

Les avions légers au Sahara de 1929 à 1939

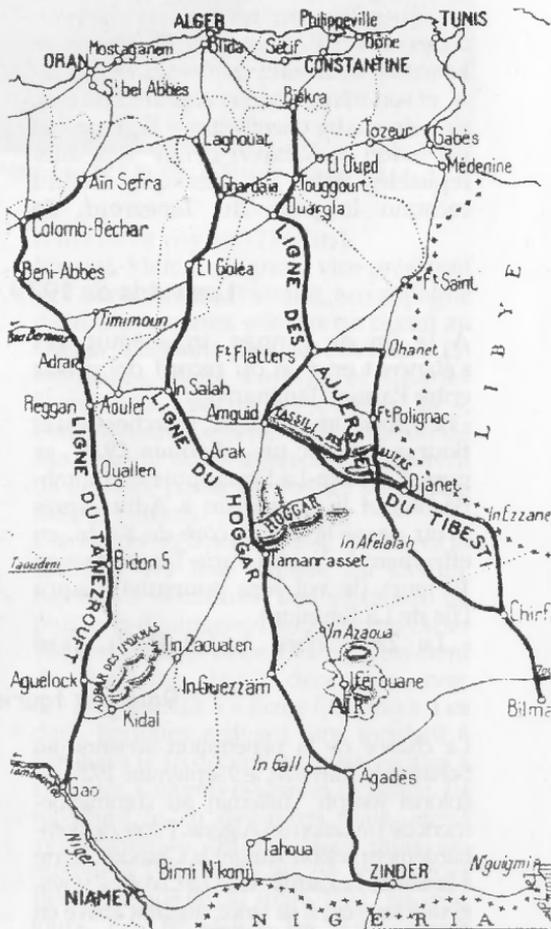
Pierre Jarrige

Après la Grande Guerre, les pilotes de tourisme et de raid tentent d'utiliser les avions militaires survivants du conflit. Peu performants et peu fiables, d'un inconfort total, ces avions, quoique disponibles à des prix très modérés, se révèlent inutilisables pour un usage civil. Il faut attendre le raid transatlantique triomphal de Charles Lindbergh qui, le 20 mai 1927, livre à l'Europe la formule définitive de l'avion de tourisme performant à aile haute. Plusieurs constructeurs s'inspirent alors du « *Spirit of Saint Louis* » : Caudron, Farman, Potez, Bernard, De Havilland... Sur ces avions fiables, atteignant 200 km/h en vitesse de croisière avec des puissances de 80 à 250 chevaux, les pilotes sportifs se lancent alors à l'assaut des mers et des continents.

L'infrastructure

À partir de 1930, une remarquable infrastructure est mise en place au Sahara par l'armée, les pétroliers et les compagnies de transport routier: aérodromes de secours avec alvéoles de protection, repérage des pistes jalonnées tous les 10 km par de grandes balises en tôle émaillée blanche, réseau de distribution d'essence extrêmement dense ravitaillé par des caravanes de chameaux et équipement hôtelier plus ou moins confortable mis en place un peu partout, en plus des traditionnels bordjs qui assurent le gîte d'étape. Le phare « *Vuillemin* », de 35 m de hauteur, éclairé au gaz, est construit à Bidon 5 et inauguré en 1935. D'autres phares

Pilotes, célèbres ou non sont venus se mesurer dans ce Sahara aux facettes infinies.



moins puissants sont installés, toujours par Butagaz, à El-Goléa, In-Belbel et Aoulef.

Trois itinéraires s'offrent pour la traversée du Sahara :

- À l'ouest: la ligne du Tanezrouf au départ de Colomb-Béchar vers Gao (1700 km). Ce trajet est le plus utilisé par les automobilistes et, en particulier par la Compagnie générale transsaharienne (CGT) pour ses liaisons en car, laquelle assure également l'assistance à l'aviation. Air Afrique et la SABENA belge utilisent cet itinéraire pour les liaisons commerciales avec l'Afrique noire (Georges Estienne, lieutenant de l'aviation militaire, et son frère René, conduisant une mission de quatre chenillettes « *Kégresse* » et un avion « *Nieuport-Delage* » à ailes repliables traîné en remorque, avaient reconnu la piste du Tanezrouf, de

Ouallen à Tessalit, à partir de novembre 1923, en la jalonnant de fûts vides tous les 50 km, d'où le nom de Bidon 5).

- Au centre: la ligne du Hoggar, de Laghouat à Agadès (1900 km). Plus touristique, avec l'étape de Tamanrasset, ce trajet impose un survol montagneux important. Les pistes sont fréquentées par les autocars de la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) qui assure le service de dépannage des autos et des avions.

- À l'est: la ligne des Ajjers et du Tibesti, de Biskra à Fort-Lamy par Bilma (2600 km). Bien que la plus pittoresque, cette ligne, non desservie par un service automobile, est peu pratiquée en avion. La traversée du Sahara, qui permet d'éviter le détour par l'Égypte, abrège le trajet vers l'Afrique équatoriale ou australe et sera effectuée par de nombreux équipages venant d'Europe occidentale.

Les raids de 1929 vers Madagascar

À la fin de l'année, trois équipages s'élancent en vue du record de vitesse entre Paris et Tananarive :

- Le 18 octobre, Goulette, Marchesseau et Bourgeois, avec un « *Farman 192* », se posent à Oran-La Sénia, puis à Colomb-Béchar, et le lendemain à Adrar après avoir passé la nuit à côté de Ksabi, en effectuant la liaison Paris-Tananarive en 10 jours (le vol sera poursuivi jusqu'à l'île de La Réunion).

- Le 28 octobre André Bailly, Jean

Reginensi et Marsot se posent à La Sénia (arrivant de Paris sans escale), puis à Colomb-Béchar le lendemain, au cours de la liaison Paris-Tananarive en 9 jours avec un « *Farman 190* ». Au retour, ils traverseront le Sahara en novembre.

- Le 13 décembre, Léopold Roux, Caillol et Dodemont passent à La Sénia avec un « *Farman 190* », en direction de Colomb-Béchar et Reggane. Ils n'atteindront Tananarive que le 1^{er} janvier 1930, après un voyage difficile.

Raids et tourisme en 1930

La chance de la pénétration aérienne au Sahara a été l'arrivée, le 9 septembre 1929, du colonel Joseph Vuillemin au commandement de l'aviation en Algérie. Pilote de bombardement célèbre durant la Grande Guerre à la tête de l'escadrille de « *La Cocotte* », voyageur intrépide, il se lance, aussitôt arrivé en

Algérie, à la conquête pacifique du Sahara. Le 8 janvier, avec son « *Caudron 117* », accompagné de Gauron et Lebas en « *Caudron 161* », il atteint Gao et Niamey et revient à Alger-Maison Blanche le 12 février, après avoir parcouru près de 5000 kilomètres. Ce voyage, que le colonel effec-



Le « Caudron 161 - F-AIPV » du voyage Alger-Gao du 9 janvier 1930 (coll. particulière).

tue en famille avec son épouse et son fils, inaugure l'ère du tourisme aérien au Sahara.

Le retour de Madagascar des équipages partis en 1929 est tragique pour Léopold Roux, Caillol et Dodemont qui trouvent la mort le 13 janvier au Congo Belge. Moins malchanceux, l'avion de Goulette, Marchesseau et Bourgeois s'écrase, sans mal pour ses occupants, entre Gao et Reggane le 22 avril, à 125 km au nord de Tabankort. Découverts le 25 avril par un nomade, les trois hommes seront secourus le 27 avril par une automitrailleuse de Trenretin. L'équipage rentre à Alger avec André Bailly, Jean Réginensi et Charles Poulin venus à leur recherche en « *Laté 26* ».

À l'image des Français qui rallient Madagascar, les Anglais s'élancent vers le record de vitesse sur Londres-Le Cap. En avril, la « *duchesse de Bedford* », pilotée par Barnard, passe par La Sénia avec son « *Fokker VII* », en route vers Le Cap. Le record de vitesse sur le trajet Londres-Le Cap et retour est battu au

cours de ce voyage (21 jours).

En mai, Marcel Avignon, vice-président de l'Aéro-club de l'Hérault, accompagné de trois personnes, effectue un circuit au Sahara totalisant plus de 8000 km. En novembre, René Lefèvre et Charles Demazières, chacun en « *Potez 36* », s'envolent de La Sénia à destination de Madagascar qu'ils atteindront le 8 avril (la dernière partie du voyage sera effectuée en bateau).

Les Belges s'élancent aussi, à travers le Sahara, vers leur colonie du Congo. Après les tentatives malheureuses de plusieurs équipages, les capitaines Omer Vanderlinden et Robert Fabry s'envolent de Bruxelles le 7 décembre avec le « *Bréguet XIX* » « *Reine-Élisabeth* ». Les deux hommes arrivent sans incident à Kinshasa le 15 décembre, après escales à La Sénia, Colomb-Béchar et Reggane. Ils repartent le 16 décembre mais, après avoir attendu durant trois mois un moteur à Fort-Lamy, ils ne rejoindront Bruxelles que le 30 mars 1931, en cinq jours. Les Bruxellois les accueilleront

avec un enthousiasme indescriptible. En décembre, le « *Farman 190* » « *Général-Laperrine* » de la mission de l'Institut international d'anthropologie, piloté par Renaud Wauthier et Charles Poulin, effectue un voyage d'étude au Sahara jusqu'au lac Tchad. Ainsi, dès 1930, le Sahara est survolé par toutes les sortes de pilotes pour toutes les sortes de vol. Il a vu passer les principaux acteurs qui se feront ensuite connaître par leurs prouesses transsahariennes : Joseph Vuillemin, Charles

Poulin, André Bailly, Jean Réginensi, René Lefevre, Charles Demazières, Renaud Wauthier, Maryse Hilz, Goulette, Lebas, la duchesse de Bedford. Trois nations ce sont déjà affrontées sur l'immensité du désert.

Les aéro-clubs s'implantent en Algérie et leurs pilotes tournent aussitôt leurs regards vers le Grand Sud. En décembre, les Oranais Henri Fouques Duparc et André Lamur réalisent la double traversée du Sahara, d'Oran au Niger, en « *Potez 36* ».

1931 - 1932 - 1933

Les liaisons transsahariennes se multiplient considérablement, pour devenir presque banales.

Les Anglais s'acharnent sur le record Londres-Le Cap. En janvier, Richard Westenra et Mac Intosh tombent en panne d'essence, sans mal, à 100 km de Bidon 5 en remontant vers Londres en « *De Havilland Puss Moth* ». En mars, James Mollisson se pose à La

Sénia, Colomb-Béchar et Reggane, au cours du vol record Londres-Le Cap en quatre jours et 17 heures. En novembre, son épouse et challenger, Amy Mollisson, avec son « *De Havilland Puss Moth* » « *Desert-Cloud* », relie Londres au Cap en quatre jours et 7 heures, battant le record de son mari. Au retour, elle établira le record Le Cap-Londres en sept jours et 7 heures.

Le Sahara continue de faire l'objet d'ex-



14 novembre 1932, Amy Mollisson à La Sénia (à gauche Alexandre Bernard et Georges Gérard)
(coll. particulière).

plorations aériennes. En janvier, le capitaine Renaud Wauthier effectue une mission archéologique et cartographique de 120 heures de vol qui le mènera jusqu'au Tchad, avec un trimoteur « *SPCA 218* ». En décembre, Pierre Averseng, Charles Poulin et le professeur Maurice Reygasse, directeur des Antiquités en

Algérie, effectuent un voyage d'étude archéologique au Sahara en « *Caudron Phalène* ». En avril l'ingénieur Marcel Minguet et le radiotélégraphiste Emont effectuent un voyage d'essai de radio au Sahara pour le compte d'Air-Union, avec le « *Caudron Phalène* » « *Général-Ferrié* ».

1934 - 1935 - 1936



Décembre 1934, Bidon 5 et la balise métallique blanche (coll. particulière).

Le tourisme aérien au Sahara est consacré par le voyage des Oranais Henri et Françoise Fouques Duparc, Louis Saintpierre et Mme, Yvon et Gontran Milhe-Poutingon, Pierre Charriaud, Scotto et Pierre de Romanet qui vont, avec un « *Bernard 201T* » et deux « *Caudron Phalène* », passer les fêtes de fin d'année au Niger en parcourant 8000 km. Les pavillons étrangers se multiplient sur le Sahara. En mars, Herbert Cukurs, pilote letton, va de Dakar à Alger avec un avion qu'il a construit lui-même avec un moteur de 80 CV. Il était parti de Riga en août 1933 et arriva à Bathurst, en Gambie (ancienne colonie lettonne), le 1^{er} novembre, après être descendu par la côte, avant de remonter vers Alger par Dakar. Le même

mois, le Belge Guy Hansez et son épouse vont à Léopoldville avec un « *De Havilland Fox-Moth* ». En décembre, les Suédois Herbert Von Schinkel et Stackelbert vont au Kenya avec un « *Miles Hawk* ». Peu après, l'Espagnol Ramon Torres remonte de Bidon 5 à Colomb-Béchar en « *Potez 43* », après avoir été à Dakar et Gao par la côte atlantique.

À la fin de l'année 1935, Henri Fouques Duparc, Louis et Paul Saintpierre, Gontran Milhe-Poutingon, Aupy, Pierre de Romanet et leurs épouses partent, comme l'année précédente, pour un voyage à travers le Sahara.

En janvier 1936, Gaston Génin et Robert

rentrent de Tananarive, avec un « *Caudron Simoun* ». Ils viennent de battre le record sur Paris-Tananarive en deux jours et 9 heures en passant par la Libye. André Garric et sa famille, accompagnés du docteur Barret de Natzaris, vont au Dahomey en « *De Havilland Dragon* » et Louis Durafour, Marcel Kraft, Marcel Christofle, Breton et le colonel Plantey vont à Tamanrasset, avec un « *Caudron Phalène* » de l'Aéro-club d'Algérie afin d'étudier le trajet du futur

rallye du Hoggar.

En octobre, Maryse Bastié et l'Algéroise Suzanne Tillier, vont d'Alger à Dakar en « *Caudron Simoun* ». En novembre, Antoine de Saint-Exupéry fait un voyage dans le Sud-Algérien en « *Caudron Simoun* ».

En décembre, Maryse Bastié, avec le mécanicien Lendroit, en « *Caudron Simoun* », va à Dakar et six avions de l'Aéro-club d'Oranie vont de La Sénia à Beni-Abbès.

1937

En janvier, Brill et Descombes, le mécanicien Gerquin et le navigateur Le Neuvière, font un voyage en Afrique avec le « *Caudron Goéland* » « *Ric-et-Rac* » et le baron de Foucaucourt, comme tous les ans, fait un grand voyage au Sahara avec le « *Percival Vega Gull* » « *Inch'Allah* ».

En février, Antoine de Saint-Exupéry et André Prévot arrivent à Tindouf, en provenance du Maroc, au cours d'un voyage vers le Soudan en « *Caudron Simoun* ». Ils parcourront plus de 15000 kilomètres au cours d'un voyage d'étude pour Air France et le ministère de l'Air.

1938 et le rallye du Hoggar

Patronné par des compagnies d'assurance, le rallye du Hoggar est l'aboutissement du tourisme aérien au Sahara. L'Aéro-club de France et l'Aéro-club d'Algérie apportent leur concours à l'organisation dont le directeur est le colonel Henry Plantey.

Une vingtaine d'équipages se retrouvent à Alger pour le départ, parmi lesquels deux Allemands, un suisse, un belge et un anglais. Dix équipages viennent de métropole et cinq d'Afrique du Nord. Un « *Potez 25* » et un « *Potez 29* » sanitaire militaires (pilotés par le commandant Béraud et l'adjudant Berland) accompagnent le rallye. Les concurrents doivent suivre les pistes sahariennes où l'assistance est assurée par la SATT.

En raison des difficultés d'hébergement, les concurrents sont divisés en deux groupes: le groupe bleu qui prend le départ le 8 janvier de Maison-Blanche et

le groupe rouge qui part le 10 janvier.

Dès la première étape, le « *Caudron Aiglon* » de Mourrier s'écrase à l'atterrissage à El-Goléa. Le pilote et sa passagère, blessés, sont évacués par l'avion sanitaire (cet équipage est de l'Aéro-club de Saint-Etienne). À El-Goléa également, le « *De Havilland Dragon* » du Constantinois Gustave Wolf sort de la piste et a le train d'atterrissage fauché dans un « cheval de bois ».

Le lendemain, escales à El-Goléa, Fort-Miribel et In Salah où les concurrents sont reçus au traditionnel méchoui et passent la nuit au Fort-Bugeaud de la SATT, avant de repartir pour Tamanrasset avec le survol inoubliable des gorges d'Arak.

La remontée vers le nord se déroule sans incident; un concours de lancer de messages lestés attend les participants à proximité de Bou-Saada, avant l'arrivée



11 janvier 1938, rallye du Hoggar. André Noël, premier concurrent nord-africain, en voyage de noce à Tamanrasset (coll. particulière).

à Maison-Blanche, les 16 et 17 janvier, où un grand banquet clôture le rallye.

L'Allemand Goetze remporte le premier prix. La coupe Air France est attribuée à l'équipage belge Fester et Jean Stampe (ce dernier ne se doute certainement pas que, une dizaine d'années plus tard, l'avion « *SV4C* » de sa conception sera construit en série à Maison-Blanche). André Noël, premier concurrent nord-africain, reçoit un prix qui s'ajoute au plaisir d'avoir effectué le rallye alors qu'il était en voyage de noce.

L'année se déroule ensuite avec les vols transsahariens devenus routiniers. En février, un « *Caudron Aiglou* » de l'Aéro-

club des Ailes catalanes, piloté par Roger d'Epied et Auriol, va de Tunis à Tamanrasset.

En avril, l'Algérois Louis Durafour décolle de Maison-Blanche en « *Caudron Frégate* », avec son ami l'architecte Le Corbusier, pour un vol vers le Sud-Algérien.

En décembre, Maryse Bastié, Lendroit et Maurice Reine vont d'Alger à Dakar en « *Caudron Simoun* ». Ils sont accompagnés d'un autre « *Simoun* » piloté par Bouquillard et Desmoulin, ayant Lucienne Saby comme passagère.

1939

Deux femmes clôturent les grands vols transsahariens d'avant-guerre. En avril, Maryse Bastié effectue un voyage de trois semaines en Afrique du Nord en « *Caudron Simoun* » et en mai, Suzanne Kohn traverse le Sahara en « *Caudron Aiglou* », au cours d'un vol de Paris à Tananarive.

Le Sahara, de 1929 à 1939, a été sillonné par tous les avions légers de cette époque. Depuis les « *Potez 36* » de 60 CV jusqu'aux « *Caudron Simoun* » de 220 CV et « *De Havilland Dragon* » bimoteur de 400 CV, tous ont participé à cette conquête pacifique. Leurs pilotes,

hommes et femmes, les ont menés pour des vols touristiques, des vols scientifiques, des raids plus ou moins réussis et quelquefois pour des aventures téméraires. Tous leurs pilotes, célèbres ou non, sont venus se mesurer au Sahara. Touristes fortunés, constructeurs amateurs téméraires, scientifiques de toutes spécialités, *recordmen* audacieux, chacun est venu rechercher, à la manière de Saint-Exupéry, dans ce Sahara aux facettes infinies, sa consécration de pilote.