

# SRAT

**Société du réseau aérien transafricain**

**SOCIÉTÉ**  
DU  
**RÉSEAU AÉRIEN TRANSAFRICAIN**  
**S. R. A. T.**

---

SIÈGE SOCIAL : 126, Rue de Provence, PARIS

---

DIRECTION GÉNÉRALE EN AFRIQUE :  
**ALGER**  
*Rue du Parc (au coin de la Rue Dumont-d'Urville)*  
TÉLÉPHONE

CABLE } Resafricer - Paris  
          } Resafricer - Alger

---

AÉRODROMES } HUSSEIN-DEY (ALGER)  
                  } BENI-MORA (BISKRA)

---

**ALGER**

*et vice-versa* **BISKRA**

par AVION

---

SERVICE RÉGULIER  
Correspondance avec les Paquebots  
DE LA  
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

**Pierre Jarrige**

*Les photos de ce document sont de : Alain Cornu, René Crétot, Raphaël Pastor, Jacques Renaud et Paul Vachet.*

*Remerciements au Cercle Aérophilatélique Français (CAF), à son président Dominique Petit et à ses membres, historiens aérophilatélistes, Gérard Collot, Alain Cornu et Jacques Renaud.*

Cercle Aérophilatélique Français - 32, avenue de Normandie 78000 Versailles

fd.petit@orange.fr

www.aerophilatelie.fr

*Bibliographie :*

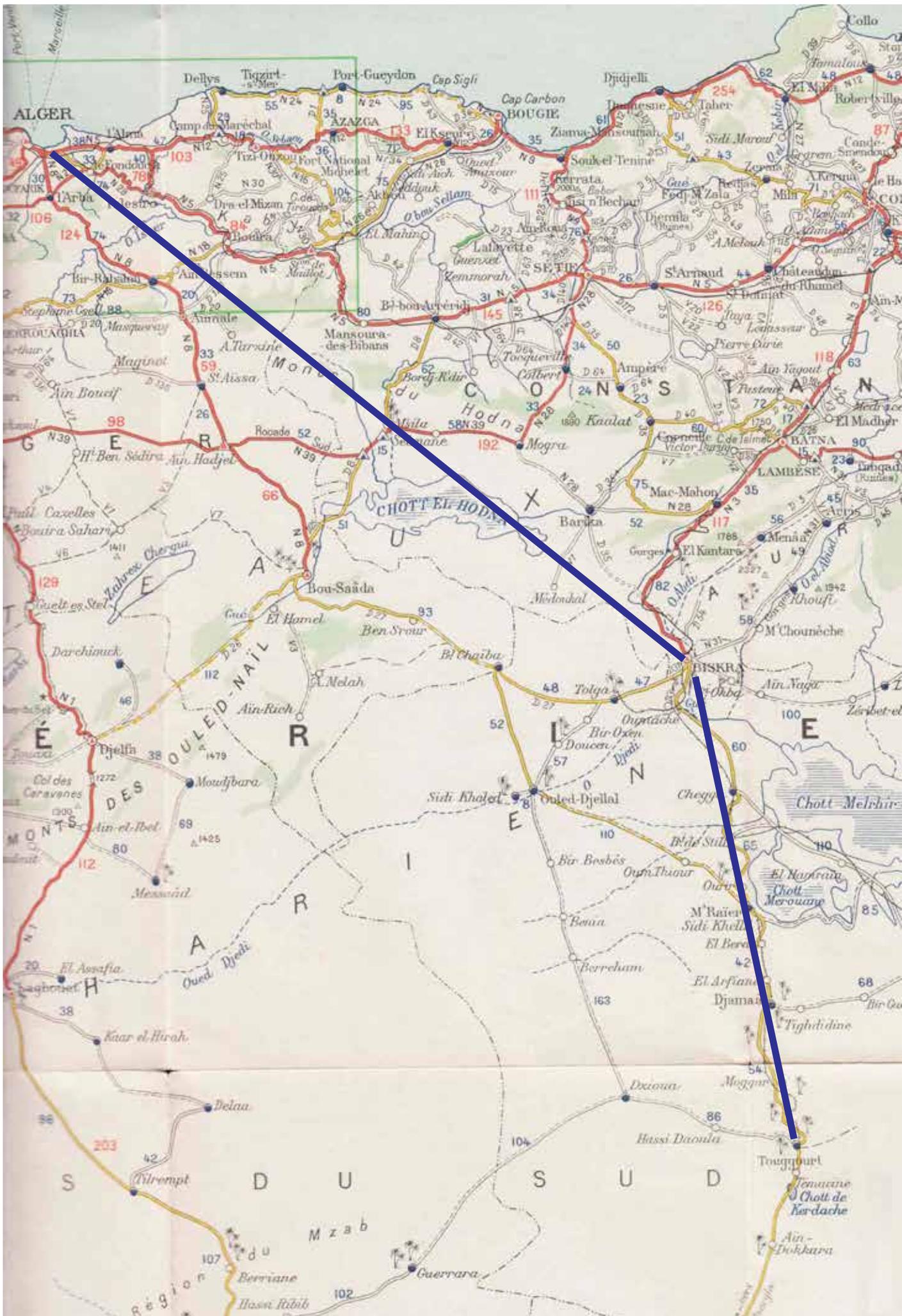
- *Lignes africaines* - Gérard Collot et Alain Cornu - Éditions Bertrand Sinais - Paris 1999
- *Bulletin d'information* - Cercle Aérophilatélique Français
- *Air France Revue*
- *Aviateurs d'Empire* - Dominique Lagarde - La Régordane - Chanac 1993
- *Routes du ciel* - Paul Codos - France Empire - Paris 1955
- *Mémoires* - Abd-el-Krim - Librairie des Champs-Élysées - Paris 1927
- *Avant les jets* - Paul Vachet - Hachette - Paris 1964
- *Vent debout* - Beppo de Massimi - Plon - Paris 1949



Pierre JARRIGE  
www.aviation-algerie.com  
Février 2020  
ISBN 979-10-97541-17-0  
Reproduction autorisée  
Publication gratuite - Vente interdite

# Sommaire

<b>La SRAT .....</b>	<b>1</b>
<b>Henri Laroque, pilote de la SRAT .....</b>	<b>7</b>
<b>Paul Codos, pilote de la SRAT .....</b>	<b>8</b>
<b>Témoignage d'Abd-el-Krim .....</b>	<b>14</b>
<b>Témoignage de Paul Vachet .....</b>	<b>15</b>
<b>Témoignage de Beppo de Massimi .....</b>	<b>18</b>



# La SRAT

Si Pierre-Georges Latécoère a l'ambition, dès 1918, de créer un réseau au départ de Toulouse vers l'Afrique Noire via l'Espagne et l'Afrique du Nord, Paul Dhé crée, en 1919, le Bureau d'organisation économique pour les entreprises aériennes transméditerranéennes et transafricaines, transformé, fin 1920, en Société du réseau aérien transafricain (SRAT) au capital de 1 000 000 franc, siège social 126, rue de Provence à Paris, installé à Alger à l'angle de la rue Dumont-d'Urville et de la rue du Parc. L'objet est ambitieux : *L'étude et la réalisation de toute entreprise aérienne en tous pays et plus spécialement en Afrique*. La SRAT est présidée par le colonel Paul Dhé, ancien directeur de l'Aviation au Ministère de la Guerre et intéressé dans les affaires Latécoère.

Sûr d'obtenir le soutien de l'Administration, Paul Dhé adresse, le 7 juin 1919, une note de présentation de son projet au Gouverneur Général de l'Algérie : *C'est pour la France la manière la plus avantageuse d'utiliser l'effort financier qu'elle est dans la nécessité de faire pour assurer à la fois sa puissance aérienne et e développement économique de son domaine africain... Le transport rapide des troupes pouvant s'exécuter par la voie aérienne jusqu'aux postes attaqués peut entraîner à brefs délais la pacification des régions dissidentes... Les ingénieurs pourront étudier complètement les régions desservies et dresser le projets des travaux à exécuter. Les techniciens et les colons pourront se déplacer et organiser de nouvelles exploitations commerciales, industrielles et agricoles...*

Les responsables de l'Administration n'ont aucune envie de supporter les frais d'installation de ce projet et, vraisemblablement, de supporter les déficits à venir et Paul Dhé reçoit une fin de non recevoir.

En 1918, l'As de Guerre Roland Nungesser avait négocié les surplus de l'Armée et avait acheté une dizaine d'avions Dorand AR.2 construits par Renault et équipés d'un moteur Renault de 190 ch. Il en revend une dizaine à la SRAT qui les amène à Alger par bateau.

Cinq Dorand sont immatriculés en Algérie : F-AFAB, F-AFAC, F-AFCJ, F-AFCK, F-AFDA. Ils sont remontés par le chef-mécanicien Eymard, avec le concours d'Harrisson, directeur des établissements d'Abrantés, dans un hangar prêté par l'Aviation militaire sur l'aérodrome d'Hussein-Dey. Les autres Dorand, non immatriculés, servent de magasin de pièces de rechange. La SRAT immatricule également quatre Farman 70 en Algérie (F-AFFK, F-AFFP, F-AFGA et F-AGAI) qu'elle n'utilisera pas.

Roland Nungesser lui-même reconnaît le parcours Alger-Biskra, dans un Breguet 14 piloté par le lieutenant Alexandre Bernard (du raid Laperrine), mais il se retire ensuite de l'aventure. Une équipe, menée par le directeur Pierre Ducas, réunit plusieurs pilotes dont certains deviendront célèbres : Paul Codos, Léon Givon, Grandjean, Henri Laroque, René Ménard, Adrian Bédignans (avril à août 1923), Perrier et Sarayet.

Le 31 janvier 1921, Pierre Ducas inaugure la ligne Biskra-Tougourt. À partir du 17 mars 1922, les voyages Alger-Biskra sont en principe, tri-hebdomadaires. Suspendu pour l'été, le 2 juin 1922, le trafic reprend le 2 octobre 1922 pour cesser définitivement le 1<sup>er</sup> juin 1923.

Le 22 avril 1922, alors qu'une grande manifestation se déroule à Biskra devant le président de la République Alexandre Millerand, le pilote Perrier assure le premier service postal aérien en apportant le courrier officiel du Président. Il effectue le trajet en trois heures de vol.

La ligne est ouverte officiellement le 26 avril 1922 par le colonel Dhé. Le 30 janvier 1923, prolongation jusqu'à Touggourt et le 6 mars 1923, prolongation jusqu'à Ouargla.

La ligne, longue de 330 km jusqu'à Biskra, est parcourue en 3 h 15 de vol, lorsqu'aucun incident ne perturbe le voyage. Annoncé comme hebdomadaire, puis tri-hebdomadaire, le service est en réalité assez irrégulier. Le prix aller Alger-Biskra est de 330 francs et aller et retour : 580 francs. Messagerie : 3 francs le kilo.

En 1922, 105 voyages sont réalisés pour : 66 passagers, 120 kg de messageries et 4 kilos de poste. En 1923, il y a 97 voyage, 96 passagers, 112 kg de colis et 1,4 kg de poste. Sur la ligne Biskra-Touggourt : 33 voyages, 41 passagers, 4 kg de colis et pas de poste.

Le refus de Pierre-Georges Latécoère de collaborer avec la SRAT, les difficultés matérielles, financières et administratives n'empêchent pas, malgré les maigres résultats obtenus, d'envisager une prolongation de la ligne jusqu'à Tombouctou !

Au printemps 1923, alors qu'il connaît les pires difficultés financières, Paul Dhé adresse un courrier à Pierre-Georges Latécoère dans lequel il ne ménage pas ses craintes quant à l'avenir de plusieurs compagnies aériennes et il lui propose de convenir de zones d'action et d'un *arrangement à l'amiable* de l'utilisation des crédits.

Le 4 mai 1923, Pierre-Georges Latécoère lui répond : *Nous sommes d'accord avec vous pour déterminer immédiatement les zones d'action de nos Sociétés en Afrique... La ligne Alger-Figuig-Colomb Béchar appartiendra à la zone d'action de votre Société qui pourra réaliser une liaison entre Tombouctou et Bamako. La liaison de nos réseaux entre Diafoube et Bamako fera l'objet d'un accord ultérieur... Sous réserve de l'accord du Sous-Secrétariat d'État de l'Aéronautique, nous serions disposés à accepter, et pour l'année 1923 seulement, que l'exploitation de la ligne Alger-Oran soit faite sous votre nom et par du personnel et des appareils vous appartenant. Toute la publicité sera faite sous votre nom, étant entendu que la totalité des subventions vous serait acquise et que 20 % des recettes commerciales faites par cette ligne nous seraient attribuées.* Pierre-Georges Latécoère conclue en rappelant que les lignes Casablanca-Dakar, Alicante-Oran et Marseille-Alger sont exploitées en priorité par les Lignes Aériennes Latécoère.

Le Sous-Secrétariat d'État de l'Aéronautique ne prend pas en considération les propositions formulées par les deux entreprises aéronautiques et, faute de crédits, la SRAT meurt *de sa belle mort*, comme le dira le pilote Henri Laroque.

Après la cessation de l'activité de la SRAT, Pierre-Georges Latécoère achètera les quatre Farman 70 et Abd-el-Krim s'intéressera aux Dorand survivants.

16 MAI 1923

reçu officiel

# LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGÉRIE

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

Société Anonyme au Capital de Cinq millions de Francs

Siège Social: 182, Boulevard Haussmann, PARIS

TELEPHONE : ÉLYSÉES } 90-71  
                                  } 93-40

BASE D'EXPLOITATION & AÉRODROME

TOULOUSE, ROUTE DE REVEL  
TELEPH. 7-81

REG: 69761  
R/L/JL

PARIS le 8 Mai 1923

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat de  
l'Aéronautique et des Transports Aériens  
37 Avenue Rapp  
PARIS

*Examen dans le 3<sup>e</sup> Bureau  
pour finit. de son cabinet  
fely.*

Ligne ALGER - ORAN

Monsieur le ministre,

Nous avons l'honneur de vous faire part de la lettre que nous avons adressée, sur sa demande, à la Société du Réseau Aérien TRANSAFRICAIN, au sujet de l'exploitation provisoire de la Ligne ALGER-ORAN, envisagée par cette Société pour utiliser les crédits qui pourraient lui être laissés en raison de l'interruption du service de la Ligne ALGER-BISKRA pendant l'été.

*Que signifient toutes ces combines ?  
fely*

Comme vous le verrez sur cette lettre, nous avons fait dépendre notre accord de votre agrément, le règlement définitif de cette question nous paraissant devoir vous incomber.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération distinguées.

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES  
Le Président du Conseil, Architecte-Départ.

1 MAI 1923

*Latécoère*

Le courrier de Pierre-Georges Latécoère ne captive pas vraiment Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'État de l'Aéronautique, qui inscrit en marge : Que signifient toutes ces combines ?



▲ *Dorand AR 2 de la SRAT à Hussein-Dey - Au fond, un Breguet 14 des Lignes aériennes Latécoère (Alger-Oran-Casablanca-Rabat)*

▼ *Dorand AR 2 de la SRAT à Sétif*



## LIGNE ALGER-BISKRA

### Départs d'ALGER (Hussein-Dey) :

Lundi . . . . . }  
 Mercredi . . . . . } à 7 h. 30  
 Samedi . . . . . }

### Départs de BISKRA :

Lundi . . . . . }  
 Mercredi . . . . . } à 13 h. 30  
 Vendredi . . . . . }

*En cas de demande, des départs supplémentaires (passagers, postes, marchandises) auront lieu les autres jours.*

Le trajet par avion dure en moyenne **3 h. 1/4** <sup>o</sup>. Le train met **18 heures**

### PASSAGERS

ALGER - BISKRA . . . . .	} 380 francs	ALLER	ALLER ET RETOUR
BISKRA - ALGER . . . . .			600 francs

Les places à bord de nos avions peuvent être retenues dans nos Bureaux et dans toutes les Agences

### BAGAGES

Chaque passager a droit à une franchise de 15 kilogrammes  
 Suppléments : 3 fr. 50 le kilogramme

### COLIS ET MESSAGERIES

#### ALGER-BISKRA & VICE-VERSA

3 fr. 50 le kilog (Tarif spécial pour expéditions suivies).

*Les colis peuvent être déposés dans nos Bureaux  
 ou dans les Agences*

#### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX POUR L'EXPÉDITION DES MARCHANDISES

Les dimensions maxima des colis sont : 1<sup>m</sup> x 0<sup>m</sup>,40 x 0<sup>m</sup>,40.  
 Les marchandises légères et encombrantes sont soumises au cubage et taxées en conséquence.  
 En sus du tarif, il est perçu 1 franc par colis pour frais accessoires.  
 Les colis remis deux heures avant l'heure de départ des avions prennent le service de jour.  
 Les colis peuvent être, sur les soins de la Compagnie, réexpédiés au-delà des villes d'escale ou de terminus, par poste ou par chemin de fer en port dû.  
 La remise des colis dans nos bureaux ou chez nos agents entraîne pour l'expéditeur l'acceptation de toutes les conditions de transport imprimées au verso de nos documents.

### POSTE AÉRIENNE

**HEURES DES LEVÉES.** — Pour les heures de levées, s'informer aux bureaux de poste.

**SURTAXES POSTALES.** — 0 fr. 75 jusqu'à 20 grammes; 1 fr. 50 au-dessus de 20 grammes jusqu'à 100 grammes; 2 fr. 25 au-delà de 100 grammes, jusqu'à 200 grammes, poids maximum pour l'admission des correspondances à transporter par la voie aérienne.

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES.** — L'affranchissement, y compris les surtaxes, est opéré en timbres-poste ordinaires. Les objets de correspondance à transporter par avion doivent porter sur la suscription la mention très apparente : **Par avion "Alger-Biskra"**.

### BAPTÊMES DE L'AIR

A ALGER et à BISKRA }  
 60 francs pour une personne  
 100 francs pour deux personnes

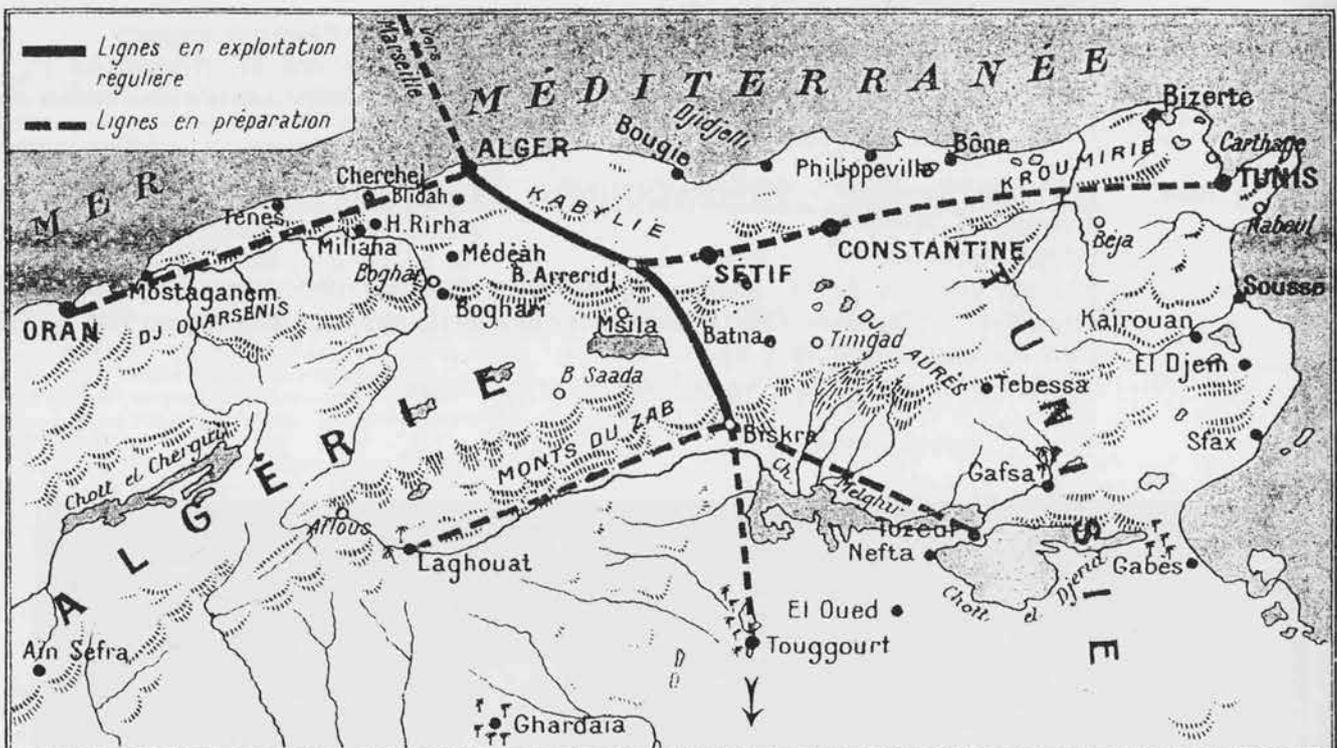
### VOYAGES A LA DEMANDE

**Au départ d'ALGER :**  
 vers ORAN et CONSTANTINE

**Au départ de BISKRA :**  
 vers les Oasis du Sud et la TUNISIE

Pour ces voyages, consultez nos tarifs dans nos Bureaux et chez nos Agents

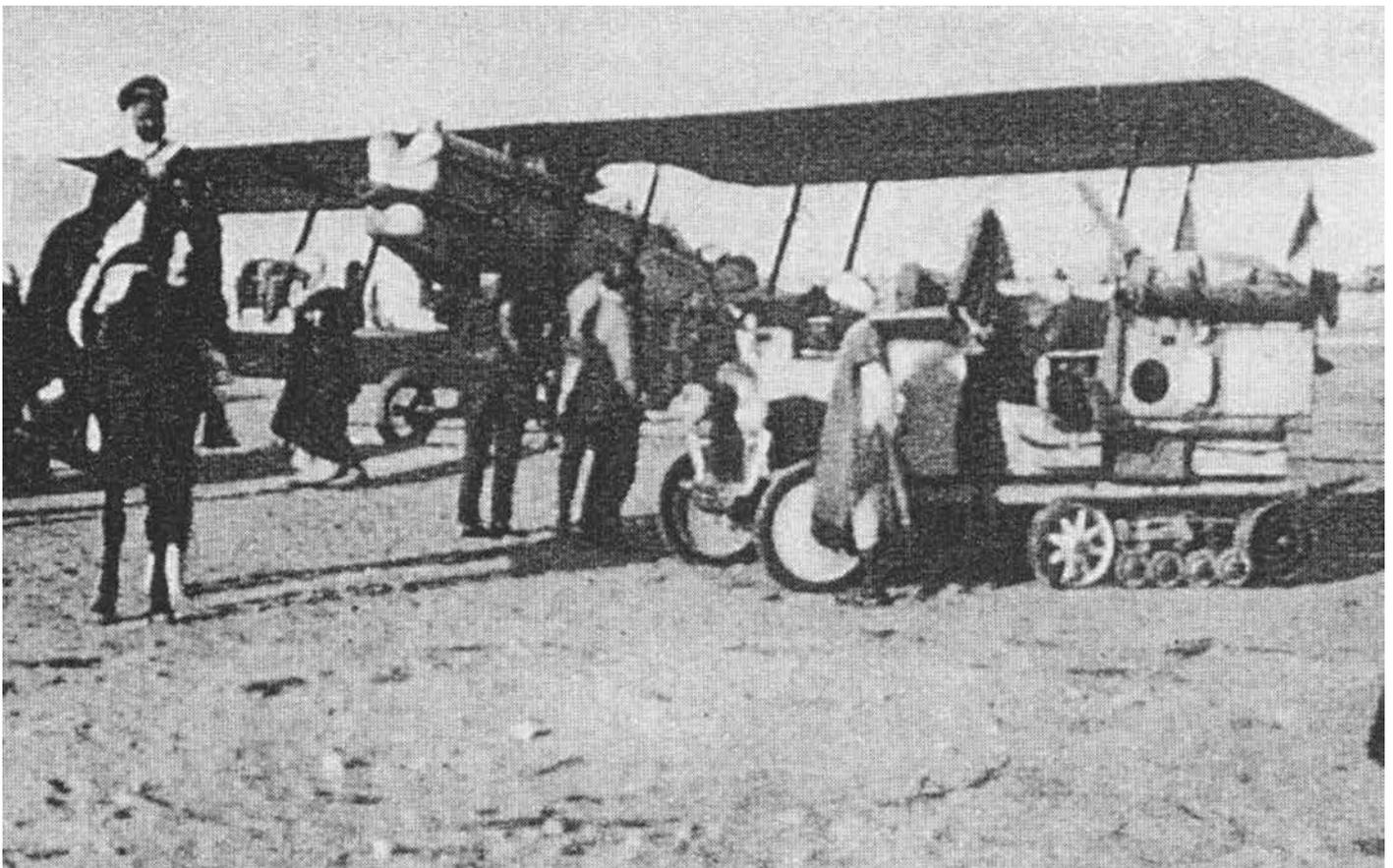
La visite des Oasis coûte moins cher en avion que par caravane





▲ Pli transporté par la SRAT d'Alger à Biskra le 24 mars 1923

▼ Le 18 décembre 1922, un Dorand de la SRAT rencontre la mission Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil et leurs auto-chenilles Citroën à Ouargla



# Henri Laroque, pilote de la SRAT

## ALGER

Alger l'une des plus importantes escales du réseau aérien mondial peut aussi se prévaloir d'avoir abrité l'une des plus anciennes lignes aériennes civiles du monde.

Un beau matin de 1921, au coin de la rue Dumont-d'Urville et de la rue du Parc, les Algérois pouvaient voir une pancarte : « Société du Réseau Aérien Transafricain ». Son titre indiquait clairement son programme.

A la fin de la guerre 14-18, Nungesser avait acheté à la liquidation des stocks une dizaine de « DORAND » ou AR 170, 190 CV Renault. Il les avait revendus à la S.R.A.T. qui les avait amenés à Alger. Grâce au concours de M. Harri-  
risson, Directeur des Etablissements d'Abrantés, on parvint

à les monter : 1<sup>er</sup> miracle. L'aviation militaire nous donna un hangar à Hussein-Dey : 2<sup>e</sup> miracle, puis on les fit voler : 3<sup>e</sup> miracle.

Une équipe menée par Ducas réunissait Givon, Sayaret, Codos, Perrier et moi-même. On commença par exploiter Alger-Biskra avec du fret de la poste et des passagers. 4<sup>e</sup> miracle on ne tua personne. Ces appareils issus de la guerre et à peine transformés étaient découverts et bi-places. Avec Tunis avec le regretté Berlureau. Nous avons fait mieux encore puisque nous sommes allés au devant de la mission Citroën qui traversait le Sahara.

M. Pourché, Directeur du S.N.A.E., nous soutenait tant qu'il pouvait et pourtant nous avions une manière bien personnelle de faire de la propagande aérienne. Un jour avec Givon, à court d'essence, nous décidons d'atterrir à Bordj-Bou-Arréridj, dont la place du marché était considérée comme terrain de secours. Au moment de nous poser un troupeau de moutons reflua en désordre sur la piste. Le temps de remettre les gaz et fauchant poteaux, fils électriques et téléphoniques nous faisons « sur le ventre » une entrée un peu vigoureuse chez M. Couard, le père de Roger et Raymond, les deux footballeurs du R.U.A.

Il nous reçut si bien que nous n'avons retrouvé nos esprits qu'à Alger le lendemain matin.

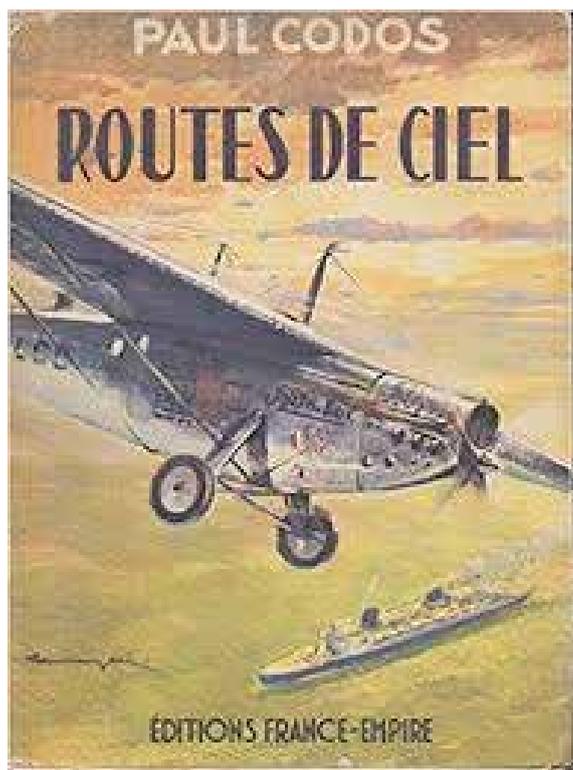
Puis un beau jour, ayant fait son petit effort aéronautique, faute de crédits, la S.R.A.T. mourut de sa belle mort.

Henri LAROQUE.



Paru dans Air France Revue

# Paul Codos, pilote de la SRAT



Moins de deux mois après l'effondrement des Aérotransports Ernoul à Toulouse, la Société du Réseau Aérien Transafricain, en voie de constitution, faisait appel à mes services. Il était question d'assurer une liaison entre Alger et Biskra.

Après avoir signé mon contrat, j'embarquais sur le *Tigre*, navire russe désaffecté dont l'âge de la retraite avait sonné depuis longtemps, mais que la pénurie de notre flotte marchande remettait à flot.

A chaque tour d'hélice, un hoquet de vapeur ébranlait l'ossature de ce vieux rafiot qui mit 72 heures pour atteindre Alger. Et dans quel état ! Démâté, faisant eau de toute part par de multiples brèches, ayant perdu ses ancres, sans parler de la passerelle à moitié emportée par un coup de mer. On n'espérait plus notre arrivée. Quelques heures encore et la liste des passagers allait être affichée au tableau des naufrages.

Pauvres passagers ! Le mal de mer, causé en grande partie par la mauvaise tenue à la lame de notre bâtiment, avait exercé sur eux de terribles ravages. Jamais je n'aurais pu supposer que les effets en soient aussi catastrophiques.

Me trouvant sur le pont parmi les émigrants, je vis une jeune femme, perdant tout contrôle, laisser échapper son bébé. Par miracle, je rattrapai l'enfant au moment où il passait sous la rambarde. La mère ne songea nullement à me remercier. Son regard vide de toute expression était celui d'une mourante.

Parvenu non sans mal à destination, je pris contact avec mes camarades. Nous étions quatre pilotes et autant de mécaniciens. Le matériel était constitué par des Dorand AR 2 type 1916, gîté sur le terrain d'Hussein-Dey.

Ces appareils ancestraux furent à peu près remis en état grâce à l'astuce et au dévouement de nos mécanos qui arrivaient à marier les voilures du type I avec des fuselages du type II ou inversement. Le hangar résonnait du bruit des scies égoïnes mordant sur les longerons. De la colle Certus en abondance, un marouflage expert et il nous restait plus qu'à tâter les machines pour rechercher, expérimentalement, le nouveau centrage.

Nous nous sentions une âme de pionniers à exécuter des lignes droites, des bonds jusqu'à l'envol hésitant qui témoignait souvent de l'insuffisance de la mise au point.

Le réseau cependant s'organisait. Le directeur, Pierre Duras, était un homme froid, énergique et compétent. Sous son impulsion, les difficultés d'exploitation étaient progressivement surmontées. Sans être pour autant réguliers, les voyages témoignaient de l'initiative de chacun. Nous naviguions toujours en vue du sol et, lorsque le plafond était bas, nous devions nous engager dans les gorges de Palestro ou dans celles des Portes-de-Fer qui nous enserraient de leur architecture grandiose et déchiquetée. Nous étions à la merci de la moindre baisse de régime. Heureusement, les passagers étaient rares. C'étaient généralement des fantaisistes inconscients du danger qu'ils couraient.

Un après-midi, au départ de Biskra, je devais emmener à Alger un Espagnol contraint de toute urgence à regagner son pays et dont le bateau partait le lendemain matin. À l'heure fixée pour le décollage, personne. Il fallait attendre : le client, à cette époque, était plus que roi et il paraissait normal de modifier l'horaire au gré de sa fantaisie. Lorsque mon passager arriva sur le terrain, il était trop tard pour espérer atteindre Alger avant la nuit. Je le prévins donc que nous ne dépasserions pas Bordj-Bou-Argeridj.

L'obscurité s'épaississait quand nous survolâmes cette région. Je me préparais à atterrir, mais l'Espagnol insista si fortement pour aller jusqu'à Alger que je me laissai tenter. La nuit s'annonçait, mais nous n'avions pas d'éclairage à bord. Cela ne constituait d'ailleurs qu'un inconvénient mineur car, de toute façon, la précision de mon compas était toute relative. Seulement, de jour, je pouvais reconnaître le paysage, tandis que maintenant je ne distinguais rien. Il ne me restait que les étoiles. Me guidant sur elles, j'établis une route moyenne qui me rapprochait de la mer. Soudain, devant moi, à l'horizon, je remarquai une auréole vaguement lumineuse. Je gardais le cap et une demi-heure après, je reconnus Alger.

L'aérodrome n'était pas au courant de notre vol et je devais, à grands coups de moteur, alerter la base militaire. Grâce à trois feux d'essence allumés d'urgence, je me posais sans incident.

— *Vous voyez, j'avais raison d'insister*, conclut mon passager, sans autre forme de gratitude.

Moi-même, cette petite randonnée nocturne ne me parut pas être un exploit. Mon enthousiasme juvénile m'empêchait de reconnaître que les chances de succès ne dépassaient pas 25 %.

Nous étions, en effet, victimes d'innombrables pannes en campagne et, la question de la prise de contact avec le sol mise à part, l'incident était toujours grave de conséquences, car nous n'avons pas de mécanicien à bord. Pour repartir, il fallait réparer et remettre le moteur en route sans aide.

J'avais, ce jour là, quitté Alger par un temps splendide. Je franchissais la dernière ligne de crête annonçant la zone saharienne, lorsqu'une muraille ocre qui soulignait l'horizon attira vivement mon attention. C'était le vent de sable. Arrivant aux confins du désert, il avançait face au nord à une vitesse prodigieuse. Le temps de faire demi-tour et déjà les rouleaux de sable, au sol, estompaient le relief. De justesse, je réussis à me poser près d'une petite agglomération. À peine l'avion installé derrière un vieux rempart de bordj, la tempête déferla.

J'avais gardé mes lunettes, en quelques secondes le sable les remplit. La poussière impalpable qui nous fouaillait ne rencontrait pas d'obstacles. Ma bouche, mes oreilles, en regorgeaient, tous mes vêtements en étaient recouverts et je sentais la nuée irritante râper ma peau. Aveuglé, plié en deux sous les rafales, je parvins difficilement à trouver un abri.

En de pareilles circonstances, la patience est de mise, même si l'on n'est pas enclin au fatalisme arabe. À l'aube, le ciel était serein. Je ne savais que trop ce qui m'attendait en retournant près de mon appareil. Le sable avait tout envahi. Après des heures d'effort et de méticuleuses recherches, je tirais sur l'hélice. Aucun résultat. J'avais oublié de nettoyer les vis platinées de la magnéto. Un chiffon humecté d'essence y mit bon ordre et le moteur voulut bien partir.

Tandis que je m'installais au poste de pilotage pour régler l'avance, je demandais à un Indigène de mettre deux gros cailloux en guise de cales. Sautant hors de la carlingue pour reprendre ma veste posée sur un plan, je butai, échappant de peu au disque chatoyant de l'hélice : mon mécanicien bienveillant avait installé les pierres non pas devant les roues mais à côté, comme une offrande près d'un fétiche. J'y gagnais une entorse et je perdais un stylo dont ma veste avait été soulagée pendant que j'inspectais le moteur.

Clopin-clopan, je repris ma place aux commandes. L'avion se trouvait en bordure d'un emplacement réservé au marché. Mes longs préparatifs avaient excité la curiosité des habitants du village et une foule dense entourait l'appareil.

Il m'était impossible de me frayer un chemin. À bout d'arguments, je sortis mon revolver et tirai en l'air. Le bruit des détonations fut plus fort que celui de l'échappement et les Indigènes s'agitèrent.

Profitant de ce début de compréhension, je commençai à rouler, une trouée me permit de mettre plein gaz.

Je décollais, lorsqu'un petit bourricot, visiblement ignorant des consignes de sécurité en usage sur les aérodromes, se planta sur ma trajectoire. Aucune manœuvre n'était possible.

À mon vif regret, je dus modifier sérieusement l'anatomie de cette pauvre bête, car un montant du tain d'atterrissage se plia sous le choc. Je m'en aperçus plus spécialement au magnifique nuage qui s'épanouit lors de mon atterrissage à Biskra. Un cheval de bois avait vengé l'âne.

Oasis aux vingt mille palmiers, Biskra était vraiment une escale radieuse. Quel sujet d'émerveillements pour les touristes que le contraste entre les brumes de la côte et cette luminosité poudreuse, aube du désert !

Et, pourtant, c'est dans ce décor ruisselant de soleil et de vie que ma carrière a failli se terminer. J'achevais tranquillement de déjeuner dans la salle fraîche du restaurant, lorsque le mécanicien de la Compagnie entra.

— *Tu viens pour le café ?* lui demandai-je.

— *Non, M'sieu Paul, c'est pour le boulot.*

— *Mais, nous avons le temps, c'est à 2 heures que je pars pour Alger.*

— *Je le sais bien, mais il s'agit d'un essai. Le patron a télégraphié, il demande qu'avant votre départ vous fassiez un petit vol sur l'appareil de réserve qui doit être mis prochainement sur Touggourt.*

— *Entendu, on y va.*

J'empruntai le fiacre local pour remonter au terrain. Nous étions à moins de 500 mètres, quand j'aperçus un Indigène visant dans un palmier une cible que je ne distinguais pas.

Par taquinerie, je descendis de la voiture et tirai un coup de revolver pour faire partir le gibier. Le hasard fit que les deux détonations éclatèrent simultanément. Dans un vol d'agonie, un superbe épervier vint s'abattre à mes pieds.

Je le ramassais, mes doigts s'engluèrent longuement de son sang. Ce contact me causa un malaise. Je me secouais et, sans plus y penser, je parvins au hangar.

— *Le taxi est prêt ?*

— *Oui M'sieu Paul.*

— *Alors en route.*

— *J'ai un camarade qui voudrait prendre le baptême de l'air. Comme vous ne volez qu'un quart d'heure, il pourrait peut-être monter avec nous.*

— *Embarque ton gars et dépêche toi.*

Mon mécanicien formula des remerciements qui se perdirent dans les premiers tours du moteur. Le vent venait de la palmeraie, toutefois, en raison de sa hauteur, je ne décollais jamais face à cet obstacle. Je préférais le dégagement des dunes. Nous commençons à prendre de la vitesse,

lorsque je me rendis compte que l'appareil était lourd de la queue. J'insistais. Manche à fond en avant, la béquille continuait à gratter le sol.

Brusquement, la vérité m'apparut. Le mécanicien avait oublié de retirer le lest installé à l'arrière du fuselage et qui compense le poids des deux passagers lorsqu'on vole en solo.

Je me préparais à réduire lorsque, sur une légère bosse, l'appareil prit enfin sa ligne de vol. Après tout, le moteur aurait raison de ce déséquilibre.

Manche au tableau, je quittai lourdement le sol. Je me sentais fier d'avoir réussi un pareil décollage.

Ma joie fut de courte durée. À quelque trente mètres de haut, l'hélice s'immobilisa. Un brusque cabré de l'avion sursautant comme un cerf-volant dont la ficelle vient de casser, puis, basculant sur la gauche, l'appareil pique vers le sable.

Un mur jaune, concave, s'étirait à une vitesse de cauchemar. Dans un geste irréal, je coupai le contact et je levai mon bras pour garantir la tête.

Le fracas des tôles pliées, le déchirement de la cellule résonnèrent davantage en moi que la fulgurante douleur de ma jambe. Même l'écrasement de mon visage m'atteignit moins durement que le bruit d'avalanche qui me recouvrait.

Mais le silence revint et mon corps ne fut que souffrances. Je n'avais pas perdu connaissance lorsque le mécanicien et son camarade, indemnes, me dégagèrent de la carlingue broyée.

Ma cuisse faisait un angle droit et le sang m'aveuglait. Me tournant vers le mécanicien, je voulus dire :

— *C'est ta faute.*

Mais aucun son ne sortit de mes lèvres et d'étranges spirales lumineuses embrasèrent le ciel soudain assombri.

Le bachagha des Zibans, en tournée dans la région, me fit transporter par sa suite. La température dépassait 50° et j'avais froid. Enveloppé dans un manteau rouge, je fus amené à l'hôpital de Biskra. Le diagnostic fut net : — *Il ne passera pas la nuit !*

Le phrase me sembla toute naturelle et je demandai alors de quoi écrire. On m'apporta des cartes postales aux couleurs flamboyantes. Que le ciel était bleu ! De ma main restée valide, j'adressai à ma mère et à Gabriel Hanot une vue de ce désert de pacotille.

J'avais rédigé quelques phrases affectueuses, mais rien sur mon accident. Surtout que les journalistes se taisent. C'est le métier.

Puis je plongeais dans un néant triste d'où surgit triomphant un épervier pourpre, tout semblable à celui qui, le matin même, m'avait tâché de son sang. Et, maintenant, ce sang coulait sur moi et se confondait avec celui de mes blessures.

Cette image obsédante me harcela toute la nuit. Le lendemain, j'étais encore vivant, le corps médical en prit son parti.

Huit jours plus tard, je quittais Biskra, juste en état de supporter les fatigues du voyage qui devait me conduire à l'hôpital Mustapha à Alger. J'avais comme garde-malade un infirmier arabe qui se tenait en permanence près de mon brancard logé tant bien que mal dans un wagon de marchandises. Le voyage dura vingt-quatre heures. Mon compagnon était dévoué et plein d'attentions.

Le section des grands blessés me reçut comme un client de choix. J'avais un fémur et un tibia fracturés, le maxillaire supérieur casé à plusieurs endroits, le poignet gauche écrasé. Le raccom-

modage fut difficile. Une semaine s'était écoulée depuis ma chute et des complications étaient survenues. À Biskra, on avait plâtré mon bras au lieu de mon poignet, pendant mon transfert à Alger, la fracture simple de ma cuisse s'était aggravée d'un chevauchement important du fémur causé par les chocs violents qui me secouaient à chaque arrêt du train.

En gros, les soins se traduisirent par neuf opérations, une par mois.

Ayant volontairement omis de prévenir les miens de mon infortune, je me trouvais d'abord tout à fait isolé entre les quatre murs blancs de ma chambre. La fenêtre située au fond de la pièce attirait mon regard. Je la fixai si fortement que, les yeux fermés, son rectangle se découpait encore sur mon obscurité.

Puis il y eut les visites. Par elles, c'est le monde extérieur que je redécouvrais.

Comme je sentais le prix de ces entretiens !

Sur le *Tigre*, j'avais lié connaissance avec un couple charmant. Lors de mon voyage vers Alger sur ce navire, je m'étais vu attribuer l'une des rares cabines disponibles. Je commençais à m'y installer lorsque la porte s'ouvrit, laissant passer une délicieuse jeune femme qui recula en m'apercevant.

— *Je suis confuse, Monsieur, je ne croyais pas cette cabine occupée. Le steward m'avait dit que c'était la mienne.*

— *Mais c'est la vôtre en effet, ou plutôt c'était la nôtre, car il y a ici deux couchettes dont l'une vous a été réservée.*

La nouvelle arrivée fit bonne contenance et je remerciais déjà le sort de m'avoir désigné une compagnie aussi agréable lorsqu'on frappa à la porte.

Soutenu par un marin, un homme visiblement en proie au mal de mer entra en titubant.

— *Mon pauvre chéri, fit la dame en se précipitant.*

Et, se tournant vers moi :

— *Voyez dans quel état est mon mari !*

Un double sacrifice s'imposait : celui de mes espoirs d'abord, celui de ma propre couchette ensuite.

Une amitié était née ainsi, dont je bénéficiais maintenant.

La venue de ce couple sympathique dans ma chambre trop ripolinée me comblait d'aise.

À la délicatesse féminine se joignait l'apport précieux du mari, professeur au lycée d'Alger. Il me ravitaillait constamment en livres de toutes sortes, de quoi devenir, comme il le disait lui-même : *une petite encyclopédie ambulante.*

Hélas ! pour l'heure, elle était clouée au lit, *la petite encyclopédie !*

Et ce brave Père Blanc qui fit de si longues stations à mon chevet ! Il avait à peine trente-cinq ans et déjà le corps usé par une vie de dévouement sous les tropiques.

Sous sa grande robe blanche, il m'apportait en cachette des vins de son Institution. Leur saveur était incomparable, au dire de mes amis, car je n'avais de goût pour aucune nourriture et toute boisson me paraissait fade.

Nous avions parfois des dialogues serrés à propos d'ouvrages qu'il me prêtait. Parlant un jour de l'héroïsme, il me citait le cas d'un capitaine, Père Blanc lui aussi, tué en 1916. Pour galvaniser ses hommes au moment d'un assaut, il s'était dressé seul sur le parapet de la tranchée, les mitrailleuses allemandes avaient fait le reste.

Voyant que je n'approuvais pas, il parut surpris :

— *N'est-ce pas la mort d'un héros ?*

— *Sans doute, mon Père, mais laissez-moi vous raconter une autre histoire de guerre :*

*Sous-officier chargé des Transmissions, je devais chaque jour, à une heure précise, envoyer deux agents de liaison au PC.*

*Presque toujours, il n'en revenait qu'un seul, parfois personne. On eût dit que le commandement choisissait le moment le plus dangereux pour faire affronter à ces hommes les tirs de l'adversaire.*

*Un jour, je n'y tins plus, je partis à leur place.*

*À mon retour, le commandant de l'unité me fit appeler :*

— *Codos, vous êtes peut-être un brave, mais vous n'êtes pas un chef. Vous n'avez pas le droit d'exposer votre vie.*

— *Qu'en pensez-vous mon Père ?*

Ce soir là, notre discussion n'alla pas plus en avant.

Venaient aussi mes camarades de la Ligne : Sayaret, Perrier, Lemoigne, Errard. C'était alors autour de mon lit des discussions de coups qui me faisaient revivre les heures radieuses de mon activité, puis me laissaient un goût amer.

Je voyais également l'adjudant Bernard, pilote du général Laperrine, que l'avion et le désert avaient abattu, mais dont l'œuvre de pionnier survivait glorieusement.

Il y avait aussi, il y avait surtout, cette femme, *Elle*, dont je n'ai jamais su le nom. Au cœur de la nuit, mon inconnue accompagnait la religieuse chargée de ma piqûre. Dans la pénombre des veilleuses, je guettais l'instant de sa venue. Durant ces interminables nuits blanches, l'ouïe en éveil, je sondais le calme de l'hôpital pour y découvrir des pas feutrés.

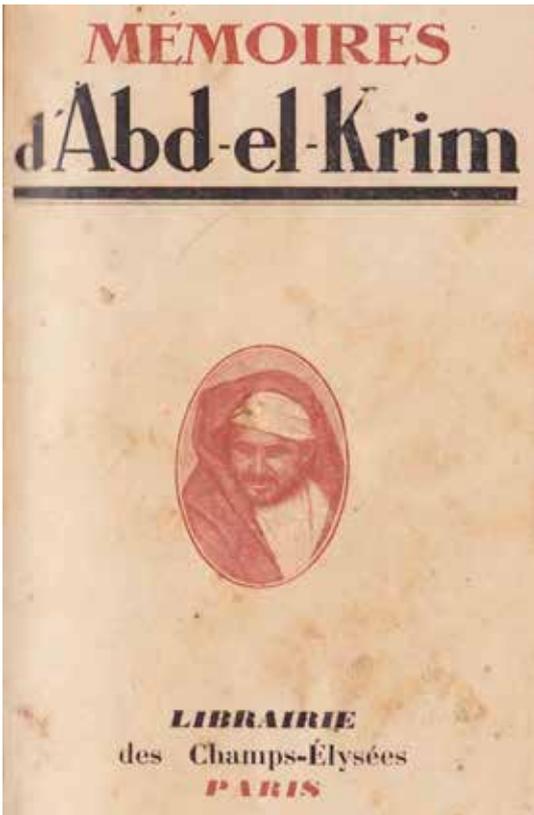
Le temps de sa présence ? Je ne pourrais pas le dire : les minutes ne comptaient plus. Cette apparition féérique m'éblouissait. *Elle* ne parlait pas, mais son sourire était plus réconfortant que le plus affectueuse de consolations. *Elle* repartait avec la sœur, me laissant jusqu'au lendemain une fleur, toujours nouvelle, qu'elle déposait dans un verre d'eau.

Une nuit j'attendis vainement. Des jours passèrent, la fleur de mon chevet était fanée...

La date de ma sortie approchait. C'est à Paris que je devais subir les dernières opérations, celles de la face. En effet, le rafistolage de mes membres terminé, il restait à voir ce que l'on pouvait faire sur une tête dont le maxillaire supérieur s'était ressoudé dans une position qui ne permettait pas la mastication.

L'intervention réussit à merveille et j'y retrouvais la liberté de ma mâchoire, ainsi qu'un faciès plus présentable.

# Témoignage d'Abd-el-Krim



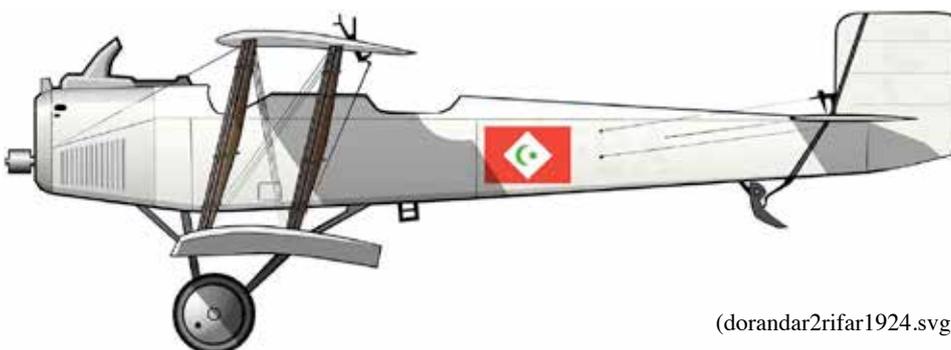
Les Dorand, qui avaient rendus de piètres services durant la Première Guerre Mondiale et à la SRAT, ne devaient pas être d'une plus grande utilité à Abd-el-Krim et à la République Rifaine. Abd-el-Krim en parle dans ses *Mémoires* :

*Je savais que je pouvais acheter des avions à une compagnie qui faisait le service Alger-Biskra. J'envoyais donc, pour traiter, Caïd Haddou et Azerkan. Le marché devait porter sur trois avions et il fut conclu par l'intermédiaire d'un officier français et de l'aviateur Perrier. Comme j'avais souvent été trompé par des aventuriers, j'avais formellement recommandé à Caïd Haddou et à Azerkan de ne payer qu'une fois que les appareils auraient pris leur vol. Haddou s'embarqua dans le premier avion qui fut d'ailleurs le seul qui nous fut livré, le autres n'étant, comme je le redoutais, qu'une camelote qui resta en place. Après avoir fait escale à Orléansville et Tlemcen, ils vint atterrir à Toufits, au nord de Tazès, dans le Rif.*

*L'avion n'en sortit jamais. J'en fus profondément peiné. J'aurai donné cher pour qu'un avion rifain survolât les lignes espagnoles. J'aurais ainsi prouvé à mes tribus que j'étais bien réellement armé à la moderne. Mes ennemis, de leur côté, n'auraient pas manqué d'être impressionnés à la vue d'un avion rifain au-dessus de Larache, de Tétouan, de Melilla...*



*Le Dorand repéré dans le Rif par l'Aviation espagnole*

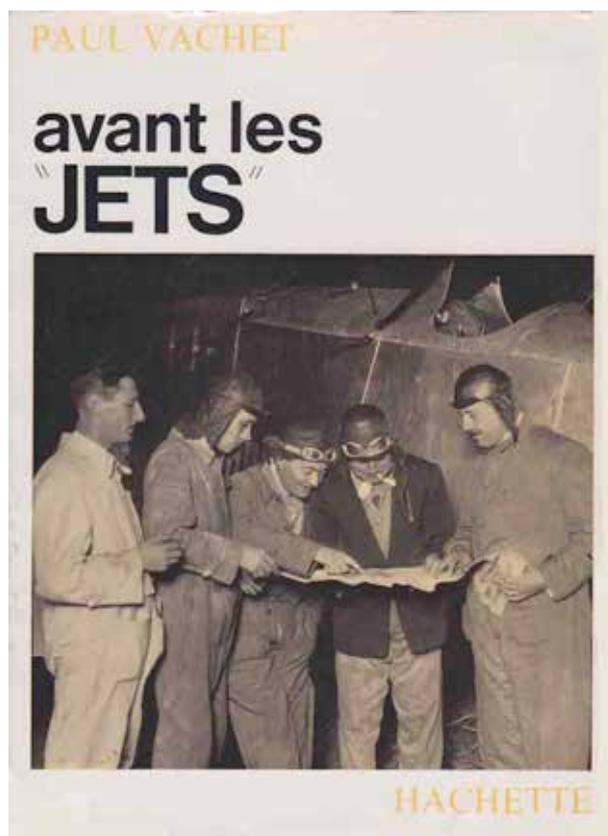


*Comment aurait pu être le Dorand aux couleurs de l'Aviation de la République du Rif*

(dorandar2rifar1924.svg)

## Témoignage de Paul Vachet

Fin décembre 1923, alors que j'étais à Oran, je reçus des instructions de Toulouse d'avoir à me rendre par train à Alger pour y prendre livraison d'un avion et le convoier à Toulouse. Il s'agissait d'une des trois *Limousines* Farman F.70 que M. Latécoère, pour les incorporer à sa flotte, avait rachetés, toutes neuves (elles étaient encore emballées dans leurs caisses à mon arrivée à Alger), d'une compagnie locale assurant le service d'Alger à Biskra, puis à Touggourt, mais dont le rendement insignifiant avait obligé son directeur à cesser son activité. Cette compagnie compta d'ailleurs d'excellents pilotes tels que Paul Codos, dont le nom restera une des gloires de l'aviation française. L'entreprise avait jusqu'alors exploité ses liaisons avec le Sud Algérien avec des avions Dorand, mais son trafic était déjà arrêté lors de mon arrivée à Alger pour faire monter par mon fidèle chef-mécanicien d'Oran, Massot, la première *Limousine* Farman à convoier à Toulouse.



Les vieux biplans Dorand étaient tranquillement à l'abri sous un Bessonneau de l'aérodrome d'Hussein-Dey, près d'Alger, base de départ de la compagnie en question.

Je remarquais bien une certaine activité autour de ces appareils de même que les allées et venues de quelques Arabes dont la qualité de notables était reconnaissable à leurs vêtements propres et impeccables. Mais je n'y prêtais pas autrement attention.

Après avoir fait monter et essayé une des *Limousines* Farman, j'entrepris de les convoier à Toulouse. Il n'était pas question, bien sûr, de traverser la Méditerranée avec cet avion terrestre monomoteur, muni du même moteur que nos Breguet, lequel, bien que robuste, *crachait ses bielles* ou donnait lieu à une autre *panne sèche* de temps à autre. Je fixai donc mon itinéraire par Oran, Fès, Tanger et de là le parcours normal de la ligne Toulouse-Casablanca.

Au passage à Fès, j'embarquai comme passager mon ami Denis. Avant de se rendre en France, il avait obtenu de Daurat la permission d'emprunter un convoi pour rallier la métropole.

Du point de vue machine, tout alla bien, quoique son rayon d'action, plus limité que celui de nos Breguet, m'obligeât à faire des escales supplémentaires pour me ravitailler en combustible, à Grenade, sur le terrain de l'aviation militaire espagnole, et à Valence sur la plage.

Au fur et à mesure que nous avançons vers le nord, le temps devenait de plus en plus mauvais pour finir en tempête déchaînée à partir de Barcelone. Cette tempête m'obligea à me poser à Perpignan où la tramontane soufflait avec une telle violence que, mon moteur tournant à plein régime, j'atterris pratiquement sur place, n'ayant finalement touché terre qu'après une série de bonds désordonnés dont je pensais bien que l'un d'eux allait précipiter l'avion au sol et le fracasser. Aussitôt l'avion posé, toujours vent debout, pour ne pas donner prise au vent de côté qui aurait infailliblement renversé l'appareil sur le flanc, les mécaniciens de l'escale, solidement cramponnés à l'extrémité de chacune des ailes inférieures (il s'agissait encore d'un biplan), purent m'aider à amener intact l'avion, toujours à grand renfort de moteur, à l'abri sous le hangar.

C'est dans cette tempête que disparut en Méditerranée le dirigeable *Dixmude*. Le temps s'étant légèrement amélioré le lendemain et, toujours avec Denis comme passager, j'atteignis enfin Toulouse où je livrai l'appareil. Je repris immédiatement le train pour Marseille et le bateau pour Alger, afin de convoier une deuxième *Limousine* Farman.

À mon arrivée à Alger, Massol m'apprit ce qui s'était passé pendant mon absence : les notables musulmans qui tournaient autour des vieux avions de l'ex-ligne Alger-Biskra n'étaient autre que des émissaires d'Abd-el-Krim qui, du Maroc espagnol où il était installé dans le Rif, nous faisait la guerre et voulait se constituer un embryon d'aviation. Un premier avion fut convoyé jusque dans le Rif par un des pilotes de la compagnie en voie de disparition. Cette affaire fit grand bruit à l'époque et les autorités aéronautiques d'Alger, alertées par nos gens, s'opposèrent à de nouveaux départs. Le marché conclu par Abd-el-Krim et le directeur de la ligne arrêtée ne fut donc pas entièrement exécuté. Quant au pilote qui avait convoyé l'unique avion livré, il périt quelques mois plus tard dans un accident d'avion.

### **Rapport de Paul Vachet à la Commission d'enquête espagnole :**

*Le 21 ou le 22 décembre 1923, Mr Ducas, directeur général de la SRAT, vient au hangar de la Société à Hussein-Dey en compagnie de deux Marocains ayant le type de la région de Tétouan et parlant très correctement le Français. L'un d'eux était vêtu du costume du pays, l'autre habillé à l'européenne, coiffé seulement d'un fez. Ces Arabes semblent s'intéresser très vivement aux avions A.R. qu'ils examinent de très près, beaucoup plus sérieusement que de simples visiteurs, ils tâtent la tension des toiles et des haubans, montent dans la carlingue, essayent les sièges...*

*Le lendemain de cette visite, grande effervescence du personnel de la SRAT, chef-mécanicien, magasinier et un manœuvre, qui s'occupe de préparer minutieusement pour un voyage de longue durée un avion A.R. Ces avions n'étaient entretenus que sommairement depuis la cessation du service Alger-Biskra. Toutes les inscriptions (Postes aérienne - Messageries) sont effacées soigneusement, à l'exception des lettres d'immatriculation. Un siège est convenablement aménagé, une provision supplémentaire d'essence embarquée à bord, le moteur longuement essayé.*

*Aux questions posées sur la destination de l'avion, le personnel de SRAT répond de façon très évasive. Mr Perrier, chef-pilote de la société, le seul pilote encore en service, répond qu'il ne sait pas où il doit conduire l'avion. Bref, le plus grand mystère entoure le départ prochain de l'appareil. Mr Ducas, interrogé, prétend que les avions ont été vendus à la Compagnie aérienne française, c'est faux car précisément pendant les préparatifs dont il est question plus haut, arrive Mr Marc, chef-pilote à Tunis de la CAF pour acheter les avions A.R. pour le compte de sa Compagnie. Mr Ducas lui répond alors qu'il ne peut livrer ses avions à la CAF et qu'il les garde, sans ajouter de précisions, et se montre assez embarrassé.*

*Bref, l'avion quitte Hussein-Dey le 23 ou le 24 à la pointe du jour, direction ouest, piloté par Perrier, sans passager. Les détails ci-dessus permettent d'affirmer qu'un passager a été embarqué à un endroit fixé d'avance et que ce passager était un Indigène. Le chef-mécanicien de la SRAT, une dizaine de jours après le départ de l'avion, recevait des reproches de Mr Ducas pour avoir mal fixé le siège du passager qui s'était effondré au cours du vol, le mécanicien ne cachait pas son mécontentement contre celui qui s'était plaint à Mr Ducas de cet incident qui lui avait valu des reproches. D'autres renseignements moins nets désignent Tlemcen comme lieu où se serait ravitaillé l'avion.*

*La visite mentionnée plus haut avait provoqué la préparation rapide de l'avion et la remise en état de deux autres montés. Des ordres, en outre, avaient été donnés pour pousser au maximum le montage de trois fuselages neufs, du personnel devait être embauché à cet effet.*

## Liste des Vols.

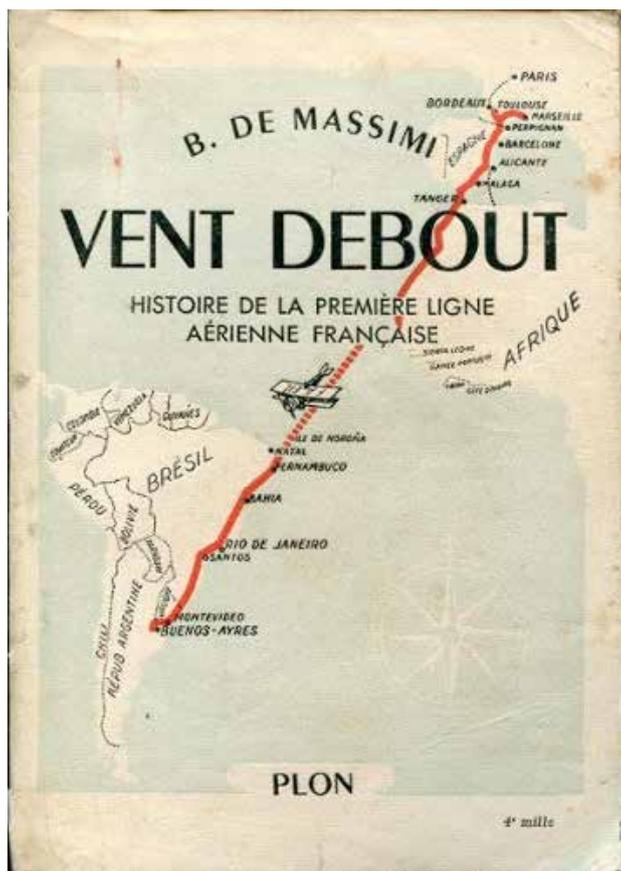
Date	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
1923			Report	1622	50	
Janv 9	22f		O. O	0	20	Essai
" 16	200		O. O	0	20	Reception de la station d'Oran
" 17	216		O. O	0	20	Reception de la station d'Oran
" 20	702g		Alg - Faya	2	4f	Convoiage
" "	"		Faya - Fes	0	10	
" "	"		Fes - Fougues	1	15	
" 21	"		Fougues - Chalaga	1	3f	
" "	"		Chalaga - Gueuse	1	"	
" "	"		Gueuse - Miant	2	40	
" 22	"		Miant - Faleux	1	40	
" "	"		Faleux - Baulou	2	3f	
" 23	"		Baulou - Fepignay	1	40	
			à Reporter	1641	10	

## Liste des Vols.

Date	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
1923			Report	1641	10	
Décembre 24	702g		Fepignay - Faleux	2	0f	convoiage
" 31	9010		Alg - Alg	1	00	reception
1924	"		Alg - Oran	2	10	convoiage
Janvier 1 <sup>er</sup>	"		O. O	0	11	essai
" 6	"		O. O	0	20	
" 12	221		O. O	0	20	
" 16	222		O. O	0	20	
" "	210		O. O	0	20	
" 20	222		O. O	0	11	Reception de la station d'Oran
" 27	702g		O. O	0	11	Reception de la station d'Oran
" 27	"		O. F	5	00	
" "	"		F.R	1	30	
" "	"		P.C	0	40	
			à Reporter	1654	00	

Du 20 au 24 décembre 1923, le convoiage du Farman 70 n° 8 par Paul Vachet d'Oran à Toulouse

# Témoignage de Beppo de Massimi



Nous touchions aux derniers jours de mars 1924, lorsqu'un incident survint qui menaça gravement notre œuvre et absorba toute notre attention. Nous venions en effet, de recevoir coup sur coup de nos représentants à Oran, plusieurs rapports relatifs à la cession par une société aérienne française, d'un certain nombre d'avions à Abd-el-Krim.

Nous ne pouvions nous dissimuler qu'à Madrid l'on ne manquerait pas de penser qu'un avion français, partant d'Afrique, ne pouvait appartenir qu'à Latécoère, seul capable d'une telle duplicité.

Il nous fallait donc éviter que ce bruit se répande et, au moyen de mille ruses, obtenir plus de précisions possibles et saisir le colonel Casse, directeur de l'Aéronautique française.

Il était bien vrai qu'un avion était parti d'un aéroport d'Alger en direction du Rif. Le colonel Casse averti, ordonna que les appareils que l'on disposait encore à remettre en état pour prendre la même route que le premier, fussent démontés et placés sous garde militaire.

Cependant, malgré les précautions que nous avons prises, la presse madrilène fut renseignée. Des échos, simplement tendancieux, parurent d'abord, puis des articles où la fantaisie et la violence se disputaient la primauté.

— *La main de la France, on la retrouve toujours dans les affaires d'Afrique !*

...(l'intervention du docteur Alberniz calma les relations entre l'Espagne et les Lignes Latécoère)...

Nos bases d'Oran et de Fès semblaient particulièrement tenter les personnages en quête de ce genre d'affaires. Une lettre typique de l'un de nos pilotes nous renseignera sur les méthodes de travail de ces misérables :

*Oran, le 24 juin 1924*

*Monsieur le Directeur,*

*Je vous prie de m'excuser de ne pas vous avoir transmis cette lettre par la voie hiérarchique. Il s'agit d'un cas très grave quant à l'exploitation de la ligne et je n'ai pas voulu en donner connaissance au chef d'aéroplice avant que vous soyez mis au courant. Le mercredi 11 juin, je rentrais dans le bureau quand l'agent administratif me présenta comme pilote à un monsieur qui venait de retenir sa place pour effectuer le lendemain le voyage de Oran à Fès.*

*Ce monsieur me remit une carte que je glissai dans ma poche sans même y jeter un coup d'œil. Ce ne fut qu'après son départ que l'agent administratif me demanda si j'avais pris connaissance de la carte. Je la retirai de ma poche et je lus :*

*M. J. Abad, Chef de l'Aviation et délégué du Groupement de la République Rifaine. Grand Hôtel du Louvre, Paris.*

*Un tel libellé me fit sourire.*

*Jeudi 12, le voyage Oran-Fès s'effectua sans anicroche quoique contrarié au départ par un vent d'ouest de 70 kilomètres/heure au sol. Fort heureusement, l'intensité alla en décroissant pour se réduire à zéro à l'escale. À Fès, je déposai mon passager. Le dimanche suivant, je l'eus à nouveau comme passager. J'avais complètement oublié ce monsieur quand, le dimanche 22 juin, me trouvant avec un camarade au café Continental, mon passager précité vint me demander si l'on n'était pas venu de sa part m'inviter à prendre l'apéritif à la brasserie Guillaume Tell. Il me demanda aussi si je pouvais lui accorder dix minutes d'entretien, mais je m'excusai, ne pouvant pas laisser seul mon camarade. Sur ce, il me donna rendez-vous pour le lendemain 11 heures 30. Un peu intrigué, je fus exact au rendez-vous, mais de Monsieur point. Le soir, je regagnais ma chambre, quand ce Monsieur m'accosta pour s'excuser d'être arrivé en retard, ayant été retenu par le consul d'Espagne, pour une affaire. Puis, il me dit : J'ai une proposition à vous faire. Je suis à Oran en compagnie d'un lieutenant d'Abd-el-Krim et nous voudrions rejoindre le Rif en avion. J'ai pensé à vous pour nous déposer chez les Rifains, avant d'atteindre Fès. Cela vous est facile et personne n'en saura rien, réfléchissez si cela vous est possible.*

*Je ne m'attendais pas à pareille proposition. Je lui répondis que, avec ou sans réflexion, je n'acceptais pas contre tout l'or du monde, d'abord, lui fis-je remarquer, vous ne savez pas à qui vous avez affaire. Sachez que j'ai été officier et que j'estime que l'honneur est au-dessus des fortunes. D'autre part, si je suis pilote, ce n'est point pour l'appât du gain, et je suis plus que millionnaire n'ayant pas de désirs, je fais ce métier parce qu'il me plaît, parce que je trouve que c'est une école d'énergie et de volonté. J'ai reçu de mes chefs une mission de confiance en devant assurer le transport du courrier postal et je ne me prêterai pas à vos honteux trafics.*

*J'étais fort en colère et j'avais grande envie de lui mettre ma main sur la figure, mais ma dignité prit le dessus et j'invitai ce monsieur à me laisser désormais tranquille.*

*Le soir, je repassais dans ma mémoire cet incident et je me demandais si je ne devais pas en référer au général commandant la subdivision d'Oran, pour faire arrêter cet ignoble individu. Mon devoir m'a dicté la décision à prendre. D'abord vous en rendre compte et attendre vos ordres quant à la ligne de conduite à observer. Supposons que cet infâme individu soit tombé sur un pilote faible, attiré par l'appât du gain, peut-être aurait-il accepté de le transporter en territoire rifain, mais je doute fort qu'il en soit reparti. D'où incident avec l'Espagne, incident avec le Service de la navigation aérienne car, comme je connais personnellement le colonel Casse, cela ne lui aurait pas précisément fait plaisir.*

*Nous attendons vos ordres et, quant à moi, vous pouvez compter que je refuserai désormais d'emmener ce Monsieur Abad.*

*Vous avez été très gentil en m'affectant à la base d'Oran et je crois justifier votre confiance.*

*Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'hommage de mes sentiments respectueux.*

*Signé : Joly, pilote aux Lignes aériennes Latécoère.*

Des mesures énergiques éloignèrent de nos avions tous ces singuliers négociateurs. Le 31 mai, Sa Majesté chargeait le docteur Albeniz de nous exprimer sa satisfaction pour notre conduite. Si le Roi avait un instant doué de notre conduite, Primo de Rivera, lui, était sûr de nous, il n'avait à aucun moment pensé qu'un avion Latécoère pouvait avoir pris le chemin du Rif. Mais quel prétexte eût pu mieux servir les desseins de nos détracteurs ? Par où a passé la calomnie, il reste un relent que le souffle de la vérité met longtemps à chasser. Aussi, n'y renonçait-on pas aisément.

Par où a passé la calomnie, il reste un relent que le souffle de la vérité met longtemps à chasser.

# Histoire de l'aviation en Algérie

## *Déjà parus :*

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

## *Déjà parus en publications numériques :*

- Bidon 5 (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- Paris-Dakar-Tombouctou-Alger (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- Mémoires d'Albert Chaillot (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918) (Pierre Jarrige)
- Ceux de 14-18 (Pierre Jarrige)
- Les ERALA d'Algérie (Pierre Jarrige)
- Bulletin d'information des Réservistes de la 5<sup>ème</sup> RA (Réédition)
- 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas (Reproduction)
- L'ALAT vue par les dessinateurs (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- Pilote à Touggourt (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- Maison-Blanche (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- Nanard fais nous un dessin ! (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- PMAH 19<sup>ème</sup> DI (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Médecin en hélico (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- Les insignes de l'ALAT en AFN (Christian Malcros)
- Parachutisme prémilitaire à Mostaganem (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- Nord 3400 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Pilotes de la Promo 56Ebis (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- Max Hoste MH 1521 *Broussard* dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Pilote de T-6 (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- Sikorsky H-19 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Émile Contant, pilote de la Grande Guerre (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- Westland WS 55 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Biroutage à Arzew en Piper L-18 (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- Piper L-21 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- PMAH 10<sup>ème</sup> DP (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Stampe SV4C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Alouette II SA318C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Piper PA22 dans l'ALAT (Christian Malcros)

- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1<sup>er</sup> RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1<sup>er</sup> RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1<sup>er</sup> RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584<sup>ème</sup> BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10<sup>ème</sup> BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)

