

A gauche, Desmazières, à droite, Lefèvre, au Bourget, devant l'un de leurs avions Potez 36 à moteur Renault 95 CV.

(Photo « Tito »)

LES GRANDS EXPLOITS DE L'AVIATION PRIVEE

Avec Lefèvre et Desmazières dans le ciel d'Afrique

Chacun sur un Potez 36 à moteur Renault 95 CV, Lefèvre — l'un des héros de la première traversée française de l'Atlantique — et Desmazières sont partis un beau jour de Paris et, tranquillement, sans bruit, en véritables touristes, ils ont traversé l'Afrique de bout en bout. Voyage admirable, plein d'intérêt et d'enseignements, qui fait l'objet de l'interview que Lefèvre et Desmazières ont bien voulu accorder aux « Ailes ».

LEFÈVRE et Desmazières sont dans nos murs — les murs des Ailes. Très gentiment, ils ont tenu à venir nous voir, bavarder avec nous, nous conter quelques-unes des péripéties du long voyage qui, commencé à Paris, a abouti au canal de Mozambique, puis, ensuite, à Madagascar, d'où, tranquillement, ils sont rentrés par bateau, avec, à Marseille, la suprême coquetterie de regagner Le Bourget chacun à bord de son petit avion. Très sympathiques, Lefèvre et Desmazières, très simples, n'ayant rapporté

qu'est son infrastructure, ce qu'elle devrait être. Ce sont eux aussi qui ont fait, auprès des coloniaux, la propagande la plus efficace, parce qu'ils se sont arrêtés partout, qu'ils ont montré leurs avions, qu'ils ont révélé les possibilités de ces petites machines, économiques et sûres, qui transforment la vie coloniale en réduisant la distance dans des proportions inouïes, là où il n'y a pas de routes, là où le chemin de fer est embryonnaire ou inexistant. En Afrique, rien qu'en Afrique, sans compter les vols effectués à Madagascar,

paration que n'a pas l'avion métallique. Nous revenons également partisans de l'avion à aile haute ; en bien des cas, l'aile surbaissée aurait présenté, à l'atterrissage dans les grandes herbes, sur des terrains imparfaits, des inconvénients qu'avec notre aile haute, nous n'avons pas connus.

— En ce qui concerne le matériel, vous êtes donc satisfaits ?

— Entièrement. Pratiquement, nous n'avons pas eu d'ennuis dus au matériel, qui s'est tout à fait bien comporté aux départs, en vol, aux atterrissages. Nous redoutions, dans le bled, les incartades de cette machine assez délicate qu'est la magnéto ; rendons cet hommage mérité à nos R. B. Voltex qu'elles n'ont pas connu la moindre défaillance. Tout a marché à merveille. Desmazières a cassé son hélice en bois et nous sommes partisans, dès lors, de l'hélice métallique. C'est la seule constatation sérieuse que nous ayons à faire concernant le matériel dont nous disposions.

— Et vous estimez suffisante la vitesse de vos appareils ?

— Aux colonies, elle est, en définitive, presque secondaire. Un avion permet de réaliser un tel gain de temps ! Tel parcours qui exige, dans des conditions inconfortables, pénibles même, deux journées, Lefèvre l'a réalisé, à Madagascar, en quatre heures. Là où un chemin de fer, empruntant un itinéraire invraisemblablement accidenté, met treize heures, il en a mis deux, à peine... Dès lors, gagner encore une demi-heure ou même une heure, cela a peu d'importance. L'essentiel est d'avoir un avion sûr, à grande surface, à grand excédent de puissance, d'un emploi pratique, qui décolle et atterrisse un peu partout.

— Vous ne doutez donc pas de l'avenir réservé à l'aviation privée aux colonies ?

— Nous sommes, au contraire, certains de cet avenir. Et les coloniaux eux-mêmes partagent cette certitude. A Madagascar, notamment, les possibilités de l'avion privé sont immenses. Et l'intérêt que nos appareils ont provoqué le prouve. Là-bas, l'avion utilitaire prendra un réel développement dès que les effets de la crise économique actuelle seront passés.

« Madagascar a été pour nous très accueillant. M. Cayla, Gouverneur Général, et M. Pélicier, Administrateur des Colonies et Président de l'Aéro-Club de Madagascar, notamment, nous ont reçus d'une façon charmante. Au profit de l'Aéro-Club, Lefèvre a donné de nombreux baptêmes de l'air et nous pensons que ce groupement très actif, plein d'excellentes intentions, ne tardera plus à acquérir son premier avion.

SUR LE SAHARA

— Vous avez dû, tout de même, connaître de durs moments ? Quels furent, pour vous, les parcours le plus facile et le plus difficile ?

— Jusqu'à Bangui, ça a été tout seul. Le Sahara, c'est une promenade d'agrément, ten-



Un atterrissage de Lefèvre à Carion entre Tananarive et Tamatave.

de leur succès — car c'est un réel succès — que l'impression d'avoir accompli une belle et intéressante promenade...

L'ETUDE PARFAITE D'UN PARCOURS

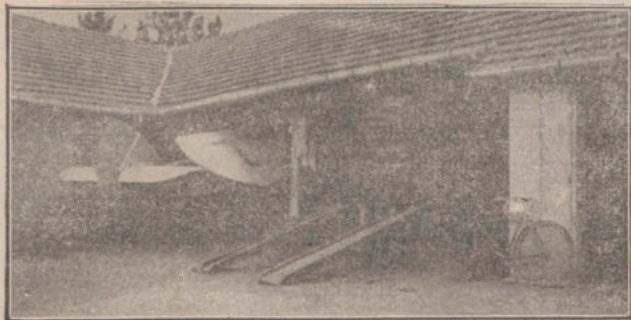
Avant eux, certes, on était allé à travers l'Afrique, on avait franchi, infiniment plus vite qu'ils ne l'ont fait, ce grand parcours de 15.000 kilomètres; de petits avions, de puissance sensiblement égale, avaient couvert des distances équivalentes ou même supérieures. Mais aucun Français n'avait encore effectué ce voyage en vrai touriste, sans se presser pour voir du pays... Lefèvre et Desmazières se sont servis de leurs avions pour visiter l'Afrique comme des milliers de gens se servent de leur auto pour parcourir la France. Et cette façon de faire a eu un résultat qui vaut la peine d'être médité : c'est que, partis en promeneurs, sans être chargés d'une mission quelconque, sans aucun encouragement — au contraire — Lefèvre et Desmazières se trouvent être aujourd'hui les pilotes qui ont fait le meilleur et le plus substantiel des voyages d'études sur le parcours de la future ligne vers Madagascar, ceux qui, incontestablement, connaissent le mieux ce parcours, les facilités qu'il présente en certains endroits, les difficultés qu'il offre en d'autres, ce

Lefèvre et Desmazières se sont posés sur une soixantaine de terrains ; bon nombre d'entre eux n'avaient jamais reçu un avion ! Partout, un accueil chaleureux et charmant leur fut réservé ; la durée du voyage s'en trouva d'ailleurs accrue, car leurs hôtes tenaient tellement à ce qu'ils prolongent leur séjour que, bien souvent, ils durent satisfaire ce désir.

LA TENUE DU MATERIEL

— Votre matériel, soumis à une dure épreuve, a cependant tenu « le coup » ?

— Admirablement. Le Potez 36 est un avion merveilleux et le Renault 95 CV un moteur d'avenir. L'un et l'autre ont supporté sans faiblir les variations de climat les plus brusques. Nous sommes passés, presque sans transition, de l'extrême sécheresse des régions sahariennes à l'humidité fantastique des régions équatoriales. Dans l'une et dans l'autre, nous avons séjourné longtemps ; en somme, nos deux avions sont restés quatre mois dehors, couchant bien des nuits à la belle étoile. Ils n'en ont aucunement souffert... On ne les abritait que lorsqu'on le pouvait et c'était assez rare. Cette épreuve est, à notre sens, une démonstration des qualités de l'avion, en bois et en toile, destiné à être utilisé dans la brousse. Le bois et la toile offrent, dans ces pays, des possibilités de ré-



Le garage de l'avion dans une habitation africaine.

due possible, d'ailleurs, grâce à l'œuvre admirable réalisée par le Lieutenant Estienne. On oublie trop que si l'avion peut aujourd'hui traverser le Sahara, on le lui doit. C'est la piste automobile de la Compagnie Transsaharienne qui est le guide de l'aviateur et qui le dispense de toute navigation : elle constitue un fil qu'il suffit de suivre en partant de Reggan pour arriver à Gao. L'essentiel est de ne pas lâcher le fil ; à ce prix, la sécurité est assurée. Si une panne survient et que vous atterrissez sur la piste, en n'importe quel point de son parcours, il ne se passera pas deux jours avant qu'une automobile de la Transsaharienne ne vienne vous secourir. C'est encore grâce à M. Estienne que nous avons pu nous ravitailler en plein désert. Il avait eu l'obligeance de nous confier la clé du « Bidon N° 5 » en nous signalant l'emplacement de ce poste par une grande croix faite avec dix bidons peints en blanc. Nous avons facilement distingué ce repère. Nous avons atterri près de lui. Le « Bidon 5 », c'est une citerne d'essence, pourvue d'une pompe comme sur n'importe quelle route en France. La citerne est enfermée dans une armoire de ciment. Avec la clé qui nous avait été confiée, nous avons ouvert la porte, fait notre plein, puis repris notre vol.

« Arrivés à Gao, il nous a suffi d'indiquer à la Transsaharienne la quantité d'essence que nous avions prise. C'est là, croyons-nous, une innovation en ce sens que Potez-Renaud doivent être les premiers avions de tourisme qui se soient ravitaillés à un poste de la Compagnie Transsaharienne. On ne saurait trop insister sur ce que l'Aviation doit à M. Estienne.

SUR LA FORET EQUATORIALE

« La partie la plus dure de notre parcours a été, sans aucun doute, le survol de la forêt équatoriale. Nous avons pu, heureusement, bénéficier de la très belle organisation de la Sabena, la compagnie belge dont le personnel nous a aidés avec tout son cœur, ce dont nous lui restons fort reconnaissants. En dépit de la présence de nombreux terrains de secours — les Belges en ont établi tous les 30 ou 40 km. — le vol au-dessus de cette forêt impénétrable reste une chose assez impressionnante. La ligne régulière fonctionnant avec un succès digne d'être noté : au départ de Coquilhatville, par exemple, nous avons vu un trimoteur décoller au complet, avec une douzaine de passagers — dont quatre ou cinq enfants — et un beau tonnage de marchandises.

« Nous avons suivi le parcours de la Sabena, nous posant autant de fois qu'il le fallait sur ses terrains, aménagés en pleine brousse équatoriale. La plupart des terrains de secours belges, dans cette zone difficile, sont caractérisés par leur faible largeur : la

piste n'a pas 20 mètres, mais elle s'étend sur un kilomètre. Comme cette piste est protégée du vent, de chaque côté, par la forêt, on y atterrit assez facilement : du reste, lorsque la nécessité vous y contraint, on se pose très bien sur une bande de terrain aussi étroite.

« Outre cette terrible forêt, la fréquence et la violence des tornades ne facilitent pas la tâche du voyageur aérien. Il est inutile — et à cet égard, l'expérience des pilotes belges nous fut précieuse — de vouloir lutter avec une tornade. Quand elle arrive, il faut faire demi-tour et ne pas essayer de passer. Si elle vient vers vous, peu après que vous ayez quitté un terrain, ne vous contentez pas d'y revenir ; la tornade risquerait de retourner votre avion avant qu'il soit amarré : allez chercher le terrain précédent. Nous avons suivi cette règle et nous nous en sommes bien trouvés. Aussitôt posés, nous replions nos ailes et nous amarrons nos deux Potez à des sacs remplis de terre. La tornade passait et, vingt minutes après, nous pouvions reprendre notre vol et continuer.

— En réalité, le parcours n'est pas de tout repos pour un touriste !

— Un touriste ne doit pas aller à Madagascar. Jusqu'à Bangui, jusqu'au Niger, parfait. C'est extrêmement simple, mais pas après !

— Pourtant, un jour, dans l'avenir...

— C'est une question d'organisation. Il faut multiplier les terrains comme les Belges l'ont fait. Il ne s'agit pas de réaliser des aérodromes, mais simplement de permettre à un avion en difficulté de se poser sans risque d'accident ou même de casse. Remarquez-le bien : c'est très possible, on pourrait le faire. Partout où nous sommes passés, on ne demande qu'à marcher, qu'à réaliser... On attend seulement des ordres. Dans tous les coins, la bonne volonté règne.

INCIDENTS DE ROUTE

— Et l'abri des avions ? Vos appareils ont souvent couché dehors, mais avez-vous, parfois, trouvé le moyen de les loger ?

— Le repliement des ailes du Potez 36 est une chose extrêmement pratique. Cela nous permettait d'utiliser bien des bâtiments où, apparemment, il ne semblait pas que l'on pût remiser un avion. Ainsi, par exemple, à Kamina, nous avons pu mettre un de nos appareils dans la gare même du chemin de fer qui va de Port-Franqui à Elisabethville.

Une tornade menaçait et nous avons voulu être prudents. Une autre fois, le long d'un terrain de secours, nous avons fait un trou dans l'enchevêtrement des lianes de la forêt et nous avons réussi à y faire entrer l'avion, les ailes repliées, le protégeant ainsi très efficacement du mauvais temps.

— Vos atterrissages ont toujours eu lieu sans incident, pendant la traversée de l'Afrique ?

— Nous atterrissions facilement. Il était parfois moins facile de repartir. Une nombreuse équipe d'indigènes « nettoyait » très consciencieusement le terrain devant les avions et nous pouvions alors disposer d'un espace suffisant pour décoller. Deux fois, nous avons dû nous poser sur des terrains de golf, ce qui n'est pas précisément recommandé : en Rhodésie, où le terrain de Beira était inondé, et à Umfali, à 1.200 mètres d'altitude. Ça s'est très bien passé. Un jour, nous avons dû prendre le départ sur un terrain belge, à 1.800 mètres d'altitude : c'est le plus haut que nous ayons utilisé. Ça a été assez dur : l'altitude, le terrain « lourd », suite d'une inondation récente, la température, une grosse charge d'essence nécessitée par la longueur de l'étape prévue, tout cela nous handicapaient. Mais nous avons décollé...

— Au cours de vos escales, vous avez naturellement chassé ?



A gauche Lefèvre; à droite Desmazières; devant eux, leur passagère, la gazelle « Tibi ». (Photo « Tito »).

— Beaucoup. A Fort-Lamy, par exemple, nous avons rencontré l'équipage belge Vanderlinden et Fabry qui attendait là des rechanges. Avec lui, nous avons fait une bonne partie de chasse. Ce qui nous a frappés, c'est le nombre de bêtes que l'on rencontre : dans une seule matinée, nous en avons compté deux cents à portée de fusil.

IMPRESSIONS DOMINANTES

— Vos impressions dominantes ?
— Elles sont de différents ordres. C'est

d'abord, et surtout, nous vous l'avons dit, les possibilités qui s'offrent à l'Aviation privée aux colonies. Elles sont considérables. C'est, ensuite, l'accueil que nous avons reçu partout où nous sommes allés. Nous sommes passés successivement chez les Espagnols, les Belges, les Anglais, les Italiens. Tous ont été très gentils. En territoire britannique, dans l'Afrique du Sud, une fois seulement, on nous a demandé nos papiers de bord et fait subir un petit interrogatoire. En vingt minutes, tout a été réglé. De ce côté, nous n'avons eu de difficultés réelles qu'en arrivant à... Marseille, par le bateau. Nous avons retrouvé là notre bonne vieille Administration française, qui, pourtant, nous a-t-on assurés, nous a encore favorisés en activant les classiques formalités de dédouanement.

« Un autre et dernier point sur lequel il convient d'insister, c'est l'admirable travail que fournit, aux colonies, l'Aéronautique militaire. Avec un matériel restreint — là où dix avions pourraient être utilisés, il y en a deux — nos équipages accomplissent un travail intense et varié avec une foi, un entrain, un ardeur au-dessus de tout éloge. Que d'exemples à prendre là, que d'initiatives à encourager, que de jolies choses à révéler ! »

Lefèvre et Desmazières ont réalisé en accomplissant ce voyage en Afrique, une très belle œuvre de propagande aéronautique et une étude de parcours comme, peut-être, il n'en avait encore jamais été fait. Ils ont été les bons ambassadeurs de l'Aviation française de grand tourisme et les renseignements abondants qu'ils ont recueillis tout au long de leur grande randonnée pourront servir utilement l'organisation de la route aérienne que suivront, demain, les avions de la liaison France-Madagascar. Que Lefèvre et Desmazières soient remerciés et complimentés du bon et fructueux travail qu'ils ont accompli là.

Pierre DESBORDES.