

Étude de M. Hervé BRUN de 2010, complétée par 3 extraits de presse par François-Xavier Bibert en 2022



Insigne de la croisière noire

Une opération d'envergure

1933, les bases de la création de l'Armée de l'Air sont jetées. Si le Parlement ne ratifiera pas la création de cette nouvelle armée française indépendante avant début juillet 1934, elle n'en est pas moins virtuellement active. En août 1933, le ministre de l'Air, Monsieur Pierre Cot, influencé par le raid italien du Mareschialo Balbo, décide de lancer la nouvelle armée de l'Air dans une aventure similaire à travers le désert du Sahara et de l'Afrique noire. Si cette décision semblait principalement une opération de prestige destinée à montrer le savoir-faire français en matière d'aéronautique, elle se présentait surtout comme une délicate mission aux buts multiples.

Les buts

L'Ordre de Mission

L'ordre de mission lancé le 16 juin 1933 aux forces aériennes de terre et de mer et rapporté en ces termes dans le bulletin des avions Potez : Le commandement de l'escadre sera confié au Général Vuillemin, l'un des plus grands soldats de la guerre et le plus grand spécialiste de l'Aviation au Sahara.

Ce voyage est destiné à récompenser des équipages des corps de troupes des Forces aériennes de terre et de mer.

Il permettra d'éprouver le matériel sur un long périple en lui demandant un effort considérable. Les avions n'ayant pas d'abri aux escales et les mécaniciens ne disposant pas d'atelier de réparation, ni de rechanges sur la plupart des terrains.

L'itinéraire emprunte un certain nombre de routes aériennes militaires organisées ; on veut ainsi souligner le degré d'achèvement de ces routes destinées à être utilisées ultérieurement par des lignes civiles. On a voulu aussi, en reliant entre elles toutes les possessions françaises de l'Afrique du Nord-Ouest, porter un commun salut de la métropole à tous nos indigènes nord-africains, coloniaux et protégés. »

Ainsi si aucune référence à une quelconque aura internationale n'est faite dans l'ordre de mission, on pourra nettement distinguer au moins quatre objectifs dans la décision de Pierre Cot.

Portée militaire

Au niveau des militaires, tout d'abord, cette opération est présentée comme une mission de prestige au sein de l'armée. Parce que dirigée par un héros de la Première Guerre mondiale et constituée de personnels « récompensés », la mission est aussi une « carotte » présentée à l'ensemble des personnels. Menée par la crème de l'aéronautique militaire, la Croisière Noire permet à tous de savoir qu'il existe des moyens hautement gratifiants de reconnaître leur qualité. A ce titre, elle doit créer un esprit de compétition, de sélection entre tous. Chacun sera incité de servir au mieux pour bénéficier ultérieurement d'autre opérations similaires. Au niveau des équipages engagés, la mission sera plutôt ressentie comme une tâche délicate à effectuer, qui mettra en exergue les qualités requises tant pour la navigation que pour l'endurance ou la solidarité au sein d'une escadre unie.

Portée matérielle et publicitaire

Au niveau du matériel militaire, le raid permettra de valider les appareils utilisés, déjà reconnus pour leur fiabilité et leur résistance sous des climats extrêmes. Le Potez 25 choisi est déjà présent dans ses versions A2 ou TOE dans les colonies. La réussite de la Croisière Noire sera aussi indirectement un moyen de publicité pour les fabricants tant de l'avion que du moteur ou des divers équipementiers. En précisant « l'effort considérable » demandé au matériel, en soulignant les absences d'infrastructures ou de pièces de rechange, le bulletin technique vise clairement une clientèle désireuse de posséder des appareils robustes pouvant être mis en œuvre avec des moyens limités.

L'Etoile d'A.E.F. - 21 septembre 1933

LES AVIATEURS FRANÇAIS QUI ACCOMPLIRONT LES 25 000 KILOMÈTRES AU-DESSUS DU CONTINENT AFRICAIN SONT DÉSIGNÉS

Note FXB: Croisière noire: En février 1933, Joseph Vuillemin est nommé général de brigade. Cette même année, en novembre et décembre, il conduit la croisière noire aérienne en Afrique-Occidentale française et Afrique-Équatoriale française. Du 9 au 26 décembre 1933, notamment avec Jean Dagnaux, il parcourt en avion 25.000 kilomètres en 170 heures de vol, d'Afrique du Nord à Bangui, en passant par Dakar, avec une flotte de trente Potez 25. Il retire de cet exploit un grand prestige.

Le ministre de l'Air a désigné les vingt-deux officiers et vingt-deux sousofficiers qui formeront l'escadre aérienne qui doit effectuer à la fin de l'année un raid de 25.000 kilomètres en Afrique du Nord.

C'est le général **Vuillemin** qui en aura le commandement, avec le lieutenant-colonel **Bouscat** pour second.

Voici les noms des quinze officiers pilotes: général **Vuillemin**, commandant l'aviation militaire du Maroc; lieutenant-colonel **Bouscat**, du ministère de l'Air; lieutenant-colonel **Girier**, du $35^{\text{ème}}$; commandant **Delaître**, groupe des avions nouveaux; commandant **de Turenne**, du $2^{\text{ème}}$; capitaine **de Castets**, de l'état-major du général Pujo; **Crestey**, du $31^{\text{ème}}$; **Gérardot**, du ministère de l'Air; **Gaillard**, du ministère de l'Air; **Andieu**, de l'état-major du général Vuillemin; **Cazabonne**, du $33^{\text{ème}}$ et **Thibaudet**, du $3^{\text{ème}}$; les lieutenants **Bisch**, du $12^{\text{ème}}$, **de Tourtier**, du $11^{\text{ème}}$, et **Garde**. du $34^{\text{ème}}$

Officiers observateurs seconds pilotes; lieutenant-colonel **Rignot**, de l'entrepôt spécial d'aviation n° 1; capitaine **Vercouter**, du 21ème; **Pennés** du 37ème; **Noir**, du 22ème; **David**, du 22ème et **Bailly**, du 34ème; le lieutenant **Michaud**, du 21ème. Le capitaine Vercouter est également officier radiotélégraphiste et le capitaine David officier mécanicien.

Sous-officiers pilotes : adjudants-chefs **Baudens**, du 38^{ème} ; **Cuny**, du 4^{ème} bataillon, **Lebourg**, du 2^{ème} bataillon, **Mayadoux**, du 12^{ème} et **Morel**, du 1^{er} G.O.A. ; l'adjudant **Roussin** du 6^{ème} bataillon, et le sergent **Libert**, du 1^{er} G.O.A.

Sous-officiers mécaniciens: les adjudants chefs **Dourthe** et **Piétu**, les adjudants **Fermand**, **Jeannel** et Sorbon, les sergents chefs **Bindreiff** (*), **Chambosse**. **Lemée**, **Martinet**, **Paris** et **Wurtheli**, les sergents **Marchi**, **Vitte**, **Merello** et **Lacave**.

(*) Directeur de la T.R.T., présent au mariage de FXB en 1967, sa fille Rose «Claude» étant mariée à Georges ILTIS, un fils de Charles ILTIS (du Groupe de Chasse GC III/6 en 1941), grand ami de Joseph BIBERT. - **Voir deux articles de journaux alsaciens au bas de cette page**.

Portée politique

Au niveau politique, la Croisière Noire portant « un commun salut de la métropole », est un moyen de renforcer virtuellement la présence aéronautique militaire dans les colonies, mais aussi indirectement d'asseoir encore davantage la domination française sur ses colonies. Ce souci de démonstration de la puissance française auprès de ses « protégés » des colonies aura été un souci constant des gouvernements français successifs, cela depuis la colonisation et bien en delà de la phase de décolonisation engagée par la politique gaulliste.

Portée économique

Enfin, au niveau de l'aviation civile, ce raid est présenté comme une ouverture de l'Afrique aux ligne aériennes commerciales. La sécurité des routes aériennes empruntées devra convaincre des investissements futurs pour le développement, l'exploitation et la fréquentation d'appareils civils reliant les colonies de cette région de l'Afrique.

L'itinéraire

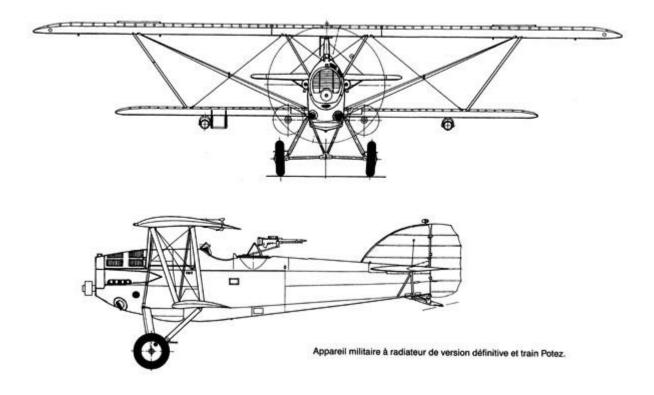
La carte permet de visualiser les différentes régions traversées. Le franchissement de la Méditerranée a été écarté suite à la limitation d'autonomie des Potez 25 et des risques de défaillances techniques et humaines lors d'un long survol maritime. Un accord avec l'Espagne permit de faire suivre par les appareils militaires des routes déjà empruntées par des lignes aériennes commerciales françaises et surtout d'éviter une prise de risques inutiles, le but premier étant quand même de réussir la démonstration que la France était capable de réaliser un tel raid.

L'arrivée est prévue au Bourget après deux mois de voyage, et succédant à un survol en formation de Paris et des Champs-Elysées.

Le matériel

L'avion choisi pour équiper l'escadre est le Potez 25 TOE. Les raisons en furent principalement la connaissance de ce matériel, déjà en service dans de nombreuses formations, qui est mis en ligne avec succès dans les colonies et qui a accompli ses missions lors des opérations armées menées au Maroc et en Syrie. Cet appareil réputé comme sûr est bien connu par tous les équipages, après avoir déjà été produit et livré à raison de plus de 2 000 unités.

Envergure : 14,16 m Longueur : 9,1 m



Plan du Potez 25 TOE Le Potez 25 par Iulian Robanescu

Le Potez 25 TOE

Un ouvrage remarquable et primé par l'Aéroclub de France a été publié sur le Potez 25 par Lela Presse, quelques exemplaires restent disponible à la vente. Nous rappellerons juste que le Potez 25 est un biplan de type sesquiplan développé à partir du Potez XV, dont le prototype vola en 1925. De construction mixte avec une structure de fuselage à quatre longerons en spruce avec montants et traverses de même matière, renforcée au niveau des attaches de train d'atterrissage et du bâti moteur par des traverses en Duralumin, le fuselage possédait un entoilage général, à l'exception des capotages moteur en Duralumin, et du revêtement au niveau des habitacles en contre-plaqué. L'avion possédait une aile de type classique à longerons, caissons et nervures en contre-plaqué, comportant sur l'aile basse quelques panneaux et trappes à l'emplanture en contreplaqué. Les deux ailes supérieures se fixent sur un plan central et les deux ailes inférieures, d'envergure réduite, directement sur le fuselage. Les mâts de cabane sont en tubes d'acier et les ailerons montés en bord de fuite de l'aile supérieure comportent des compensateurs en petits plans auxiliaires. Le train d'atterrissage principal est constitué de jambes élastiques à amortisseurs oléo-pneumatiques. Un cardan réunit les deux demi essieux sur lesquels sont fixées les roues dépourvues de carénage (sur cette version). La béquille de queue complète le train d'atterrissage. elle est aussi dotée d'un amortisseur oléo-pneumatique. Le moteur monté sur la version Potez 25 TOE est le moteur Lorraine 12 Eb à refroidissement liquide de 450 ch. L'appareil est doté de deux réservoirs d'essence largables de contenance de 450 et 300 litres respectivement en Duralumin et en cuivre rouge.

FICHE TECHNIQUE

Type: avion biplace polyvalent et d'usage général Potez 25 TOE

Moteur: moteur à pistons à 8 cylindres en V Lorraine 12 Eb de 450 ch.

Performances:

vitesse maximale : 208 km/h, vitesse de croisière à altitude optimale : 180 km/h, plafond opérationnel : 5 800 m, autonomie : 1 260 km par vent nul

Poids à vide : 1 502 kg , poids maximal au décollage (version Croisière Noire) : 2 558 kg

Dimensions: envergure: 14,14 m, longueur: 9,10 m, hauteur: 3,67 m, surface alaire: 47 m2

Armement : aucun pour les appareils de la Croisière Noire, mais les appareils de série pouvaient être doté d'un affût double sur embase annulaire de mitrailleuses orientables en poste arrière et d'une charge de bombes de petites dimensions

Un Potez 25 sur mesures

Bien que présenté par Potez comme du matériel strictement de série, les avions de la Croisière Noire reçurent des équipements spécifiques à leur mission, notamment des filtres supplémentaires, des chemises d'eau des cylindres moteur parkérisées, les canalisations remplacées par des Durits en caoutchouc à armature métallique, un système de freinage sur les roues, un second pare-brise pour le poste arrière qui recevait un aménagement radicalement différent de celui de l'avion de série avec un siège identique à celui du pilote, une double commande débrayable, et un équipement spécifique en fonction des qualifications de son équipage (navigateur, radio-navigateur, photographe, mécanicien...). Chaque avion possédait en outre un poste de radio TSF pour les communications avec le chef de groupe avec alimentation par une génératrice électrique entraînée par un moulinet aérodynamique ou pour les communications d'urgence avec d'autres stations terrestres en cas d'atterrissage forcé. Dans ce cas, l'alimentation électrique était fournie par un groupe générateur auxiliaire. Les avions du Général Vuillemin et du Lieutenant-colonel Girier disposaient de radio permettant indistinctement des liaisons avec les autres avions ou les stations terrestres.

Equipements pour l'équipage

D'autre aménagements et équipements divers furent intégrés à l'avion pour l'équipage, en prévision des distances à couvrir et des survols ou atterrissages en zone désertique. Deux réservoirs d'eau potable d'une contenance de 60 litres (ou 80 l selon les sources) et quatre valises (effets personnels de l'équipage, équipements à utiliser aux escales —outillage, pièces de rechange, sacs vides à remplir pour arrimage de l'avion, housses habitacle et moteur, pompe à main pour pleins d'essence- et matériel de secours —panneaux de détresse, 30 jours de vivres, mousqueton avec munitions, 2 trousses sanitaires-) pouvaient donc être emportés.

Les équipages

La nature de la mission et le prestige qui entourait l'opération nécessite un choix des équipages assez draconien sur les qualités requises pour être du voyage. Le sergent Libert, qui nous a aujourd'hui quitté se souvenait de l'honneur qui était fait aux pilotes choisis. Un honneur et une récompense tout autant basés sur les qualités de pilote mais aussi sur la façon de servir. Ainsi de nombreux pilotes sont écartés pour raisons disciplinaires ou simplement arbitrairement par des commandants d'escadrilles. Bien sûr les équipages sont aussi choisis parmi ceux ayant déjà une expérience du désert.

Trente équipages de deux hommes sont composés et articulés en deux groupes de deux escadrilles à six avions plus une cellule de commandement et une cellule « haut le pied » constituant un « spare » de trois avions et équipages. Tous les avions sont regroupés en cellules de trois, y compris dans les escadrilles. Quatre équipages de la mission viennent de l'aéronautique navale qui ne peut être écartée de ce raid de prestige quand l'armée de l'air n'existe pas encore officiellement (le décret de création de l'armée de l'air sera signé en juillet 1934).

Le premier groupe est sous les ordres du lieutenant-colonel Rignot, le second sous les ordres du lieutenand-colonel Girier. La cellule haut le pied est commandée par le commandant Pelletier-Doisy.



Les lieutenant-colonels Bouscat et Rignot en discussion tandis que le général Vuillemin allume une cigarette

Les préparatifs

La préparation de la Croisière Noire s'articule autour de trois principes.

Préparation des terrains

Tout d'abord, les terrains d'escale des avions doivent être suffisamment prêts pour recevoir 28 (ou 30, nous y reviendrons) appareils, assurer leur ravitaillement technique dans un minimum de temps dans les meilleures conditions possibles. C'est le Général Vuillemin en personne qui s'acquitte de cette difficile tâche de créer une infrastructure générale à même d'assurer la sécurité du voyage. Il faut premièrement installer un réseau de radiotélégraphie entre les différents terrains, capable de communiquer avec les avions. De plus, d'éventuelles réparations des avions doivent pouvoir être réalisées sans pour autant appauvrir le volant en matériel des parcs d'aviation des unités locales. Le problème du remplissage simultané des réservoirs de carburant de tous les avions est résolu en générant sur les terrains des « réserves de combustible divisées » et en dotant les avions de pompes et de filtres décanteurs individuels.

A partir du 4 septembre 1933, les équipages et le matériel sont réunis à Istres, choisi comme point de concentration, qui est en outre le seul camp d'aviation permettant, par sa taille et ses infrastructures, l'adaptation des appareils et l'entraînement des personnels.

Adaptation des appareils

Les machines choisies pour le raid sont prises parmi des Potez 25 TOE livrées à l'aéronautique militaire moins d'un an auparavant et dès leur arrivée à Istres le « Royal Cambouis » procède au démontage de l'armement. Un Potez 25 est utilisé comme maquette d'aménagement des équipements spécifiques, en relation avec les établissements Potez. Pour le contrôle du centrage et l'acceptation des modifications, la maquette volante est fournie aux examens attentifs de deux représentants du Ministère de l'Air, l'Ingénieur Suffrin et le Capitaine Cappart.

Après leur agrément, les mécaniciens se lancent dans la modification de toute la flotte des avions de l'escadre, tâche ardue et intense en raison du peu de temps disponible avant la date prévue du départ. Ils réalisent l'intégralité des modifications dans les délais impartis, tout en apprenant à maintenir leur matériel suivant la normalisation édictée par le Capitaine David, officier mécanicien de l'escadre.

L'entraînement des équipages



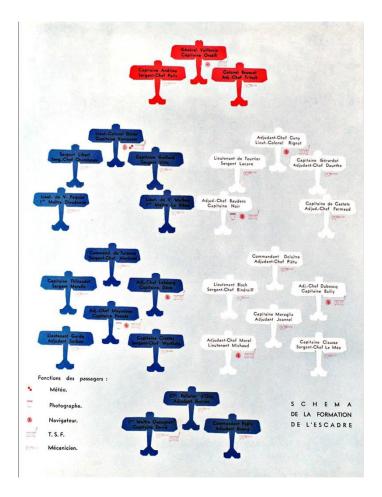
La condition sine qua non de la réussite de l'entreprise est la motivation des équipages et leur adhésion à un véritable esprit de corps. La cohésion d'une cellule de trois équipages doit être parfaite, sans la moindre défaillance. Il est prévu pour la sécurité de la Croisière qu'un appareil défaillant serait toujours épaulé par les deux autres de sa cellule, qu'en cas d'atterrissage d'un d'entre eux, les deux autres suivraient pour rester soudés (sauf en cas de grave danger à se poser), au sol comme dans les airs. Si les mécaniciens se retrouvent très rapidement mobilisés ensemble dans les ennuis et les efforts pour les modifications du parc aérien, et qu'ils acquièrent rapidement la cohésion voulue, les pilotes et les autres membres d'équipage doivent apprendre cette solidarité à l'entraînement. Les exercices portent principalement sur des vols de groupe ponctués par des conférences du Capitaine Dévé sur la navigation ou du Capitaine Vercouter sur les moyens radiotélégraphiques. L'utilisation d'une terminologie commune est primordiale et également apprise.

Les consignes de vol

Mises en place par le Général Vuillemin, les consignes de vol doivent par leur stricte application limiter les risques et la portée de incidents. Ainsi toutes les difficultés et tous les particularismes susceptibles d'être rencontrés sont examinés point par point. Les communications radio font aussi l'objet d'une organisation minutieuse avec un fractionnement de l'heure de vol en vacations radios spécifiques aux postes terrestres et aux communications au sein de l'escadre, ainsi, par exemple, chacune des huit cellules a à disposition cinq minutes par heure pour communiquer avec le Général ou avec le Lieutenant-colonel Girier concernant leurs données de vol.

Les consignes et missions particulières

Le Lieutenant Michaud et le Capitaine Dévé, particulièrement rompus aux techniques de navigation seront chargés de calculer les coordonnées géographiques exactes de quelques terrains d'escale, dont le célèbre Bidon V.



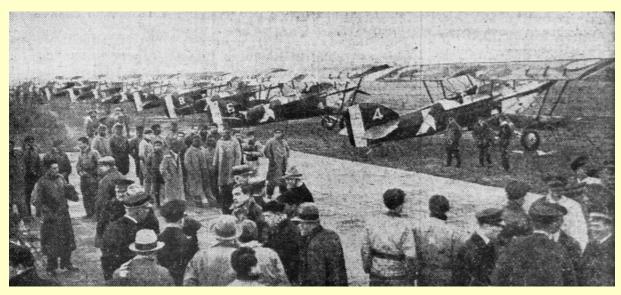
L'Ouest Eclair – 9 novembre 1933

LA « CROISIÈRE NOIRE » EST COMMENCÉE

A 7 h. 42 hier matin, le groupe Vuillemin quittait le premier la plaine d'Istres suivi de près par l'arrière de l'escadre



Les équipages de la croisière noire, au petit jour, devant leurs appareils



Les avions de la croisière noire prêts à prendre le départ

ISTRES, 8 novembre. Les premiers appareils de l'escadrille du général Vuillemin sont partis à 7h 35. A 7 heures, le général Vuillemin avait fait

rassembler sur l'aire cimentée les équipages du premier groupe, dont les quinze appareils avaient été alignés face à la plaine immense. Il leur annonce alors que l'on va partir par groupes : « Après avoir fait le plein d'essence sur le terrain de Perpignan, nous repartirons par escadrilles. Les conditions atmosphériques se sont très nettement améliorées.

« A vos avions », conclut-il.

Il est 7h 13. Les équipages rompent le cercle et se précipitent vers les appareils. Le général Vuillemin et son compagnon d'appareil, le capitaine Orselli, donnent l'exemple.

Les appareils, équipés avec des pneus Hutchinson, sont rapidement prêts. Il y a relativement peu de curieux sur le terrain.

A 7h 25, le général Vuillemin commande d'une voix forte : « *Tout le monde en arrière* ». Un coup de sifflet, et voilà que les hélices sont mises en mouvement. Quinze moteurs ronflent à la fois, déchainant derrière les appareils une véritable bourrasque qui fait reculer les curieux. Pendant cinq minutes, le tonnerre des moteurs tournant à plein régime, se déchaîne les moteurs tournent plus vite encore, puis soudain ralentissent, pour repartir, plus assourdissants encore. A 7h 35, le général lève le bras les avions de commandement à **cocotte rouge** se mettent en marche et roulent vers la plaine. La première cellule de trois appareils à **cocotte blanche** les suit à 200 mètres à peine, puis les autres.

Sur l'immense terrain, les trois avions de commandement et les trois premières cellules sont maintenant en place. Le spectacle est impressionnant. Les appareils de l'école, qui ont escorté l'escadre aérienne, prennent leur vol et tournoient au-dessus des pistes. A 7h 42, les appareils du général Vuillemin démarrent à toute allure, suivis immédiatement par neuf autres avions à cocotte blanche. En une minute à peine, ils sont à l'extrémité des pistes et prennent rapidement de la hauteur.

Il reste trois appareils, les 10. 11 et 12 de la dernière escadrille : mais le moteur du 12 ne veut pas partir. Seuls les 10 et 11 gagnent le terrain, tandis que déjà, au loin, les trois avions du commandement et le reste du premier groupe font demi-tour et reviennent au-dessus de l'école. Alors, les deux autres appareils, 10 et 11. quittent le terrain et vont rejoindre l'escadre, qui déjà s'éloigne.

A 7h 45, les appareils sont à la limite de piste. Des ordres parviennent. On les voit s'éloigner, diminuer encore de grandeur, ce ne sont plus maintenant que des points dans le ciel.

Le premier groupe est parti.

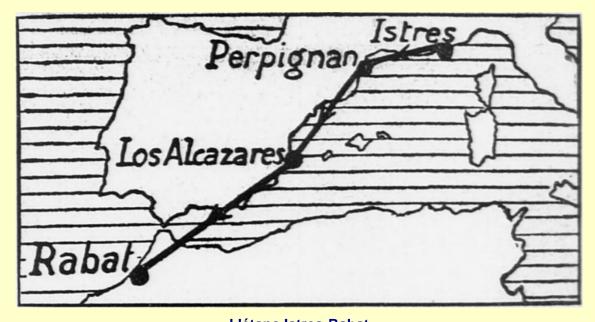
Le premier groupe de l'escadre aérienne du général Vuillemin est parti pour la « Croisière Noire ».

Au tour des « cocottes bleues »

Le deuxième groupe, celui des douze avions à **cocotte bleue**, va maintenant partir. Comme il y a quelques instants, les moteurs sont mis en marche, et voici que celui de l'appareil N° 12 du premier groupe les imite enfin. C'est donc treize appareils qui vont s'élancer à la suite du premier groupe sur la plaine où ils vont se mettre en formation de départ, trois par trois. Le numéro 12 à **cocotte blanche** vient s'adjoindre à la dernière cellule.

Il est 8h 23 quand les trois premiers avions s'élancent et décollent. En deux minutes à peine, tous se sont élancés. Ils vont, comme leurs devanciers, faire un tour au-dessus des pistes pour prendre de la hauteur, et bientôt ils disparaissent dans la direction du Sud-Ouest.

Toute l'escadre aérienne est main- tenant partie.



L'étape Istres-Rabat

A Perpignan

PERPIGNAN, 8 novembre. Le premier groupe de l'escadre africaine a atterri à 9h 25, le deuxième groupe à 10 heures.

Immédiatement après leur arrivée les pilotes de l'escadre Vuillemin ont

procédé au ravitaillement de leurs appareils.

Une foule nombreuse a assisté aux arrivées et a applaudi les équipages avec enthousiasme.

Vers Los Alcazares

Perpignan, 8 novembre. Les appareils composant le **groupe rouge** de la croisière noire du général Vuillemin sont partis pour Los Alcazares à 10 h. 22. Les avions du **groupe blanc** sont partis à leur tour à 10 h. 35. Enfin, le troisième groupe (**groupe bleu**) composé de treize avions, a quitté Perpignan à 11h 20.

A Carthagène un capotage

Carthagène, 8 novembre. Les avions de l'escadre de la Croisière Noire ont commencé à atterrir à 14h 15. Le 27ème avion s'est posé à 15h 36.

Un appareil manque par suite d'un capotage à l'aérodrome de la Rivéra. Il n'y a pas de victimes et les dégâts sont matériels.

Un télégramme du général Vuillemin au ministre des Colonies

Paris. 8 novembre. M. François Piétri, ministre des Colonies, a reçu du général Vuillemin le télégramme suivant

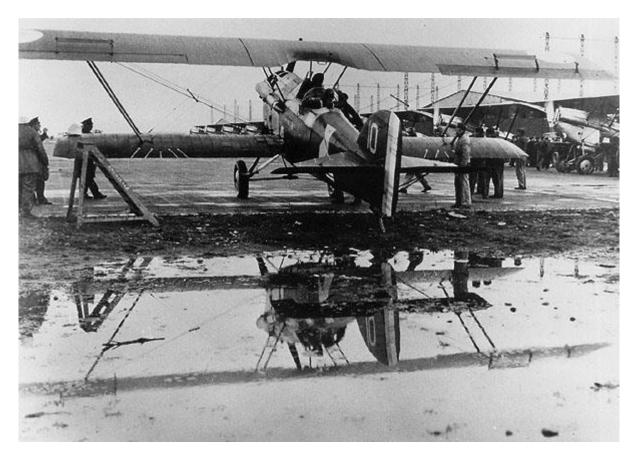
« Au moment où les équipages de l'escadre qui entreprennent le voyage d'Afrique, prennent leur vol pour les colonies françaises, notre pensée respectueuse va vers vous.

Au nom de tous et en mon nom personnel, je vous exprime ma reconnaissance pour les vœux que M. le Préfet Jouhannaud et M. Favière ont apportés sur le terrain d'Istres de votre part.

Très respectueusement VUILLEMIN »

Le raid

Tout compris, la préparation et l'entraînement durent cinq mois. Dès le 5 novembre, l'escadre est prête et le départ prévu le lendemain matin. Devant Pierre Cot et un public nombreux, une cellule d'avant-garde (indicatif radio Pivolo) décolle pour reconnaître les conditions météorologiques qui se révèlent trop mauvaises pour faire partir l'escadre. Après une nuit à Perpignan, elle part le 7 pour Los Alcazares où elle se pose à 14h00. La visibilité est jugée praticable pour les 27 avions de l'escadre toujours à Istres. Finalement, les avions partent d'Istres le 8 novembre 1933, à 8h30.



Le départ à Istres, au premier plan, le 2221, 10 bleu, immatriculé V489. L'état du terrain témoigne des mauvaises conditions météorologiques sur le secteur au début novembre 1933.

SHD/Air.

28 ou 30 équipages ?

Selon les sources, le nombre d'équipages au départ est de 30 (Aviation Magazine, revue de l'Armée de l'Air) ou de 28 (Bulletin des avions Potez). Les équipages présentés dans cet article sont bien au nombre de 30, mais l'équipage du « 3 blanc », Capitaine Cazabonne et Sergent Marchi, et celui du « 4 bleu », Lieutenant de Vaisseau Chassin et Premier Maître Guillen, ne sont pas cités dans le Bulletin Potez. Ils ne sont même pas intégrés dans la disposition des appareils dans l'escadre. Il est évident que des escadrilles à 5 équipages ne sont pas conformes aux souhaits et à l'organisation du Général Vuillemin de constituer des escadrilles à deux cellules de trois avions. Selon Aviation Magazine (ces informations sont reprises dans l'ouvrage Potez 25 de Lela Presse), deux avions furent accidentés, sans dommages pour les équipages, pendant la croisière et justement ces deux appareils sont ceux des équipages non cités dans le bulletin Potez.

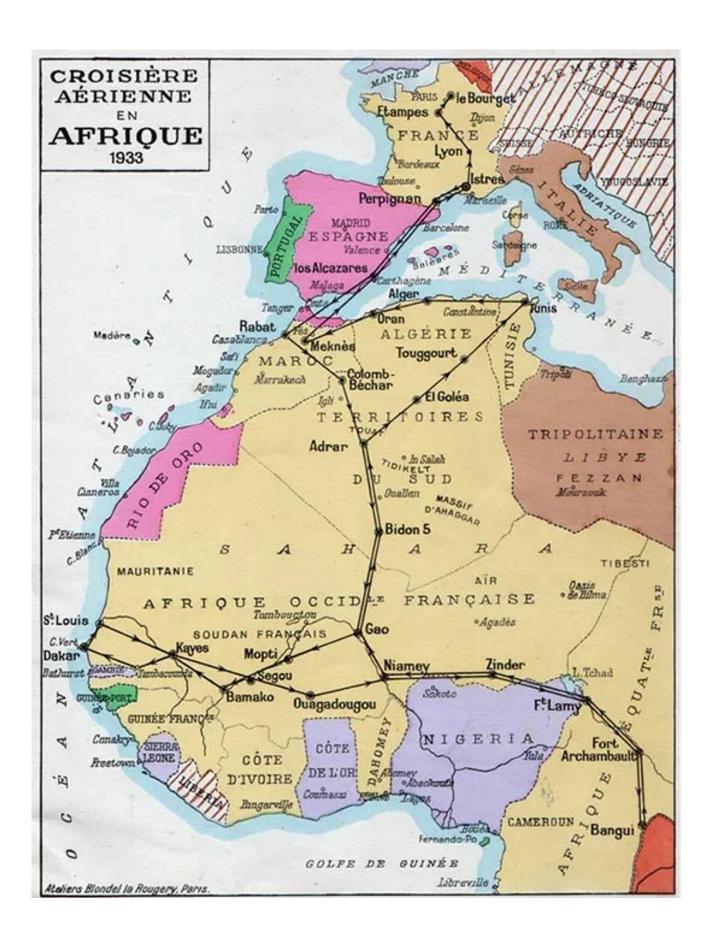
Il semble que dans un souci de prestige et en témoignage de la fiabilité de ses machines, Potez ait volontairement masqué ces accidents, ne retraçant dans sa plaquette que les aspects positifs de cette aventure. Personnellement, je suis davantage enclin à penser que ces deux équipages ont bien existé, je ne puis affirmer qu'ils sont bien partis. J'ai récemment découvert une photographie d'un capotage de l'avion porteur de l'immatriculation militaire V479. Cette machine est sans aucun doute possible un Potez 25 TOE doté de tous les aménagements spécifiques à la Croisière Noire. Il ne porte pourtant pas l'insigne de la Cocotte ni d'un numéro d'identification individuel. Ce capotage, ayant entraîné la rupture de mâts d'entre-plans, ne peut être daté ni situé avec exactitude, bien qu'il soit fort probable que les clichés aient été faits à Istres avant le départ. Il est douteux que cet avion ait pu prendre le départ, en raison de l'importance des réparations à y effectuer et du peu de temps dont disposaient les mécaniciens de l'escadre. Y a-t-il eu un 31ème Potez 25 TOE modifié ou le V479 a-t-il été réparé ?

Une vue plongeante d'ensemble de tous les appareils alignés à leur arrivée à Etampes après la Croisière Noire nous confirme l'absence du « 3 blanc » et du « 4 bleu » à l'arrivée.

Une météo défavorable dès le début

Précédés en vol par un avion régulier d'Air France qui assure la ligne Marseille-Barcelone, l'escadre bénéficie de sa part d'une protection météo imprévue mais bienvenue, en raison des mauvaises conditions de visibilité à cause d'un plafond bas à 1 000 m, de brume sur les côtes. L'escale technique de Perpignan dure 1h25 et les avions reprennent l'air à 11h30 de Llabanère pour Los Alcazares. La route prévue au-dessus du Col du Perthus est contournée par l'est par le premier groupe. L'arrivée sera un peu chaotique puisque la première escadrille du premier groupe se trompe tout bonnement de terrain pour l'atterrissage et se pose à sur un champ d'aérostation de la marine espagnole à San Javier. Le Potez du capitaine Cazabonne et du sergent Marchi ne résiste pas aux bosses et autres nids de poule du terrain. Avion cassé, l'équipage abandonne tandis que les cinq avions redécollent pour le bon terrain.







Ravitaillement en plein désert du Potez 25 TOE Croisière Noire n°6 bleu du Lieutenant de Vaisseau Mathon et du Premier Maître Le Bihan.

SHD/Air

Peut-être a-t-il fallu cette mise en jambe pour lancer correctement la machine ? Peut-être que la colère du général Vuillemin aura été bénéfique à l'escadre... toujours est-il que la suite du raid se déroulera sans incident technique majeur à l'exception du cheval de bois de l'avion du lieutenant de vaisseau Chassin à Rabat. Retranscrire toute la Croisière noire pourrait faire l'objet d'un roman et a fait l'objet d'un feuilleton dans le quotidien Le Journal sous la plume du reporter Didier Poulain qui suivait le raid à bord d'un Caudron C 282 Phalène (F-AMSP). Laissons juste le soin au général Bailly (alors capitaine) de témoigner des rudes conditions du désert pour les machines :

« Le 14 novembre à Bidon V, en plein milieu du Sahara, se produit le premier incident mécanique sérieux depuis Rabat, il mettra à l'épreuve l'indissolubilité de la cellule. Alors que les 25 premiers avions de l'Escadre avaient pris un départ rapide trois par trois car l'arrivée d'un violent vent de sable avait été annoncée, le moteur de la cocotte bleue n°12 s'arrête, ayant absorbé toute la poussière du Sahara d'après le capitaine Pennes. Le général Vuillemin donne l'ordre à la cellule de camper à Bidon V et de n'en repartir qu'à nouvel avis. Il emmène alors le gros de l'Escadre vers Gao dans des conditions de vol extrêmement difficiles, à 2500 m d'altitude, sans visibilité dans un épais brouillard de sable. La cellule du capitaine Pennes recevra un peu plus tard, alors qu'elle avait juste fini de réparer, l'autorisation de rejoindre le reste de l'Escadre à Gao. »

L'itinéraire

Aller:

8 nov 1933 : Istres-Perpignan-Carthagène

9 nov : Rabat

11 nov : Colomb-Béchar

12 nov : Adrar 13 nov : Bidon V 14 nov : Gao

16 nov: Mopti-Bamako

19 nov : Kayès

20 nov : Dakar-St Louis

23 nov : Kayès 24 nov : Ségou

25 nov : Ouagadougou

26 nov : Niamey 29 nov : Zinder 30 nov : Fort-Lamy

1er déc : Fort-Archambault

2 déc : Bangui

Retour

5 déc : Bangui-Fort-Archambault

6 déc : Fort-Lamy 7 déc : Zinder 8 déc : Gao

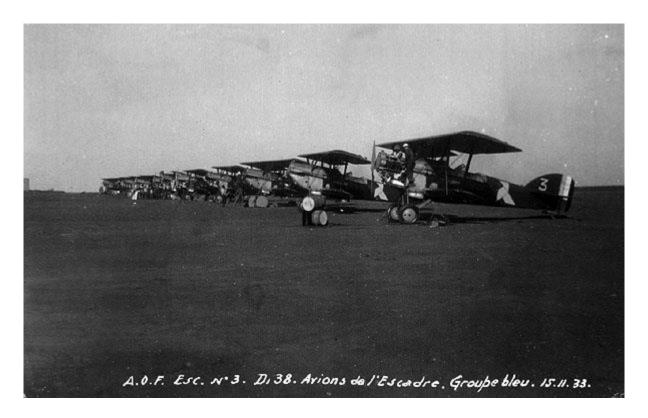
12 déc : Bidon V-Adrar 13 déc : El Goléa 14 déc : Touggourt 15 déc : Tunis 18 déc : Alger

21 déc : Oran 22 déc : Meknès

23 déc : Los Alcazarès-Perpignan

24 déc : Istres

Repos et permissions 7 jan 1934 : Istres 10 jan : Étampes 15 jan : Le Bourget



Le groupe bleu en escale à Gao, pendant l'aller

Collection Philippe Ricco.

L'arrivée et les enseignements

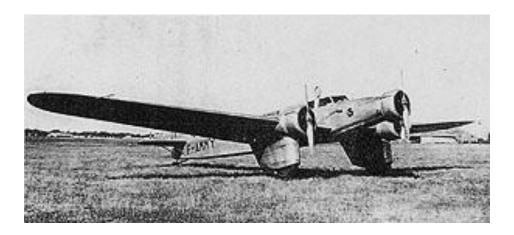
L'arrivée à Istres le soir du réveillon de Noël permet à chacun de rapidement rentrer dans ses foyers jouir d'un repos mérité et de passer les fêtes en famille tandis que le feuilleton de la Croisière Noire continue dans les journaux, la publication des premiers épisodes ayant commencé bien après le départ...

Le ministre de l'Air, satisfait du succès de l'opération, peut s'enorgueillir de disposer d'une armée de l'air efficace et disposant d'un bon niveau de technicité. Les objectifs opérationnels sont atteints et la propagande va permettre d'atteindre les plus importants.

Au niveau militaire, l'armée de l'air prouve sa valeur, sa discipline, sa technicité, sa capacité à se déployer rapidement loin de ses bases métropolitaines en formation organisée et par tous climats. Les équipages sont heureux d'avoir mené à bien leur mission et seront amplement récompensés. Nombre des membres d'équipage de ce raid feront par la suite une riche carrière. Plusieurs finiront au grade de général, Vuillemin ou Bouscat iront jusqu'au plus haut sommet de la hiérarchie.

Au niveau du matériel, le Potez 25 vieillissant ne connaît pas vraiment d'augmentation du volume de ventes, mais la société Potez bénéficiera de son aura sur la vente d'autres avions de tourisme qu'elle commercialisait alors comme les Potez 43 ou peu après les Potez 58. Potez sera ainsi un des grands de l'aviation populaire.

Politiquement, l'armée de l'air venait d'assurer avec force le lien entre la métropole et ses colonies. Elle renforçait le lien administratif des indigènes avec la France et surtout faisait la démonstration de la puissance de la France. Des campagnes ou rebellions comme celle qu'avaient connu le Maroc guelgues années auparavant n'avaient alors plus aucun espoir de réussite.



Le Dewoitine D.332 "Emeraude"

DR - Collection Cocardes.

La portée économique du raid est primordiale pour l'aviation coloniale qui se développait progressivement depuis 1919-1920. Plus rien ne s'oppose maintenant à la pleine exploitation de l'aviation dans les colonies dans les domaines commerciaux. Les routes aériennes viennent de faire la preuve de leur intérêt, de leur fiabilité et les aides financières métropolitaines alliées au développement des infrastructures permettaient à la toute nouvelle régie Air Afrique d'envisager l'avenir avec sérénité.

Épilogue

Pierre Cot décide de faire arriver au Bourget l'escadre aérienne de Vuillemin le même jour que l'arrivée du Dewoitine Émeraude qui revient d'Indochine avec Maurice Noguès, le président directeur général de la nouvelle société Air France, créée en août 1933. Cette double arrivée symbolisera plus puissamment encore l'importance de l'aviation dans le lien entre la France et ses colonies.

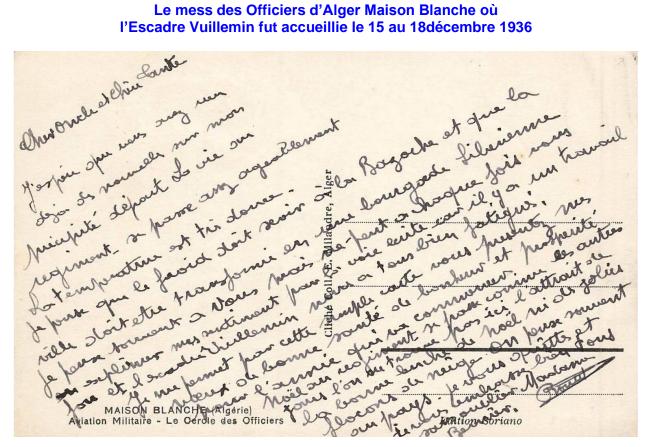
L'arrivée au Bourget fut triomphale, devant une foule en délire et devant le président de la République Albert Lebrun. Les équipages prirent ensuite la route pour l'Hôtel de Ville de Paris où une réception était organisée en leur honneur. Elle précédait un grand dîner de gala pris conjointement avec l'équipage et les passagers de l'Émeraude qui arrivait... mais ne termina jamais son vol. Écrasé à Corbigny dans le Morvan, le prototype de Dewoitine emporta avec lui ses dix occupants. Le dîner de gala n'eut jamais lieu pas plus que les célébrations ultérieures prévues pour grandir encore ce raid de 22000 kilomètres par les 28 Potez 25 décorés de la Cocotte Vuillemin.

Hervé BRUN

Une carte postale de décembre 1936 découverte par hasard....



Le mess des Officiers d'Alger Maison Blanche où



Sans doute un soldat effectuant son service militaire à Maison Blanche qui envoie ses vœux pour l'année 1937 à des membres de sa famille écrit...

« ... Ici il y a un travail fou et l'Escadre Vuillemin nous a bien fatigué.... »

L'Écho d'Alger – 19 décembre 1933

Le beau voyage de l'escadre Vuillemin s'est terminé hier à Alger

Le général et ses équipages ont reçu à Maison-Blanche et le soir, au banquet offert par les corps élus et l'aviation civile un accueil enthousiaste

Aux félicitations du ministre de l'Air sont venues s'ajouter celles du président de la République et celles du président du Conseil.

La croisière est officiellement terminée à Alger, mais l'escadre continuera son voyage jusqu'à Casablanca en passant par Oran.

La dernière étape.

LE DÉPART DE TUNIS

Tunis, 18 décembre (de notre correspondant particulier). — Ce matin, à 7 heures précises, à l'aérodrome d'El-Aouïna, les 28 appareils composant l'escadre Vuillemin ont pris leur vol par groupes successifs de trois.

Très bon départ. Le temps est froid mais les moteurs, bien au point, donnent leur plein rendement. Les avions, circulent autour de la zone d'évolution. Les derniers adieux et vœux sont exprimés au général Vuillemin par M. Peyrouton, résident général, et les généraux Naugès et Azan, entourés des officiers de l'aviation et de nombreuses personnalités.

Le dernier, l'avion du général Vuillemin s'élance gracieusement et se place en tête. Les groupes de l'escadre se rassemblent et prennent leur ordre de marche.

A 7h 20 l'escadre franchit les derniers contreforts du Djebel El-Ahmar ; le soleil la salue de ses premiers rayons et bientôt les avions disparaissent à l'horizon.

La foule était moins dense qu'à l'arrivée, étant donné l'heure matinale.

L'ESCADRE PASSE AU-DESSUS DE LA CALLE...

La Calle, 18 décembre «de notre correspondant particulier). — L'escadre du général Vuillemin est passée au-dessus de La Calle ce matin à 7h 35, venant de Tunis et se dirigeant vers Alger. Les appareils, par groupes de trois, formaient une vision impressionnante - et mémorable.

...ET DE BOUGIE

Bougie, 18 décembre (de notre correspondant particulier). — L'escadre du général Vuillemin a survolé Bougie à une haute altitude ce matin, à 9h 20, se dirigeant sur Alger. Un dernier avion a suivi vers 11 heures.

Ce passage a été très remarqué par toute la population.

A Maison-Blanche

En attendant l'arrivée de l'escadre

Dès 9 heures, les autos se succédaient sur la route de Maison-Blanche à Fondouk, canalisées par un service d'ordre très complet et la foule devenait de plus en plus dense, qui profitait d'une éclaircie inattendue dans le ciel qui, depuis quelques jours, était resté morose et avait gâté la réception ministérielle.

Les troupes bientôt prennent place devant les grands hangars de l'aviation militaire : une compagnie de tirailleurs, avec le drapeau du régiment et la nouba, sous les ordres du lieutenant-colonel Plantin. La musique des zouaves, dirigée par M. Chevalier, se met à côté d'eux. Les Sénégalais, les chasseurs d'Afrique, les aviateurs sont répartis pour assurer la police du terrain et empêcher son envahissement.

Il est 10 heures quand le général Noguès arrive au camp d'aviation, où il est reçu par les colonels de Serre et Weiss, aux accents de la « Marseillaise ». Il salue le drapeau et passe en revue les troupes qui lui rendent les honneurs.

Un quart d'heure après arrivent MM. Pierre Cot et Delesalle, accompagnés par M. le secrétaire général Souchier ; M. Lemoine, secrétaire adjoint, et M Atger, préfet d'Alger.

A leur descente de voiture, ils sont salués par le général Noguès, le colonel de Serre et le colonel Weiss. M. Dupuy, maire de Maison-Blanche, s'excusant de n'avoir pu le faire la veille, alors qu'une pluie malencontreuse gênait les réceptions, salua les ministres et leur souhaita la bienvenue sur le territoire de sa commune

La foule augmente rapidement. Les autos, les cars arrivent sans discontinuer du terrain, entre les bâtiments militaires et ceux du S.N.Aé. Les abords sont noirs de monde. Devant les hangars de l'aviation militaire, nous retrouvons toutes les personnalités que nous avons rencontrées hier et avant-hier au club-house: MM. les secrétaires généraux Souchier et Lemoine accompagnent les ministres. Mme Delesalle est aux côtés de son mari, avec Mme Souchier.

L'état-major du ministre de l'Air est au complet, ainsi que les cabinets militaire et civil du gouverneur général.

Avec le général Noguès sont les généraux Poupinel, Lagarde et de Lescazes et les colonels commandant les régiments de zouaves, de tirailleurs et d'infanterie coloniale. Le colonel Lavigne, commandant la gendarmerie, dirige un service d'ordre que l'affluence rend difficile.

Successivement nous rencontrons l'amiral de Peytes de Montcabrier; Mgr Leynaud, archevêque d'Alger; M. Atger, préfet d'Alger; MM. Michel et Babillot, secrétaires généraux; MM. Cazenave, président, et Boudet, membre du conseil de préfecture; Chapui, directeur, et Chambige, chef de cabinet du préfet; Caries, président des Délégations financières; Mercier, délégué financier; Armand, conseiller de gouvernement; Laussel, directeur de la Sécurité générale; Tritsch, commissaire central; Brunel, maire d'Alger; Grégori, Fouassier, Cossurel, conseillers municipaux le colonel Piédallu; Borgeau, directeur du centre des mutilés de Kouba; Jean Morinaud, Perrier, directeur de la « Dépêche algérienne »; Péricard, directeur de l'agence Havas; Carbonel, directeur de l' « Afrique du Nord illustrée »; Robert, délégué financier, membre du Conseil supérieur de l'Algérie; Morard, président, et Solal, membre de la chambre de commerce; Garcin, directeur de l'OFALAC; Chevalier, maire de Birmandreïs;

MM. Tremel, consul d'Autriche; Pawlovsky, consul de Tchécoslovaquie; Mouriès. directeur des P.T.T.; Billion du Plan, président, Prévôt, vice-président, Brocard, secrétaire général de l'Aéro-Club; Pourcher, directeur du S.N.Aé; Gérard et Darnet; Forien, de la Shell; Fletcher, directeur, Lamballe et Millon, des huiles Mobiloil; Merijean, de la Stelline; Ximenès, de la Standard; Ladhuie, directeur de l'E.N.A.; Raoul de Galland, Casablanca, représentant M. le député Jules Cuttoli; Lehalle, ancien conseiller général; Meyer, notaire; Mathieu, Noréro, Altairac, Molbert, Ingénieur des travaux de la ville.

Chacun se croyait très en avance. L'arrivée probable de l'escadre était escomptée pour entre 11 heures et midi; aussi les conversations s'engagèrent-elles par groupes, où l'on se réjouissait d'apprendre que l'hydravion de l'Air-France, qui avait amerri à 50 kilomètres de Marseille et dont on était sans nouvelle depuis lors, venait enfin d'être retrouvé; mais l'on n'avait pas réfléchi que l'heure de départ, l'heure tunisienne, était en avance d'une heure sur celle d'Alger. Aussi fut-on surpris quand quelqu'un cria : « Les voici ! ».

L'escadre arrive

Tous les regards se tournèrent alors vers l'Est. En effet, à toute allure, volant bas, en ordre parfait, les grands oiseaux s'avançaient vers Maison-Blanche. Il était 10h 32.

Aussitôt les haut-parleurs fonctionnèrent, et grâce à la radio, Alger, où l'on regretta que l'escadre ne vînt pas survoler la ville, la France et le monde purent apprendre que le magnifique périple s'achevait.

Dix heures 36: après un large contour autour du terrain, le premier avion se pose. C'est celui du général Vuillemin, suivi à quelques secondes par les deux autres avions qui composent sa cellule, puis c'est le **groupe rouge**, puis ce sont ceux du colonel Rignot, **groupe bleu**, et du colonel Girier, **groupe blanc**.

Atterrissant impeccablement, tous les avions sont au sol en quelques minutes pendant qu'avance en roulant celui du général Vuillemin.

L'hélice n'a pas encore cessé de tourner que la foule se précipite vers l'avion aux trois cocotes tricolores, débordant un peu les ministres que prennent les cinéastes, les photographes.

Engoncé dans sa combinaison, coiffé du casque, le général Vuillemin descend de la carlingue sans attendre les acclamations.

— *Vive Vuillemin! Vive l'aviation! Vive la France*, crient des milliers d'assistants, pendant que résonne la « Marseillaise »

En un tournemain, le général se débarrasse de son casque, de ses lunettes, de son chèche. Il sourit. Les ministres sont près de lui. MM. Pierre Cot et Delesalle lui serrent les mains et le félicitent.



APRES L'ATTERRISSAGE. — Le général Vuillemin enlève son « chèche » sous les yeux amusés de M. Pierre Cot ayant à côté de lui le lieutenant-colonel Pierre Weiss et le général Noguès.

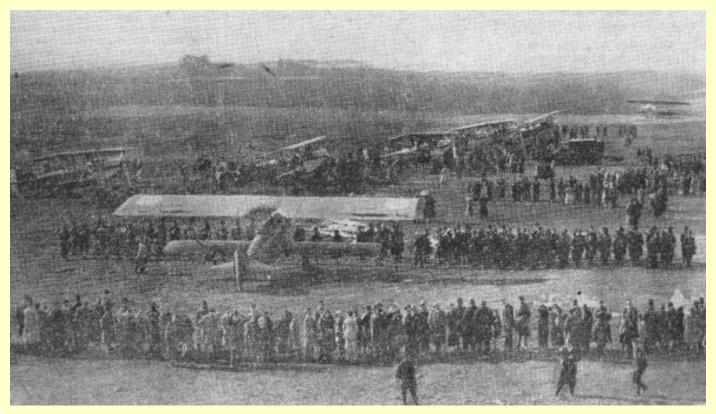


APRÈS L'ATTERRISSAGE. — M. Pierre Cot félicite le général Vuillemin.

(Photo Raynal).

M. Billion du Plan lui présentant les compliments de l'Aéro-Club, lui apporte, ce qui lui fait le plus plaisir, d'excellentes nouvelles de Mme Vuillemin et de ses enfants, en route pour Alger et qui sont en ce moment à Orléansville.

Mais le grand chef paraît gêné par tous les objectifs qui sont braqués sur lui. Il dit « Merci, merci! », puis, ne pouvant répondre à tous ceux qui l'interpellent, il prend le parti de se dévêtir et laisse tomber sa lourde combinaison. Il apparaît alors en petite tenue de général et visiblement plus à l'aise.



A MAISON-BLANCHE. — La foule maintenue par un service d'ordre impeccable, assiste à l'atterrissage des « cocottes ».

(Photo « Echo d'Alger »)

La réception

Accompagnant les ministres, il se dirige alors vers le drapeau du 5^{ème} tirailleurs qu'il salue, pendant que la musique des zouaves joue la « Marseillaise », et bientôt il arrive au hangar où un vin d'honneur a été préparé.

Au centre, il prend place avec les ministres, le secrétaire général du gouvernement, le préfet d'Alger, le général Noguès, près de qui sont Mgr Leynaud, Mmes Delesalle, Souchier, Mercier qu'entourent toutes les personnalités.



LE VIN D'HONNEUR A MAISON-BLANCHE. — De gauche à droite, on reconnaît le général Noguès, M. Pierre Cot trinquant avec le général Vuillemin, M. Delesalle, M. Souchier.

(Photo Raynal).

Pendant quelques minutes, le temps de permettre aux équipages d'arriver, une conversation amicale s'engage.

- Le temps était très beau à Tunis. Il n'y a pas plu pendant notre séjour. Ce matin, au départ, ça marchait très bien, nous n'avons trouvé des nuages que dans la région de Bougie, dit le général.
- *Vous avez eu beaucoup de chance,* lui répond M. Pierre Cot qui lui raconte la grosse tempête essuyée par l'avion officiel au-dessus des Pyrénées.

Pendant ce temps les généraux, examinant les beaux hangars de l'aviation militaire, parlent de la défense nationale et des organisations futures.

Les équipages de la croisière sont bientôt au complet : lieutenantscolonels Bourcat, commandant en second ; Girier ; Rignot ; les commandants de Turenne, Delaitre, Pelletier-d'Oisy ; les pilotes Azema, de Castets, La Boubène, Crestey, Gérardot, Gaillard, Andrieu, Cazabonne, Thibaudet; les capitaines observateurs Vercouter, Pennes, Noir, Bailly; le capitaine mécanicien David; le lieutenant observateur Michaud; les lieutenants pilotes Bish, de Tourtier et Garde; les sous-officiers pilotes adjudants-chefs Baudens, Cuny, Lebourg, Mayadoux et Norel; l'adjudant Roussin; le sergent Libert; les sous-officiers mécaniciens Dourbbe, Piétu, Fernand, Jeannel, Sorbon, Bindreiff, Chambosse, Le Mée, Martinet, Paris, Wurtheli, Marchi, Vitts, Mérello et Lacave; les lieutenants de vaisseau Mathon et Paquier; le premier maître Quégnier, pilote; le lieutenant de vaisseau Chasoin et les premiers maîtres Le Bihan et Dieudonné.

- M. Pierre Cot, que les photographes et les cinéastes ne cessent de tenir sous l'objectif, s'adresse alors au général Vuillemin.
- Je n'ai pu, dit-il, résister au plaisir de venir vous saluer au moment où se termine votre beau voyage et de vous exprimer à vous et à vos équipages, les félicitations de tous ceux qui vous ont suivis.

Le ciel, hier, était maussade. Vous nous avez ramené le beau temps.

Au nom du gouvernement et de toute l'aviation française, je vous présente les félicitations que vous méritez pour avoir écrit une nouvelle page de gloire dans l'histoire de notre France, et je ne trouve pour vous le dire qu'un seul mot, mais il vient du plus profond de mon cœur : merci!

— Moi aussi, répond le général, je n'ai qu'un mot à vous dire, au nom de mes équipages et en mon nom personnel : merci !

Les cris de : « Vive Vuillemin ! Vive l'aviation ! » retentissent à nouveau.

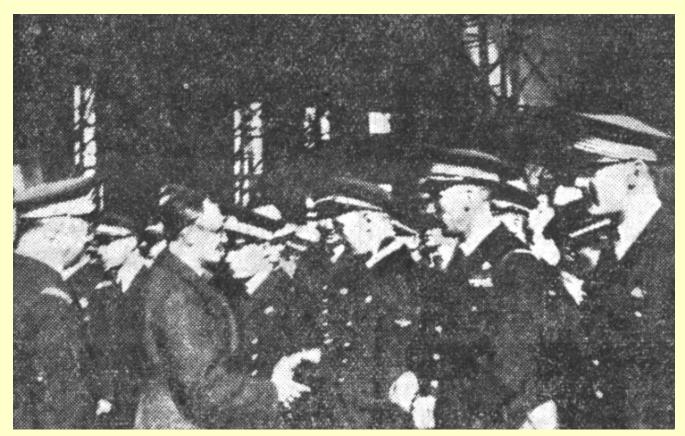
La réception est terminée.

Pas complètement cependant, car il faut compter avec les exigences du reportage moderne.

Les cinéastes sont là, dont les objectifs veulent saisir les moindres mouvements du chef de la croisière et dont les films tiennent aussi à enregistrer les paroles.

L'un d'eux a arrêté le général Vuillemin et M. Pierre Cot au passage.

- *N'avez-vous rien à dire ? mon général*, lui demande-t-il. Mais le général, riant d'un bon rire qui traduit cependant sa joie, remue la tête en signe de dénégation.
- Puisque, trop modeste, le chef de la croisière ne veut rien vous dire, intervient le ministre, je vais, moi, vous dire quelque chose, c'est que le beau voyage ne se serait si parfaitement accompli si l'escadre n'avait pas eu à sa tête l'homme que tout le monde reconnaît comme le plus qualifié, et si je suis l'interprète du gouvernement, je suis certainement celui de son équipage en lui rendant l'hommage qu'il mérite.



A MAISON BLANCHE — M. Pierre Cot félicite les équipages de la croisière

(Photo l'Echo d'Alger).

Les félicitations du président de la République

C'est le moment où les ministres vont regagner leurs voitures.

Le colonel Jouannaud, chef des services militaires du Ministère de l'air, vient d'arriver porteur d'un télégramme officiel. Il demande au colonel Weiss de réunir les membres de l'équipage de la croisière. Et, quand ceuxci sont groupés autour de leur chef, il leur lit le télégramme suivant que le ministre de l'Air vient de recevoir du président de la République :

- « A Monsieur le Ministre de l'Air,
- « Veuillez transmettre mes félicitations chaleureuses au général Vuillemin et aux équipages de l'escadre. Le pays leur est unanimement reconnaissant du nouveau lustre jeté par eux sur les ailes françaises, par le courage tranquille et l'incomparable maîtrise et la science consommée avec laquelle ils viennent d'accomplir leur magnifique croisière sur la terre africaine.

» Signé: LEBRUN. »

Les assistants sont nombreux qui entourent les aviateurs et les applaudissent une fois encore avant de quitter le terrain.

Et lentement, comme à regret, la foule, après un dernier coup d'œil aux beaux avions qui reviennent de si loin, sans avoir montré de défaillances

et qui maintenant sont rangés en ligne devant les hangars, attendant le seul retardataire qui arrivera quelques minutes après, regagne les autos, les cars, la gare de Maison-Blanche, ou l'abri familier aux membres de l'Aéro-Club du Club-House.

Radio-P.T.T.-Alger a retransmis et relayé l'arrivée de la Croisière noire

Les services administratifs et techniques de Radio P.T.T. Alger avaient pris toutes dispositions utiles pour radiodiffuser, dans les meilleures conditions possibles, l'arrivée de la Croisière noire.

C'est ainsi que deux microphones furent placés sur la terrasse des bâtiments du commandant de l'aviation militaire de Maison-Blanche. L'un de ces micros était destiné à la modulation de Radio-Alger et, par l'intermédiaire de la liaison radiophonique bilatérale France-Algérie, à l'écoute des milieux intéressé de Paris. Le deuxième micro alimentait les haut-parleurs répartis sur les terrains militaires et ceux de l'aviation civile.

L'adjudant-chef Delpech de Fraissinet, MM. Laffargue, de l'« Écho d'Alger », Faouen et Le Cannelier, de la « Dépêche Algérienne », ont assuré tour à tour de rôle le radio-reportage de l'arrivée de l'escadre du général Vuillemin et de la cérémonie officielle de la réception par M. Pierre Cot, ministre de l'Air. Les radioreporters se sont parfaitement acquittés de leur mission.

Deux autres micros avaient été installés sur la table dressée dans un des hangars militaires par MM. Baroli frères, pour le vin d'honneur qui a été admirablement servi. Un micro a servi aux cinéastes, l'autre au radioreporter qui décrivit cette cordiale réception. Ce même micro a permis également la retransmission des allocutions prononcées par M. Pierre Cot, ministre de l'Air et le général Vuillemin.

Dans l'ensemble la retransmission radiophonique fut très bonne et elle permit à tous ceux qui n'ont pu venir à Maison-Blanche de « vivre » chez eux la grandiose cérémonie que fut l'apothéose de la Croisière noire.

MM. Escande, ingénieur en chef des P.T.T., Bariani, contrôleur des services techniques de la T.S.F., Joubert, remplaçant M. Brossan, directeur administratif de Radio-Alger, qui était malade, ainsi que tous les techniciens et collaborateurs de Radio-Alger, dont M. Ponsin, vérificateur T.E.M. et Redouane, aide-vérificateur qui étaient sur les lieux ou assuraient le contrôle des appareils, ont droit aux félicitations des auditeurs de notre station régionale pour cette heureuse retransmission.

La journée du ministre

En quittant l'aérodrome de Maison-Blanche, les ministres se sont rendus au Palais d'été où ils sont arrivés escortés par un escadron de spahis. Ils ont été ensuite avec le général Vuillemin, les hôtes de M. et Mme Souchier.

Dans l'après-midi, ils se sont occupés avec les généraux Denain, Noguès et Poupinel et les chefs de l'aviation algérienne, des questions intéressant l'aéronautique de l'Afrique du Nord.

Le ministre répond au président de la République

En réponse au télégramme du président de la République, le ministre de l'Air a répondu en ces termes :

- « Suis heureux vous transmettre remerciements général Vuillemin et équipages pour félicitations que vous avez bien voulu leur adresser et qui constituent pour eux la plus précieuse récompense.
- » Vous remercie également en mon nom personnel du témoignage de satisfaction que vous donnez à l'ensemble de l'armée de l'air française.

» Signé: Pierre COT. »

Les félicitations du président du Conseil

D'autre part, le ministre de l'Air a reçu du président du Conseil, ministre de l'Intérieur, le télégramme suivant :

« Vous prie transmettre au général Vuillemin et à ses valeureux équipages les félicitations du gouvernement français pour magnifique exploit aérien réalisé en territoire africain.

» Signé: CHAUTEMPS. »

UNE REFERENCE POUR HUTCHINSON

Tous les avions de l'escadre du général Vuillemin étaient équipés de pneus Hutchinson.

Le banquet

Le banquet, qui fut admirablement servi au Casino municipal, réunissait plus de quatre cents personnes. Il ne nous est pas possible de citer tous ces amis de l'aviation, tous les admirateurs de nos équipages. Disons seulement qu'à la droite du ministre avaient pris place Mme Delesalle, le général Vuillemin, M. Souchier, M. Delesalle, M. le préfet Atger, M. Billion du Plan, le général Noguès, M. Brunel, maire d'Alger; M. Prévôt. M. Morard, président de la chambre de commerce. Mme Brocher, M. Vagnon, président des colons aux Délégations financières; Mme de Montcabrier. M. Pourcher, le colonel de Serre, l'amiral de Peytes de Montcabrier, M. Ancey, vice-président de la chambre d'agriculture, M. Ardoin, directeur des chemins de fer.

A la gauche du ministre étaient Mme Noguès, M. le secrétaire général Souchier; M. Mallarmé, député; Mme de Serre; M. Mourgues, président de la commission départementale du Conseil général; Mme Billion du Plan, M. Carles, président des Délégations financières; le général Denain, chef d'état-major; M. Lemoine, secrétaire général adjoint; le lieutenant-colonel Jouannaud, le lieutenant-colonel Weiss, le commandant Pelletier d'Oisy, M. le procureur général Fulconis, le commandant de Turenne, M. Babillot, secrétaire général de la préfecture; le colonel Normand; M. Mercier, délégué financier; M. Chavrondier, M. Bonny, sous-directeur du cabinet du gouverneur général; M. Fabregoules, directeur des services économiques; M. Jarre, chef du secrétariat du gouverneur général; M. Brahimi Lakdar, conseiller général.

Le repas, excellent, comme tous ceux qui sont signés Aletti, fut très animé.

Il se termina par des discours.

LES DISCOURS

Le premier est prononcé par

M. Billion du Plan

président de l'Aéro-Club d'Algérie

« Merci à vous, Monsieur le Ministre de l'Air d'être venu, malgré les difficultés du, moment, malgré les intempéries, apporter le salut de la France au chef et aux équipages qui viennent d'accomplir ce glorieux périple autour de notre domaine colonial africain.

Merci enfin à vous d'être un ministre de l'Air qui ne se confine pas dans un cabinet de travail et ne voit l'aviation qu'à travers les rouages de la bureaucratie, vous avez voulu vivre avec ceux qui volent, et voler avec eux ; aussi vous avez à vos côtés toute l'aviation française, qu'elle soit militaire ou civile.

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, il y a quelques mois nous avions l'honneur d'avoir votre visite, alors que vous étiez rapporteur au budget de l'air.

Entre vos conférences en faveur de l'aviation, vous avez pu vous rendre compte de l'effort accompli en Afrique du Nord, et nous sentions que nous avions eu tout de suite en vous un défenseur, un ami, aussi nous vous souhaitions qu'un jour vous collaboriez plus étroitement encore à une cause qui nous est si chère. Ce jour est venu, et nous vous en félicitons et sommes heureux de vous voir aussi vous joindre à M. le Ministre de l'Air pour fêter ici M. le général Vuillemin et ses équipages.

Soyez aussi tous les bienvenus, messieurs qui avez accompagné M. le Ministre de l'Air.

C'est avec une joie mêlée d'une émotion bien compréhensible que j'ai l'honneur de prendre le premier la parole pour vous souhaiter, mon général, ainsi qu'à vos vaillants équipages, la meilleure bienvenue dans notre belle ville d'Alger, à laquelle tant de souvenirs vous attachent.

Après les fatigues de votre admirable randonnée, nous pardonnerez-vous de ne pas respecter vos quelques heures de repos, et de vous accaparer, mais nous, qui, depuis votre départ d'Istres, vous suivons avec notre cœur, notre pensée, nous qui, d'étape en étape, avançons sur la carte nos petits drapeaux, impatients de les voir à Alger, laissez-nous aujourd'hui vous dire combien nous vous aimons et vous admirons, quelle est notre fierté d'appartenir à cette grande famille de l'aviation dont vous incarnez toutes les vertus.

Nous étions certains du succès dès le jour que nous avons appris que vous étiez placé à la tête des escadrilles aux cocotes bleu-blanc-rouge, commandées par des chefs tels que les colonels Rignot, Bouscat, Girier, commandants Pelletier d'Oisy, de Turenne, Delastre, Papin, avec sous vos ordres l'élite des pilotes, des observateurs, des navigateurs, des mécaniciens de l'aviation française, mais ceux qui restent ont toujours le droit de trembler devant les traîtrises d'une nature inconstante qui semble vouloir se venger de ceux qui veulent la dompter sur terre, sur mer et dans les cieux.

Mais vous avez vaincu tous les éléments, vous avez surmonté toutes les difficultés, traversé deux fois le Sahara, parcouru l'A.O. F. et l'A.E.F. de l'orient à l'extrême sud-est; n'est-ce pas là une démonstration magistrale de la valeur du matériel, de l'entraînement et du courage des équipages.

Et c'est pour cela qu'aujourd'hui ce n'est pas seulement l'Aéro-Club d'l'Algérie, entouré de ses camarades d'Oran et de Constantine qui veulent vous fêter, mais c'est aussi à nos côtés M. le Préfet du département d'Alger, entouré de son conseil général, c'est notre cher maire, entouré de mes collègues et amis du conseil municipal, c'est l'éminent président de la chambre de commerce et tous ses membres, c'est en un mot la population entière de l'Algérie représentée ici par les plus hautes autorités civiles et militaires.

Les chefs de l'aviation militaire de l'Algérie et vos camarades des escadrilles d'Alger ont été particulièrement heureux de se joindre à nous en cette belle soirée.

Combien parmi vous, au glorieux passé de guerre, aux raids retentissants d'après-guerre, auraient pu aspirer au repos, mais vous avez considéré comme un grand honneur de suivre le chef bien-aimé et de démontrer ainsi au monde entier qui vous observait que seule la France était capable de survoler 25.000 kilomètres de son propre territoire colonial, sans organisation ni coûteuse, ni tapageuse, à travers les pays les plus déserts, les populations autrefois les plus sauvages, aujourd'hui pacifiées et dévouées à la France venues vous applaudir.

Mon général, plus que partout ailleurs, nous sommes heureux de vous retrouver, car nous ne pouvons pas oublier que vous êtes le promoteur de l'aviation de tourisme en Algérie, que président d'honneur de notre club, de longues années, nous nous sommes assis à la même table du conseil d'administration, et que nous avons grandi parce que nous avons écouté et suivi vos conseils, toujours frappés au coin du bon sens, et avec vous nous retrouvons de bons amis: commandant de Turenne, glorieux as de la chasse; commandant Papin, capitaine Andrieu, et vous modeste et fin pilote Libert qui, aux côtés de votre général et du capitaine Andrieu, vous êtes brillamment classé à notre rallye algéro-marocain.

Messieurs, quel que soit votre grade, soyez tous félicités sans réserve et l'Algérie reconnaissante vous dit toute sa fierté pour l'exploit accompli.

Et, pour terminer, permettez-moi d'associer à cette fête Mme Vuillemin et vos chers enfants aux carnets de vols déjà si impressionnants, les pères, mères, épouses, enfants qui attendent avec impatience de serrer dans leurs bras leur héros.

Mes chers camarades, tous debout.

Je vous demande d'acclamer M. le ministre de l'Air Pierre Cot, M. le soussecrétaire d'Etat à l'Air Delesalle, M. le général Vuillemin et ses vaillants équipages, l'aviation française continentale et d'outre-mer. »

Le général Vuillemin

se lève ensuite. Il sourit, car il sait que l'on connaît son horreur des discours.

Il fait un peu la grimace aux hautparleurs, mais il parle et il parle fort bien.

« Monsieur le Ministre, dit-il

Lorsque vous m'avez fait l'honneur de me donner le commandement de la croisière qui vient de parcourir le Sahara, j'avoue que je ne croyais guère à sa réussite.

Discipliner des individualités aussi brillantes que celles dont vous m'entouriez, me paraissait impossible.

J'ai été vite détrompé, car tous ces jeunes ont fait preuve d'un tel allant, d'une telle virtuosité, que je n'ai pas hésité à leur faire faire des départs et des atterrissages qui m'auraient paru fort délicats avec des pilotes moins habiles. Cela nous a permis de nous présenter à vous à l'heure dite, avec les avions qui ont quitté Istres le 11 novembre. (Applaudissements.)

Nous le devons aussi aux mécaniciens, à ces mécaniciens magnifiques qui, s'ils ont coupé souvent aux réceptions, ne l'ont fait que pour rester auprès de leurs appareils. Leur seul repos fut la journée d'hier.

Monsieur le Secrétaire général, je vous remercie de l'accueil que nous a fait l'Algérie; mon général, je vous remercie des services que m'ont rendu les troupes d'Algérie partout où nous sommes passés.

Merci aussi, Monsieur le Président de l'Aéro-Club, de la sympathie que vous nous avez témoignée et que je vous rends bien, vous le savez, en suivant vos incessants progrès. »

Puis, disant combien il a été touché des félicitations que lui a adressées ce matin le président de la République, il lève son verre en l'honneur des ministres et à la prospérité de l'Algérie, un des plus beaux joyaux de notre chère France.

Une longue suite de bans chaleureux salue cette péroraison.

M. Morard,

président de la chambre de commerce, se lève à son tour.

« Monsieur le Ministre,

La chambre de commerce d'Alger vous offre respectueusement ses souhaits de bienvenue.

Elle salue en vous l'homme de gouvernement qui a donné un statut à l'aviation nationale, qui a groupé les activités éparses, sous son autorité avertie, et qui anime de sa foi les énergies françaises tendues vers la conquête de l'air.

C'est à une des plus éclatantes manifestations de ce renouveau que nous

venons d'assister et notre Compagnie vous est profondément reconnaissante d'avoir bien voulu, par votre présence, en souligner l'exceptionnelle importance.

Mon général,

Nous avons suivi, avec une attention passionnée, votre émouvant périple.

Sur des milliers de lieues, vos ailes ont survolé des terres françaises, pour venir se poser à proximité de la ville où a pris naissance l'empire africain de la France, puisque c'est ici qu'il y a un peu plus d'un siècle, a commencé ce vaste mouvement qui a porté nos couleurs et notre civilisation de la Méditerranée au cœur de l'Afrique, du golfe de Gabès à l'Océan.

Jamais peut-être nous n'avions pu embrasser aussi complètement l'étendue du domaine national, mesurer aussi nettement l'œuvre accomplie par nos devanciers sur ce continent.

Grâce à vous, nous avons plus clairement que jamais pris conscience de la grandeur de la patrie.

Je voudrais vous dire notre admiration et je ne trouve qu'un mot pour traduire nos sentiments : Merci pour nous avoir procuré cette joie et cette fierté.

Messieurs,

La chambre de commerce d'Alger est heureuse d'avoir été associée à cette fête par l'Aéro-Club d'Alger dont elle apprécie l'activité et dont elle se fait un devoir de seconder les efforts.

Elle s'honore d'avoir pu devant vous évoquer un glorieux passé et applaudir l'heureux achèvement d'une croisière qui est mieux qu'un bel exploit, car elle est un grand acte, mieux qu'un résultat, car elle est un commencement.

Dans une juste vision des réalités d'aujourd'hui et des possibilités de demain, notre assemblée se doit d'envisager l'avenir.

Elle est certaine que désormais l'Afrique française, dont vous venez de parcourir les routes aériennes, fera l'objet de toutes les préoccupations du gouvernement. Cette bienveillante sollicitude nous est due, elle vous est due plus encore à vous, dont le geste magnifique ne peut rester sans lendemain.

Alger attend l'aménagement de son aéroport, l'ouverture de la ligne de Marseille aux passagers, la création de la grande artère Casablanca-Tunis, celle aussi de la grande ligne de pénétration vers le Sud.

A l'égard de ces projets, nous n'observons pas seulement l'attitude de

solliciteurs avides de satisfactions, nous voulons apporter pour leur réalisation notre concours le plus absolu.

A une date récente, Monsieur le Ministre, vous indiquiez que la collaboration des chambres de commerce à l'œuvre d'expansion de l'aviation devait être accueillie et recherchée.

Permettez-moi de vous rappeler que notre Compagnie est depuis longtemps acquise à ce programme — qu'elle s'est toujours tenue en liaison étroite avec le distingué directeur de l'Etablissement régional, M. Pourcher — et que, dès le 8 janvier 1931, elle s'est déclarée prête à assumer la gestion de l'Aéroport d'Alger.

Je renouvelle aujourd'hui solennellement cet engagement et je vous demande de nous faire confiance.

Nous brûlons du désir d'apporter à l'aviation française, non plus de simples marques de sympathie et d'intérêt, mais une ardeur agissante, soutenue par notre volonté de servir le pays et de favoriser son prestigieux rayonnement.

Messieurs,

Je lève mon verre à M. le Ministre Pierre Cot;

Au général Vuillemin et à ses vaillants équipages;

A l'aviation française grâce à laquelle l'Algérie est plus proche du cœur de la Patrie.

M. Brunel, maire d'Alger,

Souhaite d'abord la bienvenue aux ministres et au général Denain.

« Votre présence, leur dit-il, nous apporte l'éclat d'une grande solennité.

Nous vous en sommes infiniment reconnaissants.

Nous avons voulu grouper les grands soldats de France et leurs admirateurs d'Algérie.

Nous avons voulu aussi féliciter les héros de la croisière de leur succès, dont nous n'avons jamais douté, parce que nous avions confiance en son chef, en Vuillemin.

Ce que je veux surtout retenir de cette croisière, dit-il, c'est que vous n'avez pas quitté la terre de France.

Cela revient à dire que votre performance a été à la taille de notre empire africain. Vous avez survolé des régions très différentes, multipliant les difficultés, et ouvert cette route qu'un de nos journalistes, parfaitement inspiré ce matin, a heureusement baptisée la route Vuillemin.

En entendant les acclamations qui montaient de la foule, vous avez senti aujourd'hui vibrer le cœur de tout Alger, qui a conscience de son rôle et des destinées qui vous lui assurez.

Haussons nos cœurs à la gloire de la France. »

M. Mourgues

Président de la Commission départementale, s'exprime ensuite ainsi :

« Vous excuserez Monsieur le sénateur Duroux, président du conseil général d'Alger, dit-il, qui, retenu à Paris par les devoirs impérieux de sa charge, sera privé du grand plaisir qu'il aurait éprouvé à se trouver à nos côtés en cette soirée mémorable. Bien mieux que moi il aurait su rendre l'hommage que méritent votre initiative, Monsieur le Ministre, votre clairvoyante autorité, mon Général, vos prouesses et votre endurance à vous tous, Messieurs de la Croisière noire.

Je viens de parler de votre initiative, Monsieur le Ministre, de laquelle nous vous sommes profondément reconnaissants ; n'est-ce pas, en effet, grâce à elle que vient de s'effectuer une des phases de la grandiose épopée de l'air ? N'est-ce pas grâce à elle qu'ainsi que vous l'avez si bien dit le choix de cet itinéraire et sa magistrale réalisation met à quelques jours de Paris les bordjs et les souks les plus reculés du continent africain ? A quelles possibilités, à combien d'espérances cette magnifique randonnée ouvre les horizons!

M. Mourgues aborde ensuite les grands problèmes économiques que l'aviation permettra de résoudre.

En Afrique où vient de se dérouler le périple gigantesque que nous fêtons en ce jour, se trouve un domaine immense demeuré complètement isolé des courants commerciaux et dont les millions d'êtres qui le peuplent ignorent les produits de la métropole autant qu'elle ignore les leurs. Pourquoi, dès lors, ne pas tenter d'opérer entre la mère patrie et notre domaine colonial une fructueuse et constante liaison.

C'est de magistrale manière, mon général, que vos équipages, sous l'impulsion du même esprit de devoir et de sacrifice qui vous anime, vous-même, et sous votre direction particulièrement avisée, viennent de révéler à nos esprits émerveillés les possibilités d'un lendemain plein de promesses et riche d'espoirs.

Une fois de plus vous avez prouvé que les aviateurs de France représentent une des élites de la nation et nous savons que pendant la paix, qu'ardemment nous souhaitons durable, vous demeurez, comme d'agiles hirondelles, des messagers d'espoirs et de bonheur, apportant au loin le salut affectueux de la Mère patrie. »

M. Atger,

préfet du département d'Alger associe le département à la manifestation organisée en l'honneur de l'aviation française et remercie les ministres d'avoir emprunté la voie des airs pour venir saluer les équipages de l'escadre Vuillemin.

— Les progrès de l'aviation, ajoute-t-il, nous donnent de nouveaux espoirs. L'accès rapide de l'Algérie par la voie des airs tend de plus en plus à transformer en trois départements français les départements algériens.

Aussi félicite-t-il l'aviation militaire des espoirs qu'elle fait naître dans les cœurs africains.

— Le général Vuillemin, qui incarne les vertus du soldat et l'expérience de l'explorateur, était d'ailleurs déjà aimé ici comme animateur de l'aviation et il le félicite, ainsi que ses équipages, du rôle utile qu'ils viennent de jouer auprès des populations africaines auxquelles le passage dans le ciel de leurs cocottes tricolores restera en un souvenir ineffaçable.

M. Caries,

président des Délégations financières, dit ensuite :

« Monsieur le Ministre, Messieurs,

Au nom de l'assemblée que j'ai l'honneur de présider et qui représente les forces morales et économiques de l'Algérie, je suis heureux de m'associer aux félicitations qui viennent d'être adressées à M. le général Vuillemin et à ses vaillants équipages. Le raid magnifique qu'ils viennent d'accomplir ne constitue pas seulement un nouvel exploit de l'aviation française ; il est aussi la démonstration évidente de la valeur et de l'endurance des pilotes, ainsi que des qualités et de la perfection du matériel.

Avec une régularité remarquable, d'étape en étape, ils ont survolé d'immenses régions, souvent désertiques, et ont été aux prises avec des difficultés insoupçonnables. Pour nous. Français de l'Algérie, terre de liaison entre la métropole et ses possessions d'outre-mer, cette randonnée prend un sens tout particulier; elle est le témoignage vivant de l'existence de ce bloc de l'Afrique française où, quelle que soit la religion ou la race des habitants, tous les cœurs vibrent à l'unisson quand il s'agit du prestige de la France.

Monsieur le Ministre, c'est pour moi un agréable devoir de vous saluer au nom de toutes les populations algériennes. Nous savons avec quelle mâle énergie et quelle inlassable volonté vous vous êtes consacré à la réorganisation de l'aviation française. Vos efforts ont déjà été couronnés

de succès et je puis vous assurer que les Délégations financières algériennes ne restent pas insensibles à tout ce qui concerne le développement de l'aviation.

Puis-je me permettre de rappeler ici que, dès 1919, à la demande du gouvernement métropolitain, les Délégations financières ont inscrit à leur budget les crédits qui devaient permettre l'organisation de services aériens de transports en Afrique du Nord. On avait invoqué non seulement l'avantage commercial et touristique de ces lignes dans l'intérêt commun de la France et de l'Algérie, mais aussi les nécessités impérieuses de la défense nationale.

Quoique l'effort financier demandé à l'Algérie fut fort important, eu-égard à ses ressources, nos assemblées n'hésitèrent point, manifestant ainsi leur patriotisme, à voter des sommes de plus en plus importantes, d'autant que dans le programme qui leur était soumis était comprise l'organisation de nombreuses lignes telles que celles qui devaient relier l'Algérie à la France par Oran-Alicante-Toulouse, et le Maroc par Oran-Casablanca, toutes lignes dont l'utilité nationale était incontestable. Or, les subventions métropolitaines ont été, ces dernières années, brusquement supprimées, et certains services dont nous avions apprécié l'importance ont cessé de fonctionner. Depuis, nous n'avons cessé de réclamer leur rétablissement et, en maintenant chaque année les crédits, nous avons notamment insisté pour que soient organisées la grande ligne transversale Casablanca-Oran-Alger-Tunis et diverses lignes de pénétration vers le Sud. Peut-on dire. Monsieur le Ministre, que ces lignes, bien que situées tout entières sur le territoire nord-africain, n'intéressent pas la métropole? Il s'agit là de lignes à caractère impérial dont les dépenses ne sauraient uniquement incomber à l'Algérie et aux pays de protectorat voisins.

Nous sommes persuadés, Monsieur le Ministre, que vous saurez, malgré les difficultés de l'heure présente, trouver les solutions qui doivent permettre de donner satisfaction au désir des Français d'Algérie qui cadre, dans l'unité française, avec les intérêts supérieurs de la plus grande France.

Je formule, en terminant, les vœux les plus chaleureux pour le triomphe des ailes françaises et à l'union, par elles, rendue chaque jour plus étroite des différentes provinces de la France des cinq parties du monde. »

M. Mallarmé

député de la deuxième circonscription, associe la représentation algérienne à la manifestation en l'honneur de l'escadre Vuillemin :

« Nous suivions votre randonnée, nous comprenions les difficultés de votre

croisière et nous avions déjà de l'admiration pour vos équipages, dit-il, mais c'est tout à l'heure, dans la manière si simple avec laquelle vous avez, mon général, rendu compte à votre ministre de façon si brève, si nette et aussi si émouvante de votre voyage que j'ai trouvé le plus grand sujet d'admiration.

Remercions aussi les deux ministres qui sont venus malgré les intempéries recevoir ici le général Vuillemin.

Je n'ai pas besoin de dire les espoirs que nous formons en ces deux jeunes ministres qui ont su rénover l'aviation française et je tiens à leur dire notre gratitude.

Si l'exploit que nous célébrons ce soir peut être admiré au point de vue technique, il a une autre signification :

En quelques jours vous avez survolé notre domaine africain.

Les populations de ces pays ont vu passer dans le ciel les avions de France.

Ils ont mieux compris cela qu'un discours et ce que vous avez fait a eu des résultats beaucoup plus beaux que n'importe quelles mesures administratives.

Vous avez montré à la fois la puissance et l'esprit pacifique de notre pays.

Vous avez fait, grâce à votre voyage, pour asseoir notre influence, beaucoup plus que toutes les armées que nous aurions pu y envoyer.

Député du Sud, d'El-Goléa, je sais tout ce que votre voyage a pu faire naître dans l'esprit des populations noires

Et de cela nous devons vous être reconnaissants. »

M. Souchier

secrétaire général du Gouvernement général, prend ensuite la parole.

« Si réconfortante que soit pour moi l'amitié qui m'unit à. vous, dit-il à M. Cot, depuis le jour où M. Poincaré a pu s'attacher votre personnalité en devinant votre valeur, cela reste un lourd honneur pour moi que de saluer en vous, au nom du gouverneur général, dont je vous exprime les regrets de n'avoir pu assister à votre arrivée, le prestigieux organisateur de cette randonnée qui se termine aujourd'hui.

Sans doute, le chef éminent que je représente ici aurait-il été plus qualifié que moi pour vous saluer.

Sans doute aussi aurait-il su trouver dans son cœur d'Algérien les mots qu'il faut dire lorsque l'on représente cet admirable pays.

En son nom, j'ai à dire l'admiration de l'Algérie pour les vaillants soldats qui viennent de survoler le désert, et pour leur chef. En 130 heures de vol au-dessus des sables, bravant le simoun vous avez survolé toutes les terres françaises d'Afrique, et partout, quand les derniers de vos oiseaux se sont effacés à l'horizon, tous les Français se sont sentis rassurés parce qu'ils savaient que vous reviendriez. » »

Et il termine sa très poétique improvisation, que nous regrettons de si mal traduire en la résumant ainsi :

« J'ai seulement voulu dire le bienfait de votre passage, le réconfort que vous avez apporté sur nos terres d'Afrique. »

Et M. Souchier termine en conviant l'assistance à porter un toast au président de la République française.



AU BANQUET. - A la table d'honneur, de gauche à droite : M. Delesalle, Mme Souchier, le général Vuillemin, Mme Delesalle, M. Pierre Cot, Mme la générale Noquès, M. Souchier.

Photo « Echo d'Alger »

Discours de M. Pierre Cot

Très applaudi, M. Pierre Cot, ministre de l'Air s'adresse tout d'abord à ses amis de la Croisière africaine pour ajouter aux félicitations qui leur ont été adressées celles du président de la République et celles du président du Conseil.

« Et puis, ajoute-t-il, j'ai d'autres félicitations à vous adresser. Et je les voudrai empreintes de beaucoup d'affection et d'amitié : celles que je viens vous apporter comme ministre de l'Air au nom de tous les aviateurs français, de tous ceux qui vous ont suivi et qui vous remercient d'avoir ajouté de la gloire à celle de cette aviation qu'ils aiment par-dessus tout.

Pour tous le plus beau, le plus simple et le plus émouvant des récits, celui qui rend les heures plus graves, est celui qui chante dans les souvenirs, celui auquel, quand on a eu la gloire du triomphe, s'est mêlé le regret de voir s'achever la belle aventure.

C'est la première fois qu'une croisière si importante a été faite au-dessus du continent africain.

C'est la première fois qu'en 28 étapes 28 avions se sont posés sur des terrains de secours et en sont repartis, franchissant par deux fois le désert.

C'est là une très grande chose dont nous avons le droit d'être fiers.

Vous avez, en l'accomplissant, écrit une page de gloire que. la France prend à son actif.

Je vous remercie tous, pilotes, mécaniciens, radios, navigateurs, soldats, sous-officiers et officiers, tous qui par votre courage tranquille et votre dévouement coutumier, avez prouvé que les aviateurs d'aujourd'hui sont les émules de ceux de la querre.

Oui, peut-être ne mesure-t-on pas assez le retentissement que cette croisière laisse derrière elle dans notre empire colonial.

Nous vous en sommes reconnaissants mais il est un homme dont je veux parler particulièrement parce que si je ne le remerciais pas au nom de ses équipages, vingt-huit protestations me parviendraient multipliées par trois.

Deux choses comptent dans le voyage que vous avez fait : la préparation et l'exécution.

La préparation, c'est vous qui l'avez faite; l'exécution, c'est vous qui l'avez dirigée.

Partir seul, survoler le désert, c'est déjà beau, mais entrainer avec soi toute une escadre, suivre l'itinéraire et l'horaire, c'est l'œuvre d'un chef et celle du grand chef que vous êtes.

La discipline que vous avez faite, c'est une discipline de chef et de père.

Il vous a fallu tout préparer, vous occuper de tout, et au milieu de vos soucis, garder le sang-froid, donner cette impression de force, de courage que vous dégagez toujours.

A Istres, avec le général Denain, nous avons été vous voir avant votre départ. On hésitait. Le temps n'était pas beau. Vous étiez là, calme. Vous avez pris la décision d'ajourner le départ parce que vous savez que l'on a le droit d'entreprendre une grande œuvre, mais non pas de l'aventurer.

Tous ont été, en voyant votre prudence, certains alors de la réussite et nous sommes repartis à Paris rassurés.

En félicitant tous les membres de la croisière, je veux dire mon admiration la plus grande au général Vuillemin.

Ces félicitations, je suis heureux de les adresser dans la capitale de l'Afrique du Nord où nous avons voulu que s'achève la croisière.

J'en suis heureux car Alger c'est le symbole de la grande œuvre accomplie par la France et du grand effort que vous avez donné en Afrique du Nord.

Quand nous essayons de prendre la mesure de la France et de savoir ce que sera son avenir, alors que nous en connaissons les faiblesses, il nous arrive parfois, dans la métropole, de douter et de nous dire « c'est un vieux pays ».

Mais il suffit de venir ici pour constater le contraire puisque l'Afrique du Nord est la marque et la preuve du génie français.

Cette terre d'Afrique me paraît plus que bien d'autres une terre d'aviation. L'aviation s'y impose et peut y rendre des services.

En transmettant à M. le Gouverneur général les regrets de ne l'avoir vu par suite d'un malentendu, vous lui direz, Monsieur le Secrétaire général, que des conversations que nous avons eues ensemble je conserve le souvenir qu'il fera beaucoup pour l'aviation en Algérie.

Non, vous ne pourrez pas résister à cet appel de l'aviation qui monte de la terre algérienne.

Je voudrais que tous vos administrateurs possèdent un avion.

Pour que l'Algérie soit administrée de façon moderne, je la doterai d'un beau trimoteur colonial à la condition que vous acceptiez le pacte que je

vous propose et que tous vos administrateurs puissent se servir d'un avion.

J'ai écouté vos appels. Oui, Monsieur le Représentant des Délégations financières, nous voudrions vous voir plus souvent. Il faut pour rapprocher l'Algérie de la France utiliser le seul moyen de transport moderne.

Grâce à votre concours, nous réaliserons cette liaison.

Il y a quelque temps, avec vos représentants, nous avons décidé que bientôt l'Air-Afrique sera créé. Je prends l'engagement de l'organiser dans quelques semaines en association entre la France, l'Algérie, le Maroc, la Tunisie et les colonies.

Mes projets sont : l'organisation en 1934 de la ligne Casablanca-Tunis. J'ai l'intention de commencer dès cette année la liaison avec le Congo, que le colonel Bouscat a improvisée au cours de l'été dernier avec des équipages militaires. Mais il nous faudra votre concours, M. le Président des délégations financières et, j'en suis certain, vous entendrez le conseil que je vais vous donner en vous disant que les placements dans l'aviation sont, à l'heure actuelle, les plus sûrs.

Le meilleur placement que vous pourrez faire, ce sera l'organisation aérienne de l'Afrique.

C'est en organisant les pays neufs comme le vôtre par l'aviation que l'on servira le mieux les intérêts généraux. »

Et M. Pierre Cot remercie l'Aéro-Club d'Alger et tous les Aéro-Clubs d'Algérie de leur effort qui, à eux seuls, ont permis, avec le concours de M. Pourcher, directeur de l'aviation algérienne, à la flotte nord-africaine de représenter le tiers de l'aviation française.

Il leur demande de continuer en suscitant d'autres initiatives. Il les aidera ajoute-t-il, autant qu'il le, pourra.

« Nous devons tous travailler au développement de l'aviation française, ditil en terminant. C'est l'aviation qui nous permet aux moindres frais d'accomplir le plus de progrès.

Nous avons des appareils que bien des peuples peuvent nous envier, mais nous avons aussi cet admirable personnel auquel je veux dire ma fidélité.

Quel que soit le labeur d'un ministre, quels que soient les soucis qui l'assaillent, il suffit qu'il songe aux aviateurs militaires et civils pour être réconforté.

C'est à la force spirituelle des aviateurs français, la grande force de la France dans les temps présents, que je veux boire. »

Des applaudissements enthousiastes saluent la péroraison de ce beau discours qui fut parfois prononcé sur le mode familier et qui se termina sur une magnifique envolée.

Quelques instants après, les ministres et les aviateurs pénétraient dans la salle de bal où les danseurs s'arrêtèrent un instant pour les saluer, en même temps que l'orchestre jouait la « Marseillaise ».

E. B.





Transcription et mise en page : FXB – Avril 2022



Cette page est une annexe à :

L'Histoire des Hommes du GC III/6

faisant partie du :

Site personnel de François-Xavier BIBERT

1. Colmarer neueste Nachrrichten - 18/11/1933 L'Alsace et le raid Vuillemin.

Le sergent aviateur Bindreiff de Sélestat y participe.

Une information qui intéressera Sélestat et l'Alsace est qu'un Sélestadien est également impliqué dans le raid audacieux du général Vuillemin, à savoir notre plus proche compatriote, M. Marius Bindreiff, sergent-chef de « l'Escadre Africaine » du général Vuillemin, qui vient de terminer son vol brillant au-dessus de l'Afrique. Nous suivons donc avec d'autant plus d'intérêt cette aventure audacieuse qui, nous l'espérons, ramènera tous les participants chez eux sans problème. La mère du pilote, que l'on peut voir en photo sur le n°46 du « Neueste Illustrierte », suit le raid, comme elle nous le raconte, d'après la carte du « Neueste Illustrierte »... Nous comprenons avec quel intérêt et joignons de tout cœur leurs souhaits de réussite aux nôtres.

Le sergent Bindreiff est né le 13 janvier 1902 à Sélestat, fils de Charles Bindreiff, décédé dans un accident de forêt il y a 12 ans. Sa mère vit avec son gendre, M. Koch, caissier du Crédit Industriel. Après avoir quitté l'école, il a été apprenti chez M. Sutter comme chaudronnier. En 1922, il s'engage comme volontaire dans l'armée de l'air à Dijon, passe plusieurs années dans les colonies, à Dakar, Tunis, etc. Sa femme est de Colmar et ils ont déjà une petite fille Claude Rose née en 1930. Avant de partir, il a rendu visite à sa mère à Cercy, où habite une de ses filles ; il a survolé la maison dans laquelle elle séjournait et lui a envoyé ainsi un véritable message d'adieu aéronautique. Sur le chemin du retour, il compte rendre visite à une de ses sœurs à Tunis qui travaille comme infirmière à Mazza. Plusieurs messages privés à sa mère sont également bien arrivés à ce jour. A Noël, il espère passer ses vacances chez lui au bord de l'Ill. Nous l'espérons!

La fratrie Bindreiff était au nombre de dix, un fils est tombé pendant la guerre mondiale, un est décédé à l'âge de 20 ans. Nous souhaitons à notre brave compatriote un heureux retour au pays auprès de la vieille mère, qui, comme tous ses concitoyens, est à juste titre fière qu'un Sélestadien puisse contribuer à défendre la renommée et l'honneur de la France dans cette nouvelle « Armée de l'Air » si importante pour son salut.

2. Gebweiler neueste Nachrrichten - 21/12/1933

Une rencontre avec les deux Alsaciens de l'escadre de Vuillemin

Lorsque nous avons récemment dit au revoir aux deux Alsaciens de l'aérodrome de « Maison Blanche » qui participaient à la « Croisière Noire » du général Vuillemin, nous avions convenu de nous rencontrer prochainement. Et malgré les diverses obligations qui occupent les mécaniciens lors d'une escale (en plus de toutes les réceptions officielles), l'adjudant-chef Charles Tritsch, qui vient de Niedermorschweiler, et le sergent-chef Bindreiff, de Sélestat, nous ont donné toutes sortes d'informations intéressantes.

Charles Tritsch, qui a servi dans un régiment aérien depuis 1921, a passé trois ans en Afrique occidentale française. Marius Bindreiff a travaillé de 1923 à 1925 à Dakar avec la Mission de l'aviation de l'Afrique occidentale française. Aujourd'hui (1933), âgés de 32 ans, ils ont passé ensemble leur brevet de mécanicien à Bordeaux en 1922. Bindreiff a été auparavant mécanicien chez Bugatti pendant environ six mois, tandis que Tritsch travaillait comme monteur à Mulhouse où ses parents vivent encore. Leurs chefs leur ont proposé de participer au raid en Afrique du général Vuillemin ; cela témoigne de leur valeur et de la confiance dont ils jouissent, car la réussite d'un tel projet dépend non seulement des compétences du commandant de la mission et des pilotes, mais aussi dans une large mesure de celles des mécaniciens chargés de l'entretien et de la réparation du matériel.

Incidemment, les avions de l'escadron n'avaient pu bénéficier de la protection de hangars jusqu'à Alger. Ils avaient donc été soumis aux aléas de la météo. Et pourtant ils y ont résisté. Les deux aviateurs alsaciens le soulignent particulièrement. Leur simple récit, basé sur leur propre expérience, n'est rien d'autre qu'un éloge pour le vol de l'escadron. L'Alsace peut s'enorgueillir à juste titre qu'une partie de la gloire de ce vol magnifique soit également retombée sur deux de ses enfants.