

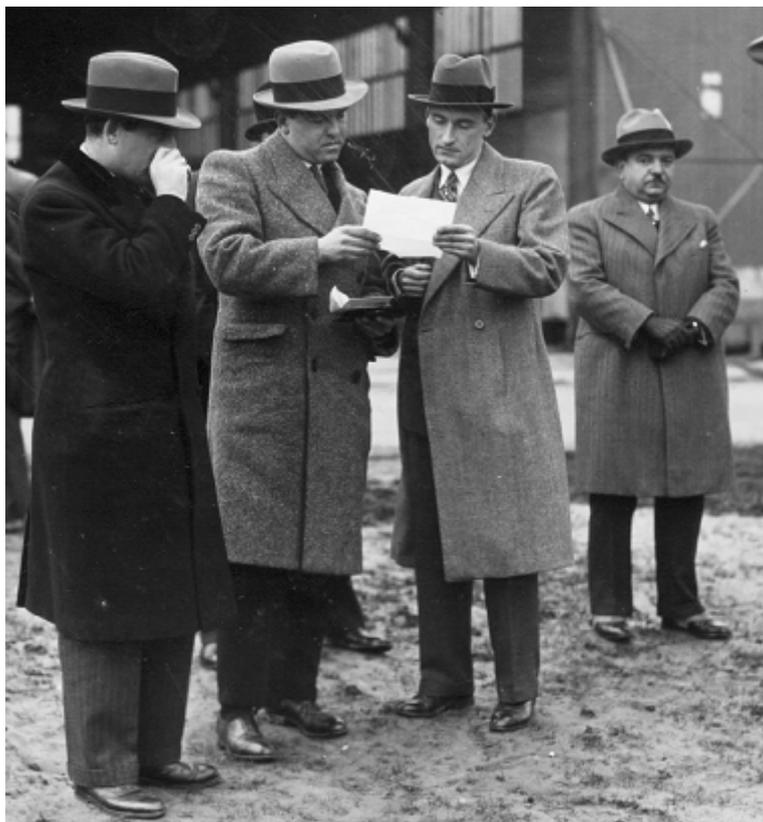
# Revue Aéronautique de France

*Revue aéronautique de France - Avril 1933*

*Impressions de Voyage - René LEFÈVRE*



**Peyret Mauboussin PM XI n°2 F-AJUL acheté par René LEFEVRE en juillet 1930**



**René LEFEVRE et Pierre MAUBOUSSIN**

**PARIS - MADAGASCAR**  
**1er au 14 décembre 1931 - 12 550 km à la moyenne de 120 km/h**



**René Lefèvre après son raid Paris-Tananarive avec son Peyret Mau bousin XI  
29 et 30 décembre 1931 sur le terrain de Mananjary à Madagascar, aujourd'hui terrain "Lefèvre"**



## Le Figaro - 2 juin 1932

— L'aviateur Lefèvre, terminant une vaste randonnée de près de 30.000 kilomètres, à bord d'un avion de tourisme Mauboussin, muni d'un moteur Salmson 40 CV., est arrivé hier au Bourget, venant de Lyon, qu'il avait quitté à 10 heures 5 le matin. A son arrivée de nombreux amis étaient venus le saluer et le féliciter d'avoir réussi, malgré une très grave maladie, à mener à bien sa randonnée de démonstration aérienne. Une réception suivit, au cours de laquelle on célébra les mérites de Lefèvre, son énergie, sa volonté, sa maîtrise et sa décision.



**René LFEEVRE**

*Photographies : collection personnelle famille Bernache-Assollant*

**PARIS - SAIGON**  
**18 au 28 décembre 1932**  
**10 jours - 8 heures**  
**13 400 km**

## Le FIGARO - 13-10-1932

L'aviateur bien connu René Lefèvre a fait parvenir son engagement pour cette coupe, qu'il disputera sur son avion Mauboussin, moteur Salmson 45 CV. Le challenge Paris-Saigon est couru en monoplace et consiste à couvrir dans le moins de temps la distance qui sépare Paris de Saigon. Pour être détenteur de la Coupe il faut avoir couvert le parcours dans un maximum de 15 jours (360 heures). L'appareil ne doit pas peser à vide plus de 550 kg, il doit être de construction française ainsi que le moteur.

## Revue aéronautique de France - Avril 1933

« Je suis parti ; j'ai réussi ; me voici ! » Telle est, en résumé, l'histoire de tout raid heureux, la caractéristique d'un raid heureux comme de presque toute chose heureuse d'ailleurs, est d'être sans histoire ; tout au plus fournit-il matière à quelques historiettes, et encore ne peuvent-elles toutes être contées.

Si j'ai fait Paris-Saigon, c'est d'abord pour démontrer qu'avec un avion de faible puissance, muni d'un moteur de 45 CV seulement, il est possible de réaliser de belles performances; la démonstration est faite une fois de plus...! C'est ensuite pour faire dans notre grande colonie extrême-orientale une propagande par le geste en faveur de l'aviation; j'espère que mon action qui s'est exercée au cours d'un mois et demi d'exhibitions, aussi bien en Cochinchine qu'au Tonkin, au Laos qu'au Cambodge, portera des fruits riches et nombreux, ce dont je m'applaudirai moi-même à tour... d'hélice parce que je n'ai pas encore l'intention de me reposer. C'est encore en vue de m'adjuger la Coupe du Président de la République ; c'est fait et j'en suis fort content. C'est enfin pour ma propre satisfaction personnelle, parce que je voulais voir le temple d'Angkor autrement qu'à l'Exposition Coloniale ; je l'ai survolé ; pendant vingt-quatre heures je l'ai fouillé de fond en comble. Eh bien, vous savez, ici c'était très bien, mais là-bas c'est beaucoup mieux encore.

Bref, j'ai rempli mes buts.

Mon voyage ! Dix jours de traversée ; sur onze départs, dix de nuit ; pas un seul accident, des anicroches, bien sûr. Vous les attendez, alors les voici.

La première, en Italie. Non, non, je n'ai pas été arrêté par la police de Mussolini ; elle s'est, au contraire, manifestée à moi sous la forme la plus aimable ; d'ailleurs, les Italiens sont charmants et je les aime bien ; ils ne sont chatouilleux que sur le point d'honneur ; seulement là-dessus ils craignent horriblement les chatouilles... gardons nous donc de leur en faire. Quant à l'anecdote, elle n'est pas compliquée : Forcé d'atterrir par un temps de bitume sur un terrain de secours pour m'y ravitailler en essence, je n'y trouvais pas le moindre bidon du précieux combustible ; il n'y avait pas davantage d'auto, et le poste de ravitaillement le plus voisin était à dix kilomètres de là; comble de malheur, j'avais juste cinquante liras en poche. Eh bien! le gardien du terrain ne fit ni une, ni deux ; il enfourcha sa bicyclette et s'en fut me chercher vingt litres de gazoline. Venez donc me raconter à moi que les Italiens ne sont pas serviables! Combien de Français, dans les mêmes circonstances, m'eussent laissé tomber... oh, pas nécessairement, bien sûr ! Il y a des Français bien gentils... et aussi des Françaises !

Et en Grèce? Là aussi, ils sont adorables et ils ont au plus vif degré le sentiment de leur responsabilité. Je me pose à Agrignon, ne pouvant atteindre Athènes. Par téléphone je sollicite de la capitale des renseignements météorologiques ; ils ne viennent pas ; je veux repartir. « Pas de ça, Lisette », intervient, en grec bien entendu, le gardien du terrain. « Sans renseignements météorologiques, on ne part pas. Votre peau, Monsieur, m'est plus chère qu'à vous-même ». J'ai dû, pour reprendre l'air, signer un quitus de ma propre existence à ce défenseur de la consigne, et lui déclarer par écrit que je le dégageais de toute responsabilité.

La Turquie? Au fait, j'ai évité la Turquie, depuis certaine mésaventure qui m'y advint, je fuis la Turquie : le tabac y est mauvais, les femmes y sont sans grâce et les hommes peu accueillants. Adieu, cet endroit et son En ver !

Je suis passé directement de Grèce en Tripolitaine, par la Crète. La traversée fut dure et j'ai eu, à ce moment-là, quelques pénibles quarts d'heure, en face de l'immensité, de ma conscience... et des courants aériens particulièrement faits pour donner à penser sur -les problèmes de l'au-delà, de la fragilité humaine, etc., etc.

J'ai contemplé, au matin, les côtes arides de la Tripolitaine avec des yeux agrandis d'allégresse ; bien sûr que les Hébreux découvrant jadis la Terre promise, n'éprouvèrent pas une joie aussi vive que moi en apercevant les blanches maisons de Tobrouk. Et pourtant Tobrouk, c'est beaucoup plus gai vu d'en haut que du sol même de ses rues.

Troisième mésaventure qui a bien failli, cette fois, se terminer par un saut en parachute, en pleine nuit, ce qui eût comporté quelques risques. Cela s'est passé à Allahabad, dans les Indes. J'avais quitté Hyderabad le matin, sans bien savoir où s'achèverait mon étape, car je n'avais aucun renseignement météorologique sur la direction et la vitesse des vents. Décidé à faire le plus de chemin possible j'allais droit devant moi, lorsque la nuit me surprit. Dans ces pays-là la nuit tombe brutalement et vous passez de la lumière dans l'ombre avec une soudaineté un peu déconcertante. Je résolus néanmoins d'aller jusqu'à Allahabad, bien que je n'ignorasse pas que

cette ville était dépourvue du matériel nécessaire à un atterrissage de nuit. Je me fiais à mon étoile. Bref, j'arrive au-dessus de la ville, mais où diable est le terrain ? Rien ne le signale. Que faire ? Mon essence s'épuise et je ne peux m'offrir le luxe de pousser de l'avant ou de survoler la cité jusqu'au retour du jour. Je virevoltais inlassablement au-dessus des toits, espérant que le tintamarre de mon moteur mettrait la puce à l'oreille des gens qui, dans ce lointain patelin, ne sont pas complètement ignorants des choses de l'aviation, Tout en tournant, je bouclai la ceinture de mon parachute et m'apprêtai à faire une dégringolade dans l'inconnu, quand soudain je vis briller quatre feux en croix. Vous pensez si je courus à l'amorce ; j'y courus même si fort que je faillis faire comme les alouettes, et me démolir à proximité du miroir. Reprendre contact avec le sol ! Je vous assure qu'à ce moment-là, quel que soit mon amour du ciel, j'en éprouvais une frénésie. Je descends, je redresse l'appareil pour me poser. Boum ! J'ai touché ; j'ai un frisson : qu'est-il advenu de mon train d'atterrissage. Tant pis ! Je vais le savoir, car, n'est-ce pas, je n'ai pas d'autre remède que de tenter de nouveau le coup. J'atterris donc ! O joie ! Mon train est intact et je me pose comme une « fleur ». C'était le 24 décembre ; alors, en sentant que tout allait bien, j'ai fredonné : Noël, Noël ! Et, soyons juste, j'ai rendu des actions de grâce à mes amortisseurs Messier qui s'étaient comportés comme des frères.

Mais assez d'histoires, n'est-ce pas ? En eussé-je d'autres que je n'aurais ni l'espace, ni le loisir, ni la volonté de vous les conter. Imaginez-en, si bon vous semble ; laissez la bride sur le cou à votre inventive et soyez sûrs que ce sera ainsi beaucoup mieux que la réalité.

Je serai d'ailleurs désolé de prendre sur la place qui m'est encore laissée pour sacrifier à la fantaisie, alors que je me dois encore de remercier un compagnon de route qui me fut d'une fidélité que je souhaite retrouver un jour chez la compagne de ma vie, quand je l'aurai choisie ou quand elle m'aura choisi ; je veux parler de mon charmant petit monoplane Mauboussin, avec lequel j'ai déjà fait environ quatre-vingt mille kilomètres, deux fois le tour de la Terre à l'équateur. C'est quelque chose, cela ! Et si robuste, si alerte toujours, et fringant, soigné comme une petite demoiselle pas trop sage qui, en dépit d'une course folle à travers la destinée, conserve toujours une apparence de bienséance et de dignité tout à fait à propos pour le plaisir des yeux. Une douche, un coup de brosse et la voilà fraîche, toute prête pour une nouvelle équipée. Ah, je vous assure qu'elle s'y entend pour entraîner les cœurs derrière elle.

Interrogez plutôt mes amis indochinois et vous verrez ce qu'ils vous répondront. « Tout Hanoi pour mon Mauboussin a des yeux de Chimène ».

Ne ronronne pas de dépit, moteur mon ami. On sait bien que toi aussi, tu sais te comporter bravement, et qu'enfermé dans les flancs de la gracieuse libellule, tu lui donnes une vaillance et une force qu'elle n'aurait pas sans toi. Salmson qui te créa te fit d'une admirable régularité, et jamais écurie de course ne vit entente comparable à celle des quarante-cinq chevaux que tu portes en toi.

Un moteur comme celui-ci, eh bien, ça donne une fière idée de l'homme et, croyez-moi, l'industrie fait pardonner bien des choses à la politique.

Voulez-vous une nouvelle pour finir ? Oui ! Voici : je suis déjà fatigué d'être en rupture de vol et j'aspire à repartir. J'espère que ce sera bientôt. Je sais ! Cette nouvelle n'a rien de sensationnel et mon espoir c'est celui de tous ceux qui, après quelques semaines de liberté, d'espace, de grand soleil, de vents et d'orages, retombent à la monotonie de la vie quotidienne. Partir, c'est mourir un peu, mais c'est surtout vivre beaucoup.



**Le FIGARO - 18-03-1933**  
**PARIS-SAIGON-PARIS**

Le retour de Lefèvre

L'aviateur René Lefèvre, qui revient de Saïgon, à bord de son avion de tourisme Mauboussin 40-45 CV Salmson, a fait escale hier après-midi à Mont-de-Marsan, venant de Tanger. Il s'envolera ce matin à destination d'Orly.

Lefèvre avait quitté Orly le 18 décembre 1932 et avait atteint Saïgon le 28 décembre, s'attribuant la Coupe du Président de la République pour le Challenge Paris-Saïgon, épreuve de vitesse réservée aux pilotes de monoplaces de moins de 550 kilos à vide. Lefèvre est donc le premier vainqueur de ce Challenge, mis en compétition jusqu'au 1er février 1934. Ne peuvent être classés quelques pilotes ayant effectué le parcours en moins de quinze jours.

Du 3 au 14 décembre 1931, Lefèvre avait réalisé pour la première fois, à bord d'un avion de petite puissance, la liaison France-Madagascar, soit 12 550 kilomètres, en onze jours. Il amélioré cet exploit en réalisant Paris-Saïgon, soit 13 400 kilomètres, en dix jours.

Depuis son départ pour Madagascar, et compte tenu des voyages effectués en Europe et en Indochine. Lefèvre a parcouru plus de 80,000 kilomètres sur son appareil personnel, un monoplan à conduite intérieure, de faible puissance, ce qui constitue certainement le record des voyages avec un avion semblable et donne l'occasion à l'aviation française de se signaler à son avantage.

**PEYRET-MAUBOUSSIN XI**

Biplace de tourisme. 2 exemplaires construits. René  
Monoplan aile haute. Construction en bois.

Envergure	11.75 m	Longueur :	5.50 m
Hauteur :	2.86 m	Surface portante :	14.70 m <sup>2</sup>
Equipage	2		
Masse à vide :	322 kg	Masse totale :	530 kg
Motorisation	1 Salmson 9Ad de 40 ch		



**Le Peyret-Mauboussin XI n°02 - F-AJUL à Mitry-Mory en 1957**

Le Peyret-Mauboussin PM-XI n°02 (F-AJUL) est dorénavant au Musée Régional de l'Air d'Angers

L'appareil, dont il ne reste plus que le fuselage et les empennages, a été offert par le Colonel Chapeaux et son équipe, où il était conservé à Hyères.

Le monomoteur est dans un état remarquable et très complet.

Il porte les marquages de part et d'autre du fuselage, commémorant les deux raids à l'actif de l'appareil.



**Le Peyret-Mauboussin XI n°02 - F-AJUL au Musée de l'Air à Angers de nos jours**

*Photographies : Musée de l'Air d'Angers*



Mise en page : François-Xavier BIBERT  
[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](http://www.bibert.fr)  
[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)  
[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

