

LES RAIDS DU GENERAL LUCIEN GIRIER

Raid Paris-Téhéran-Paris :5 novembre 1925-21 janvier 1926.

Une mission dirigée par le Commandant Jean Dagnaux se doit de présenter et de vendre des avions à l'Iran. Quatre appareils sont affectés au voyage Paris-Téhéran : Breguet 19 moteur Renault 480 cv piloté par Dagnaux avec pour mécanicien Knecht; Breguet 19 avec moteur Lorraine-Dietrich 450 cv piloté par Rabatel avec pour mécanicien Raoul Leroy; Breguet 19 moteur Hispano-Suiza 450 cv piloté par le Capitaine Carrié avec pour mécanicien le sergent Boucher; Potez 25 moteur Farman 500 cv piloté par le Lieutenant Léon Challe avec pour mécanicien Camille Jousse.

***RABATEL**, Augustin, Henri, né le 14 août 1894 à Montagnieu (Isère).*

Il s'engage le 4 avril 1913 au 3ème Régiment de Cuirassiers, puis passe dans l'Aviation en mars 1914, comme sous-officier observateur d'artillerie. Breveté pilote à l'Ecole d'Avord en décembre 1915, il est affecté l'escadrille VB 3, puis en tant que pilote de chasse à l'escadrille des Cigognes. Le 16 août 1917, le sous-lieutenant RABATEL est blessé en combat aérien et doit poser son appareil en terrain ennemi. Il termine la Première Guerre Mondiale avec 4 victoires homologuées.

Le 25 novembre 1922, il gagne la Coupe Lamblin (Paris-Bruxelles-Londres-Paris en 3h 59). En 1925, il participe au raid Paris-Téhéran. En 1926, le Capitaine RABATEL quitte l'armée pour la société des moteurs Hispano-Suiza où il assume une fonction de représentation commerciale. En mai 1940, le Commandant RABATEL commande la patrouille de défense de Bordeaux.

Il décède à son domicile parisien le 18 juillet 1973.

Malgré un vent violent de sud, les appareils décollent de Villacoublay le 5 novembre 1925 à 12h 30. A 16h 45, la formation arrive à Istres, mais le Capitaine Carrié s'est posé entre Dijon et Lyon par suite d'une fuite au radiateur d'eau. Rejoignant Lyon en cours de soirée, il se blesse en descendant de l'avion, ce qui l'oblige à abandonner la mission. Quatre jours plus tard, le Capitaine Lucien Girier rejoint Istres en remplacement de Carrié.

Le 11 novembre, les appareils décollent en direction de l'Italie, mais les conditions atmosphériques sont épouvantables et les avions se retrouvent séparés : Girier se pose à Udine et Rabatel à Plaisance en Italie, Challe à Saint Raphaël et Dagnaux revient sur Istres. Il regagne Paris à la suite d'ennuis de moteur et rejoindra la mission ultérieurement.

Le voyage se poursuit à trois avions, Challe et Girier se posent à Belgrade le 15 novembre et Rabatel le 16. Après un bref séjour en Yougoslavie et une escale à Bucarest avec vol de démonstration, Rabatel se pose le 26 à Istanbul, Girier et Challe le 27. Le 4 décembre, traversée du Bosphore en vol groupé et arrivée à Alep en Syrie à 14h 40.

Le 7 décembre, les appareils sont à Bagdad où ils passent cinq jours et arrivent en formation au-dessus de Téhéran le 13.

Pendant une quinzaine de jours, les vols de présentation se poursuivent : vol privé du Chah d'Iran et de son Ministre de la Guerre entre autres.

Le 22 décembre, vol de retour vers Bagdad sans incident ; le lendemain, Alep est atteint par un fort vent de face. Du 23 décembre au 1er janvier 1926, le mauvais temps retient les équipages à Alep et Constantinople en Turquie n'est atteint que le Jour de l'An en soirée. Le 5 janvier, départ pour Athènes ; étape effroyable avec pluie et orage obligeant les appareils se poser à Salonique. Le 8, départ de Salonique pour Athènes dans des conditions atmosphériques presque semblables. Le 15 janvier, départ d'Athènes pour Rome, mais par suite du mauvais temps, les équipages se posent à Valona en Albanie. Le 16, vol vers Rome qui est atteint à 15h 15. Le 17 février, étape Rome-Saint Raphaël : il neige à Cannes et le temps est épouvantable.

Dispersés par la brume, Rabatel et Challe arrivent à Paris le 21 janvier 1926 et Girier le 27, car il a été obligé de se poser à Dijon.

Le commandant Dagnaux ne devait atterrir à Belgrade que le 27 novembre et revenir à Paris que le 14 avril.

Ce raid est singulièrement instructif, car il prouve que nos ressources en moteurs s'étaient enrichies d'un modèle nouveau, absolument remarquable, celui dont était muni le Breguet 19 du Lieutenant Challe.

Adaptation d'un texte publié dans ICARE n°180.

Record du monde du plus long vol sans escale, 4700 kilomètres en 29 heures, 14 juillet 1926

Dans la matinée du 14 juillet 1926, le Capitaine Lucien Girier et le Lieutenant François Dordilly (*originaire de Roanne, il est ingénieur au Service Technique de l'Aéronautique où il s'est acquis une réputation de navigateur de premier ordre. Tour à tour jovial et grave, il a à la fois la plus folle audace et le plus calme sang-froid*) quittent Le Bourget, à bord d'un avion Breguet XIX, moteur Hispano-Suiza 12 cylindres en V de 500 cv, consommant 85 litres d'essence à l'heure. Cet appareil avait, aux essais, atteint la vitesse de 235 kilomètres à l'heure et son rayon d'action est de près de 6000 kilomètres. Ces deux aviateurs ont pour but de battre le record du monde du plus long vol sans escale détenu par les frères Arrachart, par leur vol de 4313 kilomètres du Bourget à Bassorah. Ils réalisent un vol de Paris à Omsk (Sibérie), 4700 kilomètres parcourus en 29 heures. Ils ont battu de près de 400 kilomètres le précédent record. Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'Air, a adressé un télégramme de félicitations aux deux aviateurs.

Extrait du journal Le Progrès :

Télégramme: Omsk, 15 juillet 13h 30. Arrivée à Omsk après 29 heures de vol par mauvais temps en Sibérie.

Coupure de presse: Le Capitaine Girier et le Lieutenant Dordilly sont arrivés hier après-midi. Leur venue a fait sensation. Bien qu'ils fussent attendus, en effet, personne n'osait croire au succès de leur entreprise.

L'aviation russe leur a fait l'accueil le plus amical.

Poussé de questions, les deux officiers français ont fait de leur magnifique randonnée le récit suivant :

la première partie de notre voyage s'est effectué dans d'excellentes conditions. Nous avons survolé successivement : Laon, Coblenze, Leipzig, Varsovie, Minsk et Smolensk. Nous sommes passés au-dessus de Moscou en pleine nuit, une nuit radieuse comme celles d'été dans les pays septentrionaux. Au matin, cela allait beaucoup moins bien, car quand nous avons approché de l'Oural, un terrible vent du nord trainait une brume et nuages et nous avons franchi 800 kilomètres sans apercevoir le sol.

Pour franchir l'Oural, nous avons dû nous élever assez haut et la terre était invisible.

En Sibérie, le temps était plus mauvais encore ; pluie, vent, rien ne nous manquait.

Notre situation devenait critique, car malgré sa vigueur notre Hispano nous tirait plus qu' à 135 km/h. De plus, il devenait urgent de nous rapprocher du sol. C'est ce que nous fîmes et durant plus de 80 kilomètres nous glissâmes sous un plafond de 50 mètres à peine.

De grandes fêtes sont organisées en l'honneur des aviateurs français qui n'ont pas encore fait connaître de quelle façon ils regagnaient la France.

Le record du monde vitesse sur 5000 kilomètres en mai 1929.

Le 24 et 25 mai, deux de nos vaillants officiers aviateurs, les commandants Girier et Weiss (*Pierre Théodore Weiss né à Nancy en 1899 et mort en 1970, aviateur militaire et écrivain français, général de division aérienne en 1945*), ont ramené en France le record de vitesse sur 5000 kilomètres détenus par les Italiens Ferrarin et Del Petre, avec 139, 177 km/h de moyenne.

Ce magnifique exploit, tout à l'honneur de ces brillants pilotes a mis également en relief la qualité du matériel au sujet duquel le commandant Weiss a déclaré quelques minutes après l'atterrissage :

«Il n'y a rien d'équivalent nulle part. Nous tenons avec le Breguet-Bidon le plus remarquable spécimen de la construction aéronautique ; nous sommes restés très au-dessous des possibilités de notre appareil, marchant à cinq cents tours de moins que le régime maximum du moteur».

Le départ

Le décollage de l'avion, au départ du Bourget fut, malgré la charge, extrêmement facile. Après avoir roulé moins de 500 mètres, l'avion quittait le sol et s'élevait normalement.

Les aviateurs virèrent alors au-dessus de Gonesse et mirent le cap sur Etampes, où le commissaire chargé de noter le commencement du circuit, attendait leur passage.

Pendant le jour

Le vol, durant la journée du samedi fut gêné par les nombreux remous provoqués par la chaleur, mais la vitesse se maintint néanmoins entre 188 et 190 kilomètres à l'heure, avec une régularité presque mathématique.

Des pilotes du groupe du commandant WEISS se trouvaient sur le parcours du circuit, de sorte que durant les 26 heures 30 que dura le vol, les deux commandants reçurent continuellement les visites aériennes de leurs pilotes, qui, notant à la craie sur le fuselage de leurs avions les indications recueillies auprès des chronométreurs officiels, les tenaient au courant de la situation de marche.

Le vol de nuit

Les aviateurs espéraient que la nuit serait favorable ; mais la brume se mit de la partie et recouvrit bientôt le sol d'un tapis opaque, qui empêchait de naviguer en utilisant les phares aériens. Le commandant Weiss dut recourir au compas, ce qui n'est pas sans difficultés lorsqu'il s'agit de boucler de façon aussi serrée que possible un circuit, et qu'il est nécessaire de changer continuellement de cap sans dépasser les points de changement de direction.

Le phare d'Etampes étant seul visible, la tâche devenait difficile et la réussite n'en fut que plus méritoire.

Le record est battu

Après cette pénible ronde nocturne, le jour apparut enfin, et c'est par une éclatante matinée de printemps que les deux aviateurs atterrirent sur le terrain d'Etampes, après avoir parcouru 31 fois le circuit Etampes-Chartres-Orléans-Etampes et couvert 5005 kilomètres à une moyenne de 188 kilomètre à l'heure.

L'exploit des commandants Girier et Weiss est un nouveau succès pour l'Aviation Française, et fait honneur à ces deux officiers qui ont mené le Breguet-Hispano à la victoire. Le colonel Lindbergh a envoyé, le jour même de son mariage, le télégramme suivant aux commandants Girier et Weiss :

«Suis heureux vous féliciter de votre superbe exploit sportif qui fait le plus grand honneur à l'Aviation Française. Amitiés». Lindbergh

Il n'a pas besoin, croyons-nous, de citer d'autres appréciations que ce message du grand pilote américain, pour faire ressortir la valeur de l'exploit des deux officiers français.

L'avion du record

L'avion des commandants Girier et Weiss était du type normal de record, baptisé «Breguet-Bidon» 4000 litres, analogue à ceux des vols du lieutenant belge Medaets, des capitaines espagnols Jimenez et Iglesias, et en France de Costes, d'Arrachart et de Challes. Il était équipé d'un moteur Hispano-Suiza 600 cv.

L'approvisionnement d'essence au départ était de 3300 litres soit 700 litres de moins que le plein des réservoirs. A l'atterrissage, après le record, il restait encore plus de 600 litres. Il est donc certain, comme le concluait lui-même le commandant Weiss à sa descente d'appareil, qu'avec le plein d'essence l'avion aurait pu aisément battre le record du monde de distance en circuit fermé, qui est actuellement détenu depuis juin 1928 par les Italiens Ferrari et Del Prete, avec 7666 kilomètres.

Les commandants Girier et Weiss n'ont d'ailleurs pas caché qu'ils espéraient que dans un avenir prochain il leur serait permis d'essayer de faire passer cette possibilité dans le domaine de la réalité. Nous le souhaitons vivement ; car qui peut mériter la récompense, que constituent les trophées mondiaux tant enviés, plus justement que ces deux magnifiques pilotes.

Mais ils sont aussi des chefs admirables, toujours entraînés, et donnant sans cesse l'exemple en volant chaque jour. Cet ardeur à l'accomplissement de l'humble tâche quotidienne n'est-elle pas un de leurs plus beaux titres à la consécration des grands records mondiaux.

Texte publié dans une revue aéronautique de l'époque.

Liaison postale de Paris à Pondichéry par les Commandants GIRIER et WEISS

du 17 au 25 janvier 1930

Les commandants Girier et Weiss, qui comptent parmi les grands pilotes de notre temps, et qui ont ramené en France, en mai 1929, le record du monde de vitesse avec 5000 kilomètres, viennent d'accomplir un nouvel exploit, sur lequel nous sommes heureux de donner aujourd'hui quelques détails.

Le but que s'étaient assignés les Commandants Girier et Weiss n'était pas de battre un record quelconque, mais bien de tirer de leur voyage des enseignements utiles pour l'avenir, sur les possibilités d'atterrissage, les difficultés rencontrées dans le vol sur la route de l'Inde.

Leur voyage a permis, en outre, de constater une fois de plus l'admirable fidélité de notre grande possession orientale, et nous pouvons affirmer que Girier et Weiss, par leur effort, bien servi les intérêts de la France et ajouté deux noms à la liste de ceux qui s'efforcent de concourir à son rayonnement dans l'Univers.

Les Commandants Girier et Weiss avaient fixé leur départ au 14 janvier, nuit de pleine lune. Ils s'étaient rendus avec leur Breguet-Hispano à Istres, quelques jours auparavant, et y recevaient régulièrement les bulletins de prévisions météorologiques sur les deux itinéraires possibles : Athènes et l'Anatolie ou Tripolitaine et Egypte. Les renseignements n'étaient pas favorables, et au jour fixé il ne fut pas possible d'envisager le départ en raison du temps. L'Italie et la Grèce étaient signalées complètement « bouchées », avec nuages bas et brume au sol. La côte d'Afrique était sillonnée, disaient les bulletins, par de violents orages. Ce n'est que le vendredi 17 qu'une amélioration décida au départ les Commandants Girier et Weiss. A 9 heures du matin, le Breguet-Hispano s'envola vers Tunis, après avoir choisi le second itinéraire.

Nous ne pouvons mieux faire que de donner des extraits du rapport établi par les Commandants Girier et Weiss à l'intention du Ministre de l'Air :

Istres-Tunis, 17 janvier 1930

L'Avion quitte la terre de France à Saint Raphaël, volant au-dessus de gros cumulus. Le cap est mis sur la Corse dont nous apercevons les sommets qu'en arrivant tout près de la côte. Continuant à voler au-dessus des nuages, et n'apercevant la mer que par intervalle, nous touchons à la côte d'Afrique à 14h 30 et à 15h, nous nous posons à Tunis.

Bien que décidés à repartir au lever de la lune, nous sommes obligés de remettre au lendemain notre départ, les montagnes situées à l'est de Tunis étant complètement noyées dans les nuages, et la lune étant invisible.

A 6 heures du matin le 18 janvier, nous décollons et nous dirigeons sur Bengasi.

Tunis-Bengasi, 18 janvier 1930

Obligés de voler au-dessus des nuages, qui descendent jusqu'à la terre, nous nous dirigeons à l'estime sur Gabès ; nous traversons un violent orage dans le Golfe de Sirte. Enfin, après 7h 30 de vol, nous atterrissons à Bengasi, où nous trouvons, assemblés sur le terrain, le Consul de France, ainsi que le colonel et les officiers des formations aéronautiques italiennes.

Nous notons la merveilleuse organisation de l'aéronautique italienne dont les guetteurs, à chaque terrain ont signalé notre passage.

Nous félicitons le colonel qui commande dans cette ville, et dînons avec lui et quelques officiers italiens chez le Consul de France.

Le colonel, apprenant que le presse-étoupe de notre pompe à eau laisse passer quelques gouttes, téléphone aussitôt au terrain et donne l'ordre d'effectuer de nuit la réparation nécessaire. Le lendemain matin nous trouvons notre avion prêt et conduit à la ligne de départ. L'habileté des mécaniciens italiens et leur extrême complaisance méritent d'être particulièrement signalés.

Bengasi-Alexandrie, 19 janvier 1930

Nous partons dans un grain violent, et pendant 300 kilomètres, nous volons à 50 mètres sur la mer, la côte étant abrupte et rocheuse, bordée de montagnes. A la fin de l'étape, aux approches de l'Egypte, nous retrouvons un temps un peu plus favorable, et nous atterrissons à Aboukir à 15 heures, ayant franchi 1100 kilomètres en 5h 45 de vol.

Alexandrie-Bagdad, 20 janvier 1930

Le lendemain matin, l'humidité de l'air nous fait éprouver quelques difficultés de mise en route ; nous décollons néanmoins de nuit, par un ciel étoilé et un temps qui nous paraît enfin favorable. Tout va bien jusqu'à Jérusalem. Mais, sur le désert, de gros nuages, semblant traîner au sol, commencent à nous gêner. Nous suivons, sur les conseils des officiers anglais, la piste automobile, volant au ras des sables, si bas que par moment nous devons contourner des petites dunes et des replis de terrain.

Nous survolons quelques troupeaux de moutons, conduits par des nomades, et arrivons bientôt en vue de l'Euphrate. Le temps devenant très mauvais, et un fort vent debout gênant notre vol, nous décidons d'atterrir à Bagdad. Nous touchons le sol détrempé après 8h 30 de vol, après avoir couvert 1400 kilomètres.

L'obligation d'atterrir sur des terrains civils britanniques nous oblige à chercher nous-mêmes les manoeuvres capables de rentrer notre avion dans le hangar, et nous cause une sérieuse perte de temps. D'autre part, la lune n'apparaissant plus que faiblement à la fin de la nuit, nous décidons d'atteindre Pondichéry par étape de 16 à 1800 kilomètres par jour.

Bagdad-Bouchir, 21 janvier 1930

Le lendemain matin, malgré une pluie battante et un terrain en partie inondé, nous décollons, vent dans le dos, sur une bande du terrain moins défavorable. Nous allons sous la pluie jusqu'à Bassora. Après cette ville, nous tombons dans une tornade d'une violence inouï, qui balaie le delta de l'Euphrate. Devant nous, derrière nous, sévit une trombe d'eau impitoyable. Nous volons au ras de l'eau, sans horizon visible et obligés de faire par moments de brusques chandelles pour ne pas rencontrer les vagues qui montent vers nous. Nous mettons 2h 30 pour faire 300 kilomètres et sortir de la tempête. Bouchir est légèrement dégagé. Nous nous posons sur un coin sec du terrain et nous roulons vers le hangar ; mais l'avion s'enfonce dans le sol et nous sommes obligés d'arrêter le moteur. Girier garde l'avion et Weiss part chercher du secours. Quelques instants après, une foule d'enfants et de paysans entoure l'avion, mais nous nous rendons rapidement compte qu'il ne peut être question de désenliser l'avion le jour même. Par malheur, la pluie se met à tomber avec violence, formant autour de l'avion un véritable lac de boue ; nous bâchons l'appareil avec nos housses de bord et confions sa garde à deux soldats persans. Un instant après nous sommes au Consulat, devant un bon feu, entourés de soins et réconfortés par M.Lucas, consul de France.

Le lendemain, après une journée de travail, nous arrivons à désenliser l'avion et à le ramener au hangar. La pluie a cessé et nous décidons de repartir le lendemain matin. Mais, après avoir roulé 100 mètres, notre avion s'enlise de nouveau. Nous employons la journée à conduire l'avion sur le coin le plus sec du terrain en glissant des nattes de paille sous les roues. Mais deux jours sont nécessaires pour faire un kilomètre. Enfin, le 24 janvier, nous parvenons à quitter, par un temps acceptable, cet aérodrome fangeux.

Bouchir-Karachi-Bombay-Pondichéry, 25 et 27 janvier 1930

Jusqu'au détroit d'Ormuz le temps est dégagé. Mais aux environs de Djask nous retombons dans une dépression et sommes obligés de voler à 25 mètres de l'eau jusqu'à Karachi. Une violente chute d'eau nous barre la route. Dans l'impossibilité d'atterrir, nous tournons sur place, jusqu'à ce que le grain se soit déplacé, et continuons notre route sur Karachi, où nous atterrissons à 17 heures.

Nous décidons, pour décoller facilement, de faire halte à Bombay, que nous atteignons sans encombre. Le beau temps favorise aussi l'étape Bombay-Pondichéry, qui ne donne lieu à aucune difficulté de navigation.

L'arrivée à Pondichéry

Pondichéry surgit à nos yeux comme une petite oasis de verdure, frappant contraste avec le paysage brûlé environnant.

Le gouverneur, M. de Guise, prévenu de notre arrivée par les radios, nous attendait, entouré de toute la colonie française, et une foule immense d'indigènes.

C'est par un soleil radieux et une chaleur étouffante que nous nous sommes posés sur le terrain de Souttoukeny, distant de 16 kilomètres de Pondichéry.

Le premier moment d'émotion et joie passé, nous sommes conduits à Pondichéry dans l'auto du Gouverneur, suivis d'une interminable foule de voitures et parmi un concours de population si considérable que nous pouvions à peine avancer sur la route.

Nous fûmes logés au Palais du Gouvernement, et invités pendant plus d'une semaine à des réceptions nombreuses. Nous fûmes notamment conviés avec les hauts fonctionnaires de la Colonie à Gingy, château historique en Inde anglaise, antique splendeur, où avait été préparé un banquet moyen-âgeux, d'une magnificence invraisemblable.

Mais il fallait songer au retour. Le 4 février, accompagnés par le Gouverneur et Mme de Guise, toute la colonie française, et en présence de vingt mille hindous, nous étions à 4 heures du matin sur le terrain. Il était nécessaire de s'envoler avant l'aube, pour franchir dans la journée les 2200 kilomètres qui séparent Pondichéry de Karachi. Les adieux furent poignants. Les clairons des cipayes sonnent aux champs et la section de garde présente les armes. Avant le lever du soleil le Breguet-Hispano décolle, et après avoir exécuté quelques virages sur la Pagode de Villenow et sur Pondichéry, nous mettons le cap sur notre première escale de retour.

De Pondichéry à Alep

Le 4 février, nous traversons toute l'Inde anglaise et atteignons Karachi après 11 heures de vol.

Le 5 février nous atterrissons à Bouchir, ayant franchi 1800 kilomètres en 9h 45.

Le 6, nous franchissons l'étape Bouchir-Alep, 1700 kilomètres en 9h 20. Ici se passe un incident qui faillit mettre un terme au voyage : au milieu de la nuit, accompagnés du commandant Pitault, nous tentons de mettre le moteur en route. Mais un excès d'injection dans les buses d'air du carburateur est cause qu'un retour de flamme met feu à l'essence qui a coulé jusque par terre. En un instant des flammes de plusieurs mètres de hauteur entourent le capot et menacent notre réservoir qui contient 1800 litres de carburant. Le sang-froid du commandant Pitault, de ses officiers et de ses hommes nous évitera le désastre : les extincteurs furent mis en batterie avec une promptitude qui tenait du prodige, pendant qu'une équipe se précipitait au fuselage pour reculer l'avion. En quelques instants l'incendie fut maîtrisé, mais le départ dut être remis à plus tard.

Rien d'essentiel n'avait été atteint par le feu. Mais l'étape de Rome était compromise. Nous nous bornons à envisager d'atteindre Athènes, et décollons au milieu du jour, emportant un souvenir reconnaissant de l'aide si adroite et si dévouée des mécaniciens qui avaient sauvé notre appareil.

Alep-Athènes

Nous devons connaître, durant cette étape, la disgrâce d'une tempête si violente que notre existence fut pendant deux heures, gravement menacée.

Le survol de l'Anatolie, par un ciel dégagé, nous avait montré les hautes montagnes couvertes de neige ; mais la dépression commença à se faire sentir aux approches de la mer Egée. Nous prenons la décision de passer au-dessous des nuages, maie, en peu de temps, la situation était devenue intenable, et il était nécessaire de chercher le calme dans les régions élevées de l'atmosphère. A 4500 mètres, nous étions sortis de la couche nuageuse et volions de nouveau dans le ciel bleu. Mais la situation restait précaire. Par bonheur, après deux heures de marche à l'estime et une descente de 3000 mètres dans la masse des nuages, nous avons débouché dans l'air libre, à quelques kilomètres d'Athènes, où nous atterrissons peu après.

Athènes-Rome

Le lendemain, nous ne pûmes partir que tard dans la matinée. De plus, un vent debout soufflait à 70 kilomètres à l'heure. Après 7 heures de vol nous débouchons dans le golfe de Naples, n'ayant pas vu le sol un quart d'heure sur 1000 kilomètres.

Entre Naples et Rome nous rencontrons des grains de pluie, qui dans la région romaine, devenaient de véritables orages. En bordure de l'un d'eux, qui inondait la banlieue de Rome, un terrain, celui de Ciampino, était dégagé. Nous en faisons le tour plusieurs fois et constatons qu'une flèche d'atterrissage indiquait le vent du nord, c'est à dire celui que nous avons subi pendant toute l'étape.

Aucune fumée aux alentours. Mais l'indication de la flèche était erronée. Aussi l'avion, poussé par le vent arrière, traversa-t-il la plus grande partie du terrain sans se poser. L'atterrissage fut trop long de quelques mètres, et un plan fut déchiré contre une barrière de fils de fer, en même temps que l'hélice qui se coinçait sur un piquet.

La réparation immédiate était impossible, il ne nous restait qu'à remettre l'avion entre les mains du Capitaine de la Giraudière, attaché de l'Air à Rome, et à reprendre le chemin de Paris, pour y porter le courrier de Pondichéry.

Cette première liaison Paris-Pondichéry fut sensible aux Français de notre comptoir lointain, car nous reçûmes, durant notre voyage de retour, lors de notre arrivée à Bouchir, le télégramme suivant :

«Pouvez êtres assurés que population conservera éternellement souvenir ému de première liaison aérienne et que vos deux noms resteront gravés dans les coeurs. Formons tous voeux ardents pour heureux retour et attendons anxieusement nouvelle votre atterrissage Bourget».

Que dire du matériel employé ? Le Breguet s'est révélé de bout en bout, non pas supérieur à lui-même, ce qui est impossible, mais égal à un renom que des équipages glorieux lui ont conquis avant nous et mieux que nous.

L'Hispano est 'une régularité et d'une précision remarquables. Pendant 104 heures de vol et 18000 kilomètres, notre moteur ne nous a pas donné un seul sujet d'inquiétude. Il fait le plus grand honneur à son constructeur et à la technique française.

Soulignons aussi la qualité parfaite du compas Vion, facile à compenser, et le fonctionnement régulier des pompes A.M.(NDLR :pompe à essence fabriquée à Oullins).

Nous tenons, pour terminer, à rendre hommage au concours cordial et efficace que nous avons trouvé dans les Services du Ministère, pour la préparation du voyage.

Texte des Commandants GIRIER et WEISS publié dans une revue aéronautique de l'époque.

En 1931, il fait le circuit des capitales Européennes avec l'escadrille du général de Goys. Voyage à l'issu duquel le Ministre de l'Air adresse la lettre de félicitations suivante aux équipages.

20 juin 1932, les aviateurs français Girier et Rignot relient Paris à Téhéran sans escale.

La Croisière Noire du 8 novembre au 24 décembre 1933.

Au cours de l'été 1933, en France et dans les pays voisins, l'opinion publique avait été fortement sensibilisée par la croisière transatlantique que venait d'effectuer à la tête d'une formation d'hydravions Savoia-Marchetti S.55 le grand animateur de l'aviation italienne Italo Balbo. Vingt-quatre appareils avaient relié l'Italie à Chicago aux Etats Unis d'Amérique, avec retour au point de départ.

Le Ministre de l'Air de l'époque, Pierre Cot, ne voulut pas que notre aviation militaire, dont plusieurs équipages s'étaient distingués par de beaux records de distance en ligne droite, demeurât en reste sur le plan de la démonstration de masse. C'est ainsi que naquit dans les bureaux ministériels l'idée de la «Croisière Noire».

L'ordre de mission précisait dans les termes suivants l'objet de cette entreprise :



«Le Ministre de l'Air a décidé de faire accomplir, à la fin de l'année 1933, un voyage d'escadre en Afrique Française.

Ce voyage sera effectué par 30 avions d'armes de type Potez 25 TOE. L'itinéraire franchissant l'Espagne en deux étapes, à l'aller et au retour, passera successivement à Rabat, Colomb-Béchar, Adrar, Bidon 5, Gao, Mopti, Bamako, Tambacounda, Dakar, Kayes, Segou, Ouagoudougou, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Fort Lamy, Zinder, Niamey, Gao, Bidon 5, Adrar, El Goléa, Touggourt, Tunis, Alger, Oran, Meknès, Los Alcazares, Istres.

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 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'ateliers de réparation sur la plupart des terrains.

L'itinéraire emprunte un certain nombre de routes aériennes militaires organisées ; on veut 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 aux nord-africains, coloniaux et protégés.»

Les appareils constituant l'escadre étaient des avions d'observation Potez type 25 TOE (Théâtres d'Opérations Extérieures) à moteur Lorraine 450 cv que l'on avait munis des équipements indispensables aux traversées sahariennes, avec bille et aiguille pour le PSV.

L'emblème choisi pour l'escadre était la «cocotte» de l'escadre 12 que le chef d'escadron Joseph Vuillemin avait conduite aux victoires de 1918.

La formation se composait d'un état-major volant de 3 avions (**cocottes rouges**) avec : le Général Vuillemin et le capitaine Orselli, 2ème pilote, navigateur et responsable de la radio pour l'escadre; Lieutenant-Colonel Bouscat, commandant en second; Adjudant-chef mécanicien Tristch; Capitaine Andrieu; Sergent-chef mécanicien Paris.

- Le premier groupe (*cocottes blanches*) divisée en deux escadrilles, comportant deux cellules chacune :

Première escadrille:

2ème cellule : Adjudant-chef Cuny, pilote; Lieutenant-Colonel Rignot 2ème pilote, radio-navigateur, commandant du premier groupe; Capitaine Gérardot, Adjudant-chef Dourthe; Capitaine Cazabonne; Sergent Marchi.

3ème cellule : Capitaine de Castets; Adjudant-chef Fermaud; Adjudant-chef Baudens; Capitaine Noir, 2ème pilote, radio-navigateur, observateur photo du premier groupe; Lieutenant de Tourtier; Sergent Lacave, mécanicien.

Deuxième escadrille :

4ème cellule : Commandant Delaitre, commandant de l'escadrille; Adjudant-chef Piéru, mécanicien; Adjudant-chef Dubosc; Capitaine Bailly, 2ème pilote, navigateur; Lieutenant Bisch; Sergent-chef Bindreff, mécanicien.

5ème cellule : Capitaine Moraglia; Adjudant Jeannel; Capitaine Clause; Sergent-chef Le Mee, mécanicien; Adjudant-chef Morel; Lieutenant Michaud, 2ème pilote, navigateur, radio.

- Le deuxième groupe (*cocottes bleues*) divisée en deux escadrilles, comportant deux cellules chacune :

Troisième escadrille:

6ème cellule : Lieutenant-Colonel GIRIER, commandant du Groupe; Capitaine Vercouter, radio-navigateur, 2ème pilote; Capitaine Caillard; Sergent Vitte, mécanicien; Sergent Libert, pilote (le plus jeune pilote du raid; breveté pilote en 1929, pilote à Air Bleu il deviendra pilote de ligne et commandant de bord à Air France avant de devenir Président national des Vieilles Tiges); Sergent-chef Chambosse, mécanicien.

7ème cellule : composée uniquement d'équipages de l'Aéronavale. Lieutenant de Vaisseau Chassin; 1er maître Guillen, radio d'écoute; Lieutenant de Vaisseau Mathon; 1er maître Le Bihan, mécanicien et 2ème pilote; Lieutenant de Vaisseau Paquier; 1er maître Dieidonné, mécanicien et pilote.

Quatrième escadrille :

8ème cellule : Commandant de Turenne, commandant d'escadrille; Sergent Martinet, mécanicien; Adjudant-chef Lebourg; Capitaine Dévé, 2ème pilote, radio-navigateur; Capitaine Thibaudet; Sergent Merello, mécanicien.

9ème Cellule :

Adjudant-chef Mayadoux; Capitaine Pennes, 2ème pilote, radio-navigateur et observateur photo du 2ème groupe; Capitaine Crestey; Sergent-chef Wurthele, mécanicien.

10ème cellule rattachée 'pour ordre' au 2ème groupe; elle comprenait le Commandant Pelletier d'Oisy, Adjudant Guirriec, mécanicien; Commandant Papin, chef de sécurité de l'escadre; Adjudant Bourrit, mécanicien; 1er maître Queugnet; Capitaine David, 2ème pilote, radio-navigateur, officier mécanicien de l'escadre.

La préparation de ce périple dura près de cinq mois. Des opérations longues à prévoir pour mettre en place des quantités importantes d'essence-avions en fûts de 200 litres, vérification de la sécurité des infrastructures.

Le 4 septembre 1933 furent rassemblés à Istres les matériels et personnels pour être mis en condition : connaissance approfondie de l'itinéraire, consignes de vol, entraînement au vol de groupes, etc...

Au début de novembre, matériels et personnels étaient «fins prêts». Le Ministre de l'Air était présent sur le terrain d'Istres pour donner le départ le 6 novembre.

Après avoir parcouru 23000 kilomètres en 35 étapes et 150 heures de vol, l'Escadre était de retour à Istres le 24 décembre. L'escadre rejoignit Le Bourget après une escale de quinze jours à Bron, afin de permettre aux équipages de passer en famille les fêtes de Noël et du Jour de l'An. Le 10 janvier, tous les Potez se posèrent à Etampes en raison du brouillard épais qui sévissait sur la région parisienne. Le 15 janvier 1934, les «cocottes» étaient de retour au Bourget, accueillies et félicitées par le Président de la République et le Gouvernement français.



Adaptation de textes publiés dans PIONNIERS, revue des Vieilles Tiges.