectes des dépêches ont eu lieu avec succès dans diverses régions ; c'est ainsi que Majunga, Nossi-Bé, Diego-Suarez et les localités intermédiaire ont pu recevoir le courrier aérien de France, le jour même de son arrivée à Tananarive ou le lendemain matin. D'autres expériences vont se poursuivre dans les territoires du sud, si bien qu'avant longtemps les divers problèmes que comportait l'organisation du réseau intérieur seront pratiquement résolus.

A côté des services officiels, l'aviation privée franchit les étapes A grands coups d'ailes. 20 nouveaux pilotes de tourisme, dont une jeune femme, ont été brevetés en 1935 et 26 élèves sont sur le point de subir leurs épreuves.

Cinq Aéro-Clubs et une école privée participent à l'instruction des néophytes. Pour récompenser les nouveaux brevetés, le Gouverneur général a décidé de leur accorder la gratuité du passage de Tananarive au Continent Africain. Ce voyage de grand tourisme leur permettra de s'initier, aux côtés de Lefèvre et d'Assolant, aux règles de la navigation aérienne et à l'usage des appareils perfectionnés de contrôle. J'ajoute que deux « Poux du Ciel » viennent de voir le jour à Madagascar.

L'Île, qui possède dès maintenant une quinzaine d'avions de tourisme, espère bien doubler ce nombre en 1936.

*LA CHRONIQUE COLONIALE*

### « Le Monde Illustré »

21 mars 1936

#### Le raid de Madame Finat

Le domaine où le féminisme s'est imposé avec le plus de cran et, sans conteste, celui de l'aviation.

Les femmes n'ont peur de rien, au figuré sans doute, mais aussi, parfois, au sens propre.

Les femmes aviatrices égalent, pour la plupart, nos meilleurs pilotes. L'air les tente davantage que la mer. On cite peu de prouesses de femmes marins ; par contre, la navigation aérienne compte déjà un certain nombre d'héroïnes. L'une des dernières en date, Mme Denise Maurice Finat, partie avec le lieutenant Reynaud à bord d'un monoplan vient de relier Paris-Madagascar et retour au cours d'un raid qui ne fut pas sans incident.

L'aviatrice suivit, pour le retour, l'itinéraire Centre-Afrique qu'emprunta son infortuné mari. On se souvient que Maurice Finat qui fut l'un de nos plus célèbres pilotes français, trouva la mort l'an dernier, en territoire anglais, en Afrique Orientale, au cours d'un vol sur les montagnes du Tanganyika. L'un des buts du voyage de Mme Finat était de se rendre à Moshi, sur la tombe de son valeureux époux, dont le corps, depuis quelques jours d'ailleurs, a été ramené à Paris par les soins du gouvernement.

Mme Finat est la jeune mère de cinq enfants. L'aîné est un garçonnet de 13 ans, déjà expert en vol à voile. Dès qu'il sera en âge d'obtenir son brevet de pilote, a-t-il résolu, il voudra être le seul à voler pour la famille. Car si Mme Finat est férue d'aviation, la carrière qu'elle a choisie la fait vivre. Au demeurant, l'aviatrice fut à bonne école puisque c'est son mari qui la forma. Titulaire de la médaille d'or de l'Aéro-Club comme passagère ayant totalisé le plus grand nombre d'heures de vol, elle battit avec Maurice Finat, le record Paris-Berlin en avionnette, le record du tour d'Europe et participa à tous les grands meetings.

Pour lors, la voici de retour d'un voyage de cinquante jours et c'est dans sa propriété de Saint-Maur, près de Paris, que la vaillante aviatrice nous reçoit. Est-il possible que ce si jeune et si charmant visage auréolé de cheveux blonds cache tant d'énergie. Être une héroïne du sport, faire le dur métier d'un homme et rester femme avec toutes ses prérogatives ne se rencontre donc pas seulement dans les studios de cinéma ?

C'est au matin du 15 janvier dernier que Mme Finat, accompagnée du lieutenant Reynaud, quitta Le Bourget sur le « Maurice Finat ». Le 20, l'équipage atterrissait à El-Solum, le 22 il était à Ouedi-Alfa, le 23 à Karthoum, le 27 à Mozambique. Durant trois jours des pluies diluviennes interrompirent le voyage. Enfin, reprenant son vol, le « Maurice Finat » atteignit Madagascar le 1<sup>er</sup> février.

Si l'aller se fit à peu près sans fatigue et fut sans histoire, le retour fut marqué de plusieurs incidents. Suivant la ligne régulière du courrier français, l'avion devait en outre être retardé par le mauvais temps à Broker-Hill et à Elisabethville.

— *J'ai eu le tort, nous dit Mme Finat, de voyager sans casque blanc. Le cuir protège mal du soleil sous l'équateur ! A « Tête » notamment, en colonie portugaise, j'en ai éprouvé fâcheusement les effets ainsi qu'à Chicoa. Plus loin, à Kanina, en Afrique Equatoriale Française, où nous avons dû faire escale, j'ai passé une nuit mouvementée. J'étais, à quelques centaines de mètres d'un comptoir français, la seule occupante d'une maisonnette dans la brousse. On m'avait prévenue que les nègres ne me laisseraient peut-être pas dormir tranquille et l'on m'avait donné un revolver. Vous tirerez par terre, m'avait-on dit, s'ils viennent vous importuner, la seule détonation les fera fuir. Des nègres vinrent en effet, et essayèrent de m'effrayer en agitant des lampes au bout de bâtons drapés de blanc. Je tirai mon coup de revolver, mais pas assez bas, hélas ! car l'un des fantômes fut blessé à la jambe. Le mal fut sans gravité, heureusement.*

*En revenant par le Sahara, nous avons passé à Gao, la ville d'Antinéa. Il faut l'imagination d'un romancier pour lui trouver du merveilleux et les yeux d'une femme de lettres pour y rencontrer du mimosa ! Pour le reste nous suivions, pour ne pas nous perdre, les postes de ravitaillement, de loin en loin jalonnés d'oriflammes. Au poste « Bidon V » où nous sommes descendus, l'unique gardien reste seul parfois quarante jours avant de voir âme qui vive. Son prédécesseur fut trouvé mort par une caravane, sans qu'on ne sût jamais à quoi attribuer son décès... à la soif peut-être...*

Mais le gros incident du retour de l'équipage Finat-Reynaud eut lieu sur la côte d'Espagne. L'appareil volait depuis sept heures, était à bout de carburant et la nuit était presque complète. Mme Finat qui avait piloté toute la journée venait de passer les commandes au lieutenant Reynaud. Celui-ci avisant en bordure de la mer une petite plage, décida coûte que coûte de s'y poser. Mais la place était exigüe. Le choc fut brutal. L'appareil capota. Par miracle, les deux passagers sortirent indemnes de l'aventure. Seuls dans la nuit, en pays inconnu, que faire ? Avec une lampe électrique de poche, Reynaud fit des signaux vers la mer. Le feu fut aperçu. Un pêcheur espagnol, qui avait entendu passer l'avion, aborda. Il emmena dans son bateau les deux voyageurs coucher

à Estartit. Le lendemain, l'avion remis sur ses roues et les formalités de la douane accomplies, prenait avec quelques litres d'essence le chemin de Figueras où Mme Finat était allée l'attendre, car pour décoller dans un très petit espace, il fallait alléger le plus possible l'appareil. Enfin, ce fut une dernière escale à Perpignan avant l'arrivée, le 10 mars, au Bourget.

Raconter de fâcheux incidents de route semble donner l'envie de départs nouveaux à une aviatrice de la trempe de Mme Finat. Tandis que ses quatre charmantes fillettes jouent dans une pièce voisine sous la garde de leur grand'mère, leur maman, comme je la questionne sur ses projets, me confie avec une belle simplicité :

— *Le prochain voyage, ce sera la traversée de l'Atlantique... bientôt...*

A Dieu vat !

*G. J. GROS.*

---

*Cette page est une annexe à :*

*la page : [Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari](#)*

*faisant partie du : [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)*