

BULLETIN TECHNIQUE  
DES  
AVIONS  
H. POTEZ

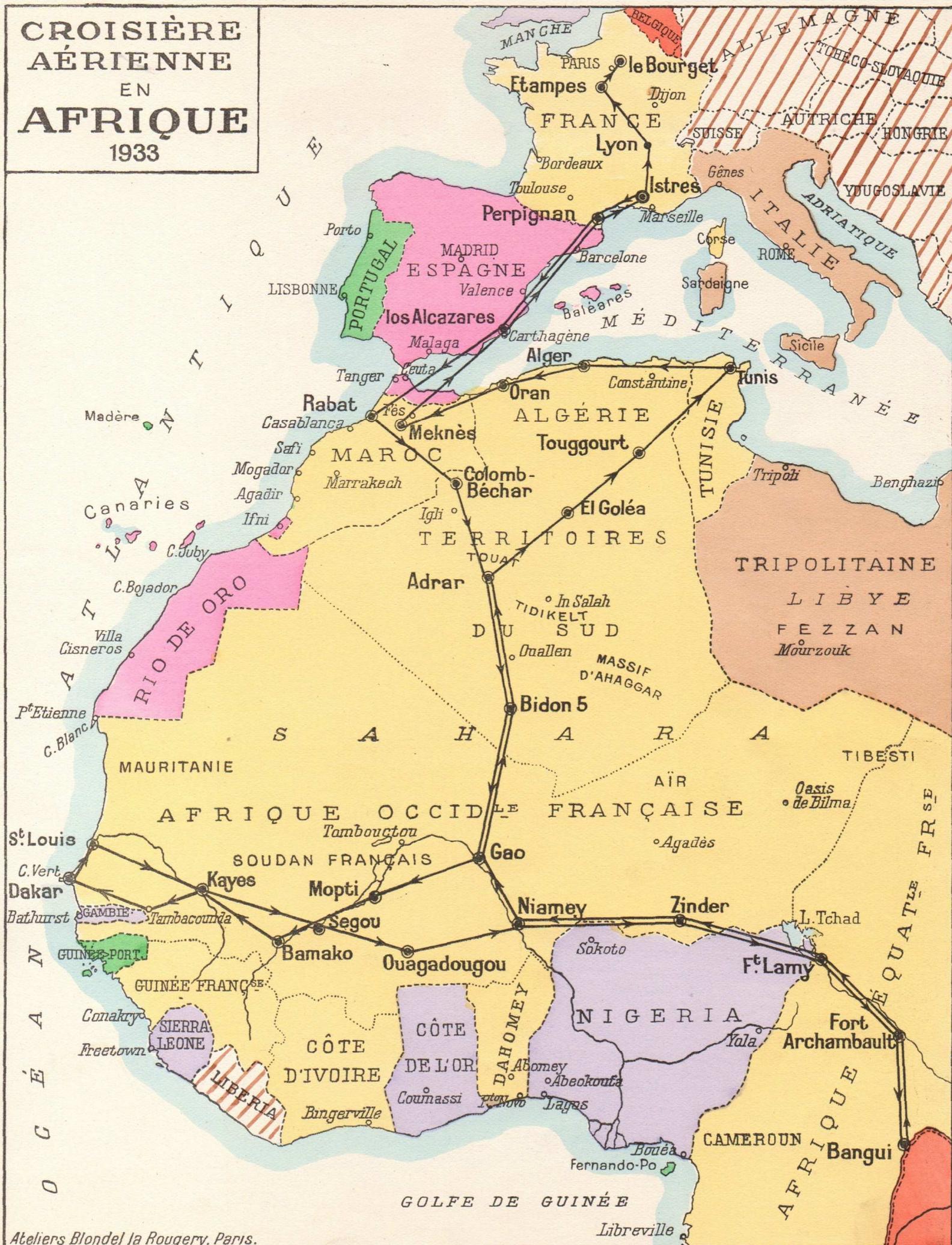
---

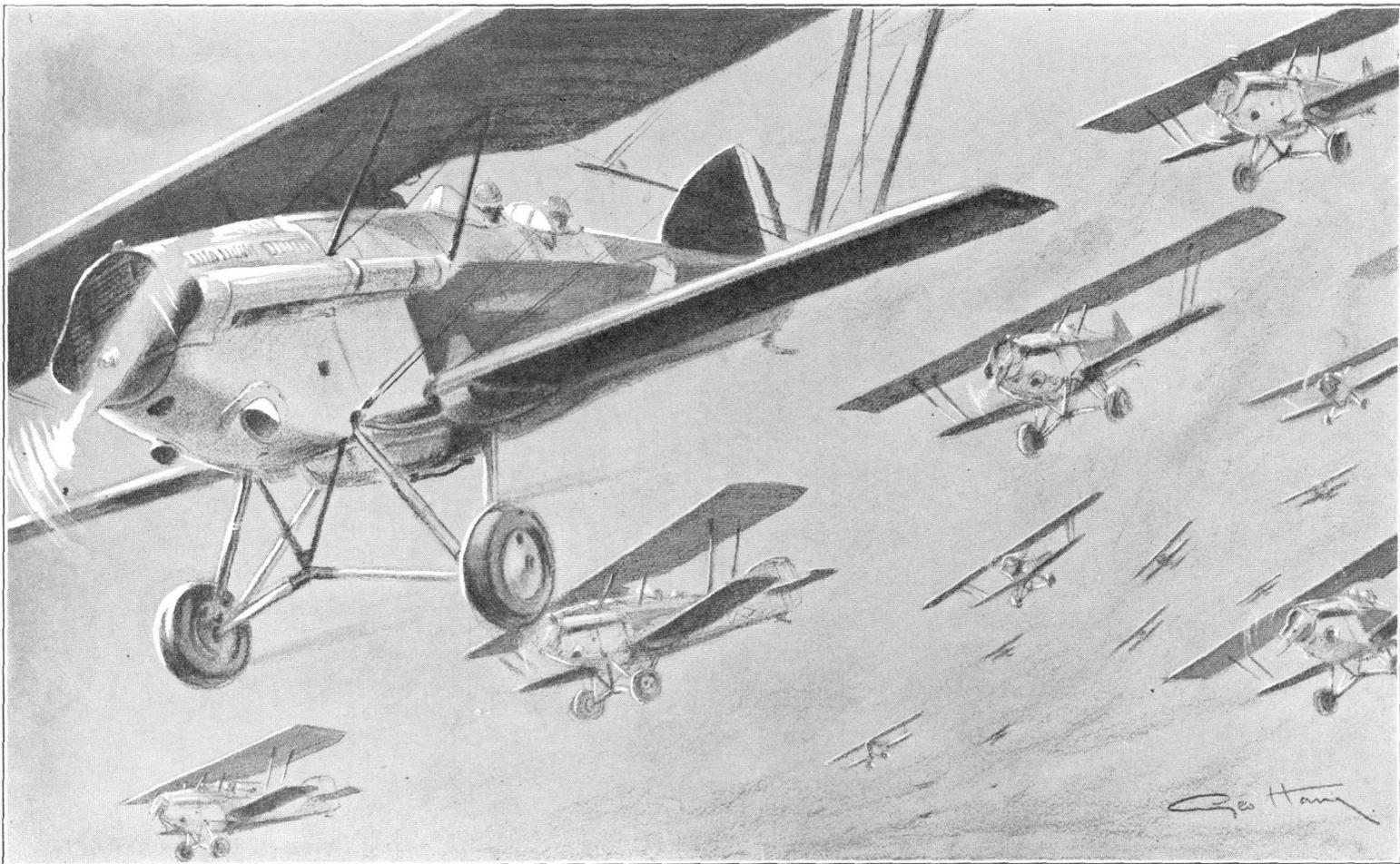
---

---



# CROISIÈRE AÉRIENNE EN AFRIQUE 1933





# La Croisière...

Précédé d'une préparation minutieuse et d'un entraînement sérieux, bien qu'un peu hâtif, le départ de l'escadre eut lieu à Istres le 8 Novembre 1933.

Le 24 Décembre, la mission était accomplie, les équipages regagnaient la Provence après avoir scrupuleusement suivi le programme fixé.

Les inquiétudes bien naturelles qui se manifestaient au début d'une telle entreprise furent rapidement dissipées au cours des premières étapes, et l'enthousiasme fut bientôt général.

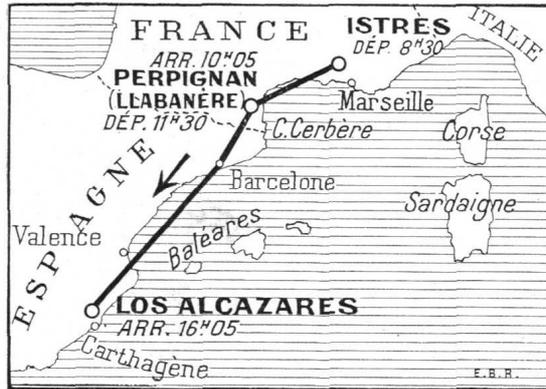
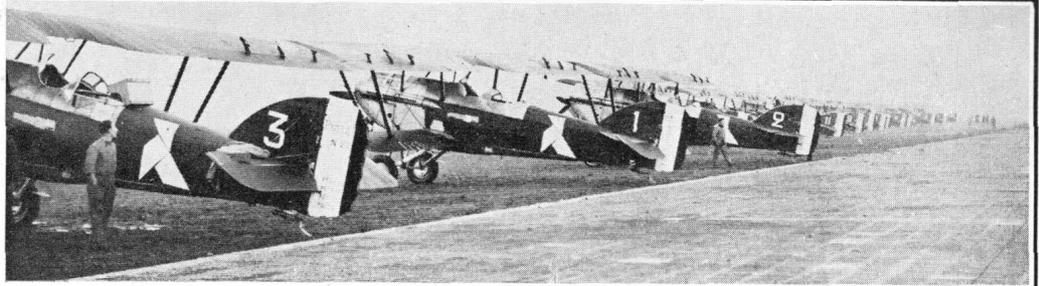
Deux hommes se partagent la gloire et la parfaite réussite de cette croisière, le Général Vuillemin et le Colonel Bouscat. Chargé d'en assumer la lourde responsabilité, le Général y consacra toute son expérience et toute son énergie. Pilote de l'avion de tête, il fut le véritable Chef de son escadre ; il conquiert l'admiration et la confiance de ses équipages, les aida de ses conseils et fut leur seul guide dans les étapes difficiles.

Précieux auxiliaire du Général Vuillemin, le Colonel Bouscat régla les moindres détails de la préparation et fut le véritable animateur de l'instruction et de l'entraînement. Aidé de collaborateurs éclairés en la personne des Chefs de Groupe, il surveilla le travail des mécaniciens et assura la tâche délicate de préparer le ravitaillement aux différentes escales.

Quant aux équipages : pilotes, observateurs et mécaniciens, ils firent preuve d'un dévouement digne d'admiration. Animés du plus pur sentiment de camaraderie, ils surent entretenir cet « esprit de la Croisière », générateur d'effort et d'abnégation. Bien que déjà glorieux, pour la plupart, ils furent tous des exécutants disciplinés, donnant ainsi à chacun un bel exemple d'obéissance et de modestie.

# ISTRES PERPIGNAN LOS ALCAZARES

8 Novembre 1933



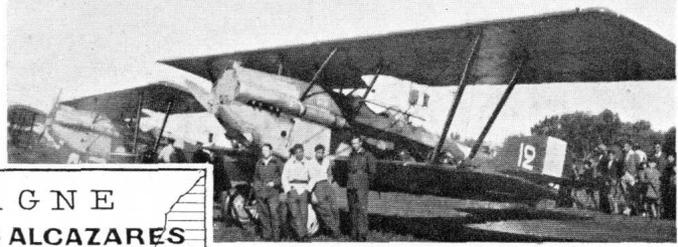
Le départ.

Au départ d'Istres, l'escadre reçoit la première marque de sollicitude et de solidarité aériennes: l'avion d'Air-France, précédant l'escadre sur le trajet Marseille-Barcelone, télégraphie en vol les conditions atmosphériques rencontrées, afin de faciliter la tâche des pilotes militaires:

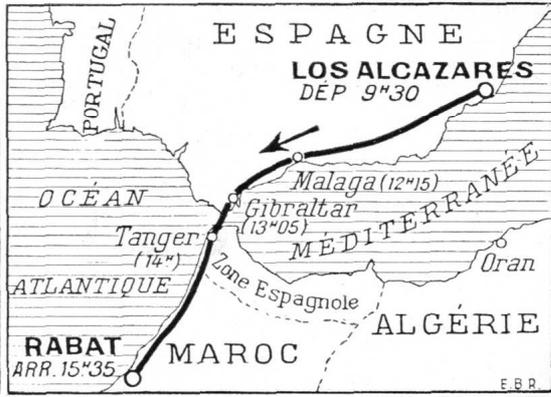
- « 5 h. 31. Aiguemortes. Vent Est
- « faible, plafond 1.000 m. brume
- « à l'horizon...
- « 6 h. 30. Devant le col du Per-
- « thus. Vents N.-O. brumeux.
- « Cîmes couvertes. Nuages bas...»

Tandis que l'escadre s'approche des Pyrénées, les nuages bouchent le col du Perthus, et le vol vers l'Espagne se poursuit au dessus de la mer. Survol de la côte espagnole, navigation facile mais région dangereuse en cas d'atterrissage.

# LOS ALCAZARES RABAT



9 Novembre  
1933



Au voisinage de Gibraltar, l'absence de visibilité gêne considérablement le vol de groupe. Pluie à Tanger. De Tanger à Rabat, des rafales de vent debout retardent les appareils et obligent les pilotes à un effort constant.



Rabat.



Rabat.

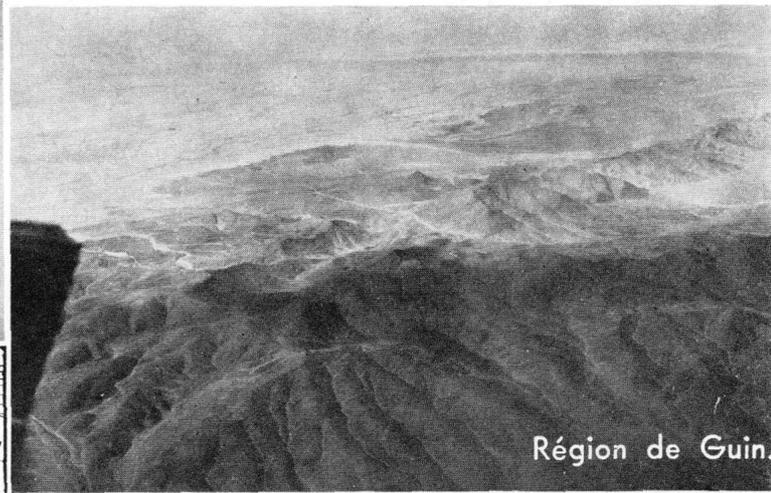


# RABAT COLOMB-BECHAR

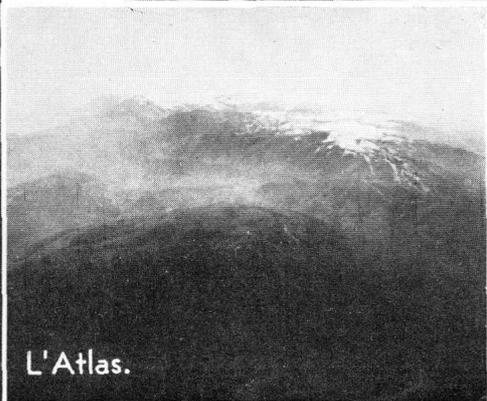
11 Novembre 1933



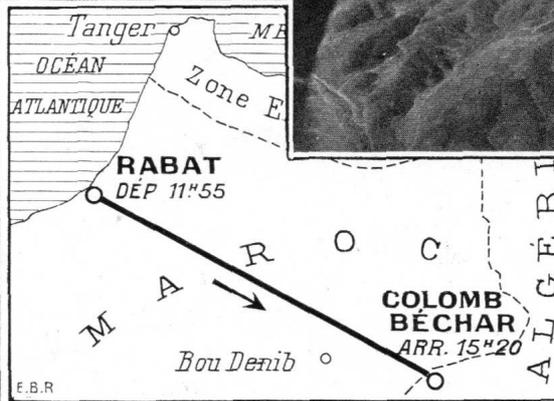
Vers l'Atlas.



Région de Guin.



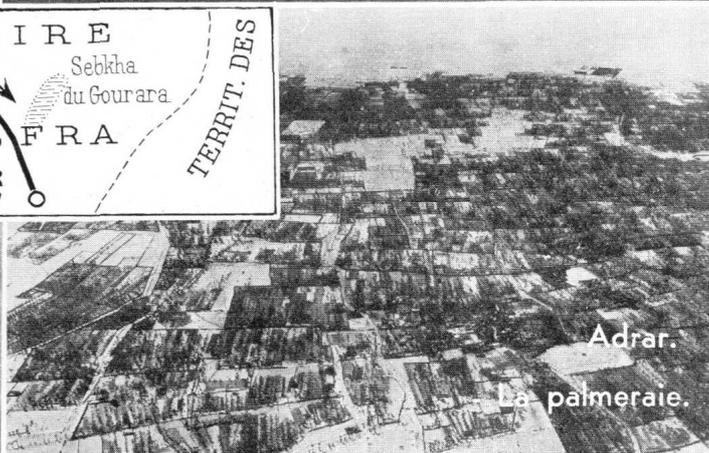
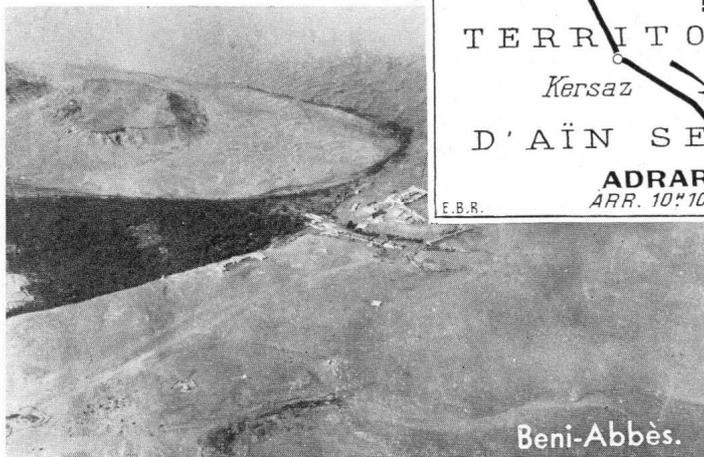
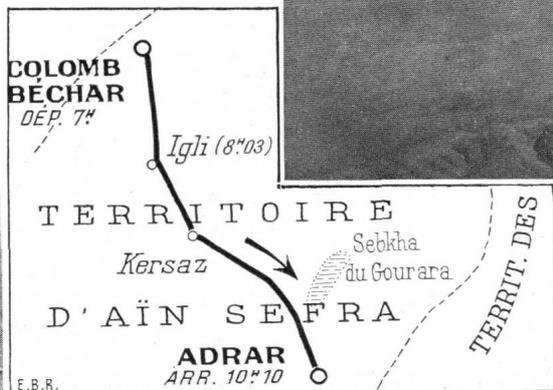
L'Atlas.



Etape particulièrement difficile ; l'escadre doit survoler à 3.300 m. la plus haute région de l'Atlas masquée par les nuages. Les monts ne se découvrent qu'à Bou-Dénib.

# COLOMB-BECHAR ADRAR

12 Novembre 1933



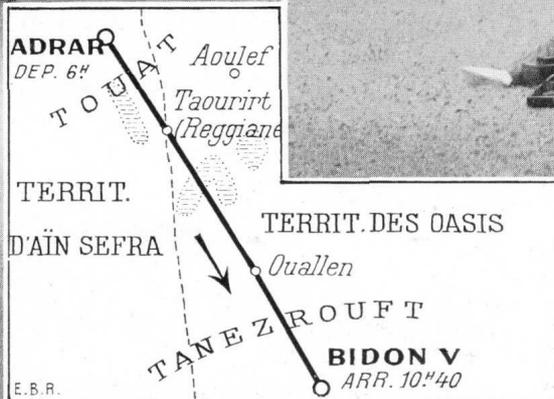
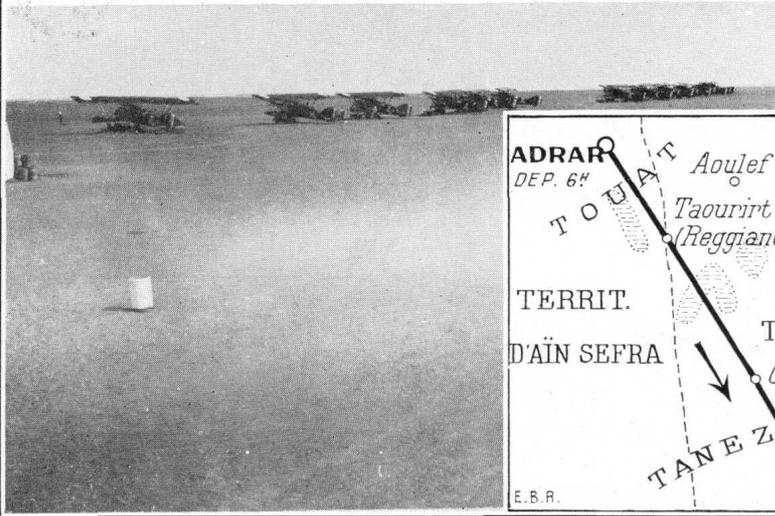
Altitude du vol : 1.200 mètres. Premières liaisons radiotélégraphiques bilatérales entre l'avion du Général Vuillemin et les postes du sud saharien. Avec l'apparition du sable sur les terrains, les atterrissages et les décollages en vol de groupe deviennent très délicats, les premiers appareils soulevant immédiatement un épais nuage de sable.



# ADRAR - BIDON V

13 Novembre 1933

Lt. Michaud faisant le point.



L'escadre suit, par beau temps, la piste des caravanes, que le Général Vuillemin a fait jalonner tous les 10 kilomètres de maisonnettes blanches en tôle.

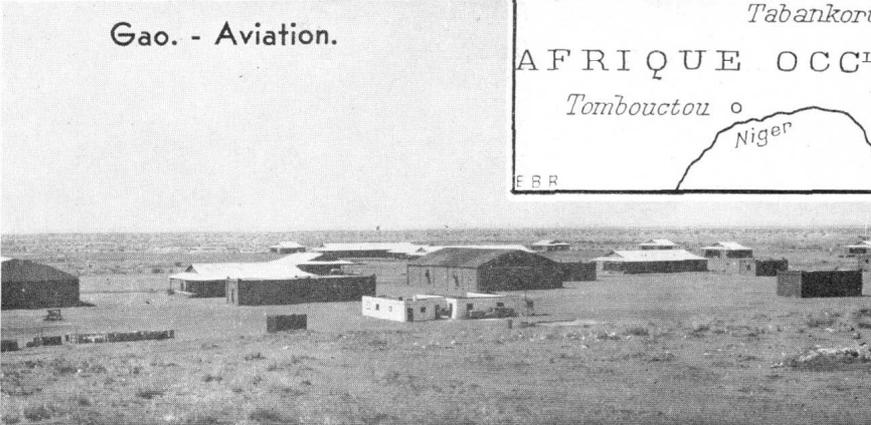
En pirogue sur le Niger.



# BIDON V - GAO

14 Novembre 1933

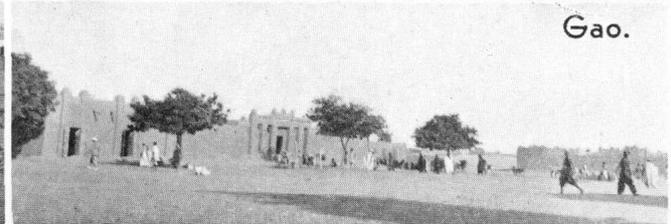
Gao. - Aviation.



Gao. - Une mosquée.



Gao.



Le décollage de Bidon V s'effectue dans une brume de sable très intense, visibilité nulle jusqu'à 2.000 mètres. Le Général Vuillemin effectue le groupement de son escadre au-dessus de cette altitude et grâce à ses qualités remarquables de navigateur et de sa connaissance étendue de la région, la conduit sans encombre à Gao, bien que sur 200 kilomètres, la piste soit à peine visible.

Rives du Niger.



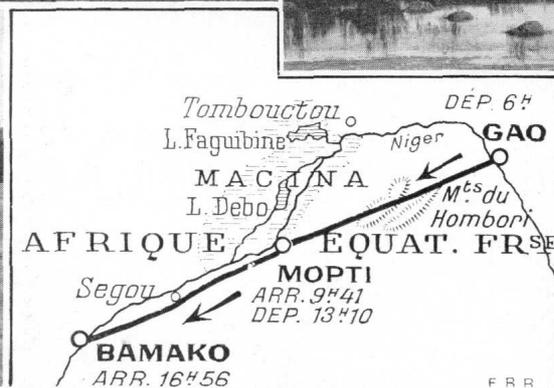
# GAO - MOPTI

16 Novembre 1933

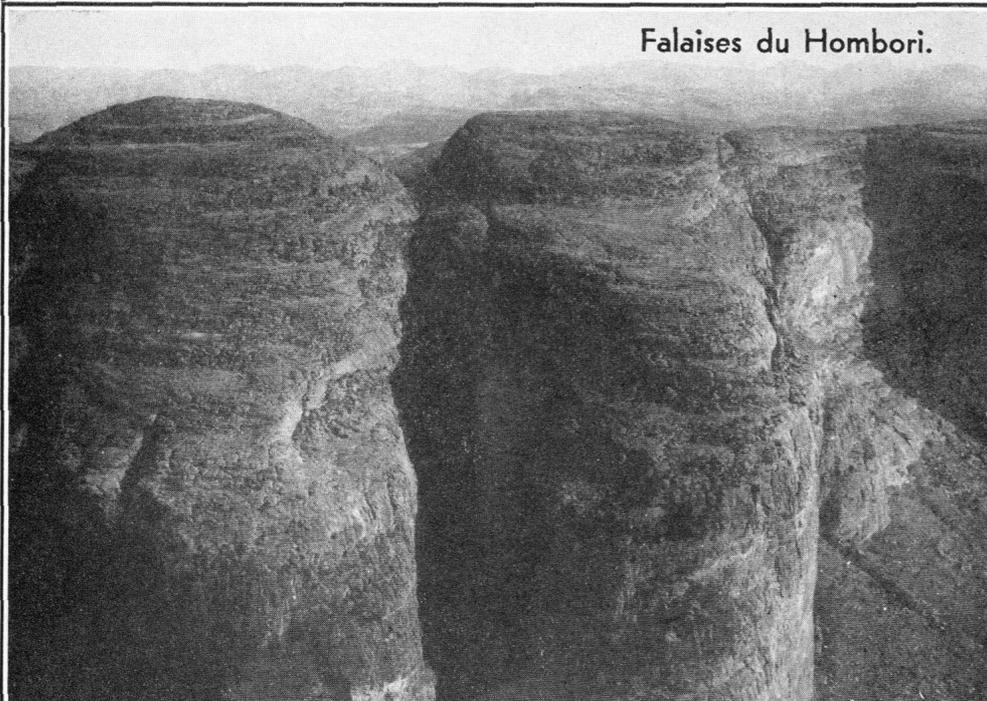
Marigot à Gao.



Gao.



Falaises du Hombori.

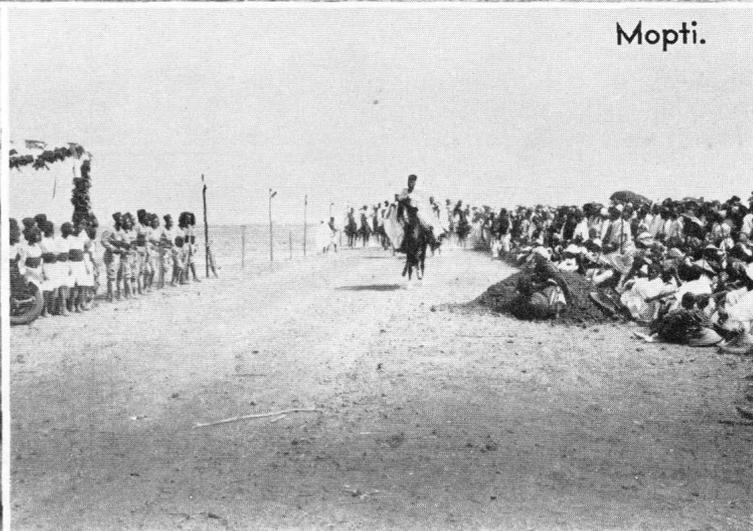
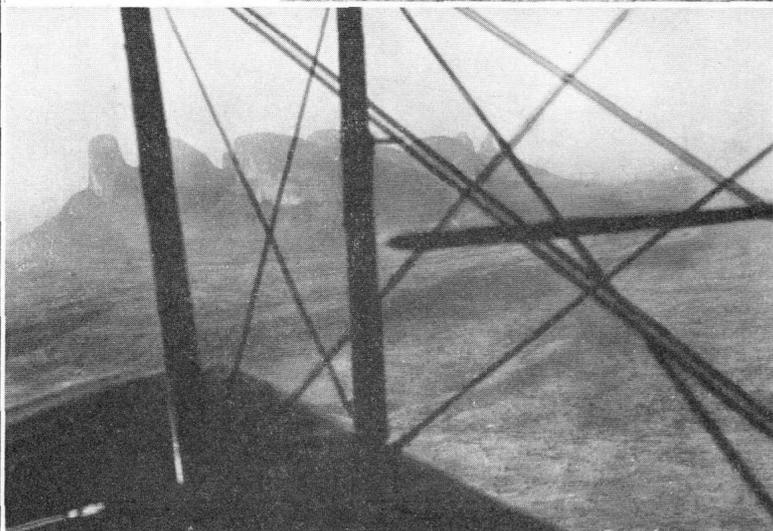
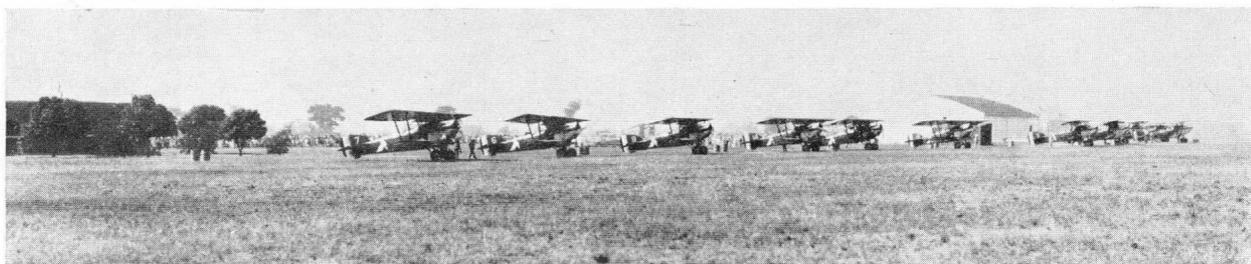
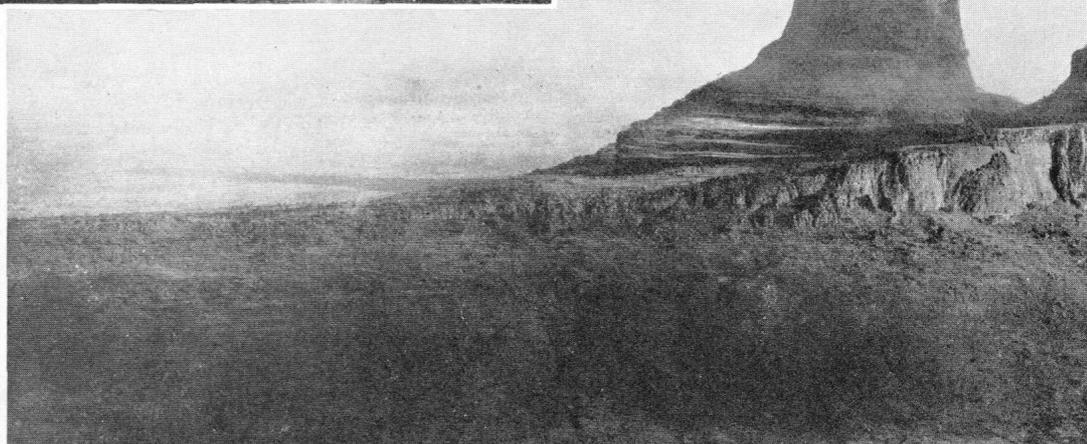
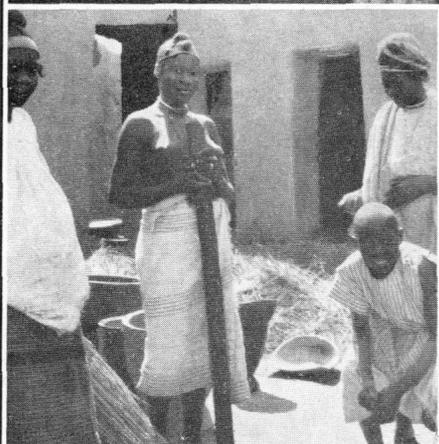


# MOPTI BAMAKO

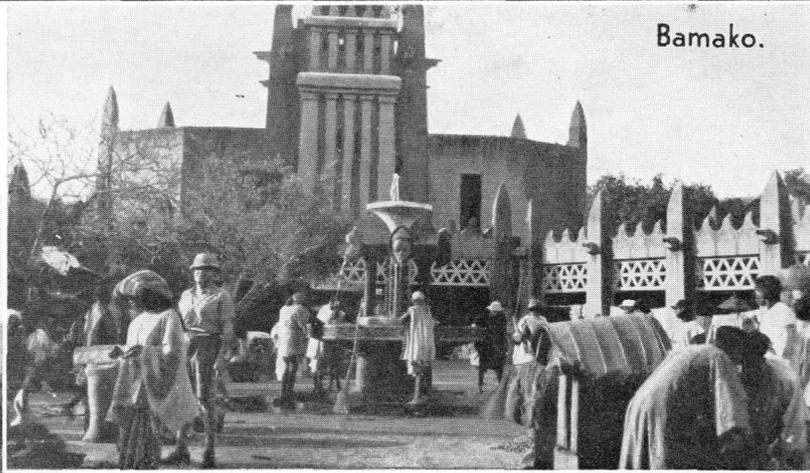
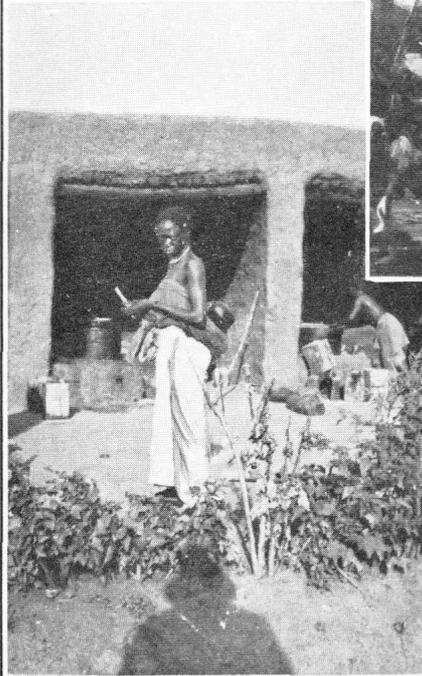
16 Novembre 1933

Voyage très pittoresque. Survol des Monts du Hombori. Apparition d'une "brume sèche" sur le Niger qui réduit la visibilité de 2 à 4 kilomètres.

Les Monts du Hombori



Mopti.



Bamako.



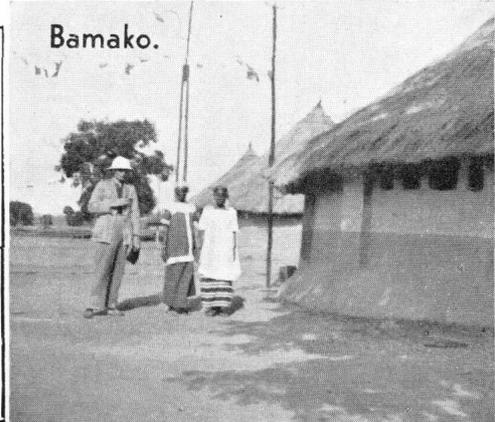
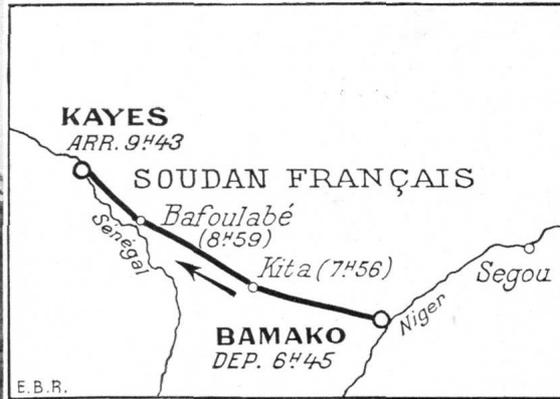
Kayes.

# BAMAKO - KAYES

19 Novembre 1933

Plafond de nuages assez élevé

Le fleuve Sénégal.



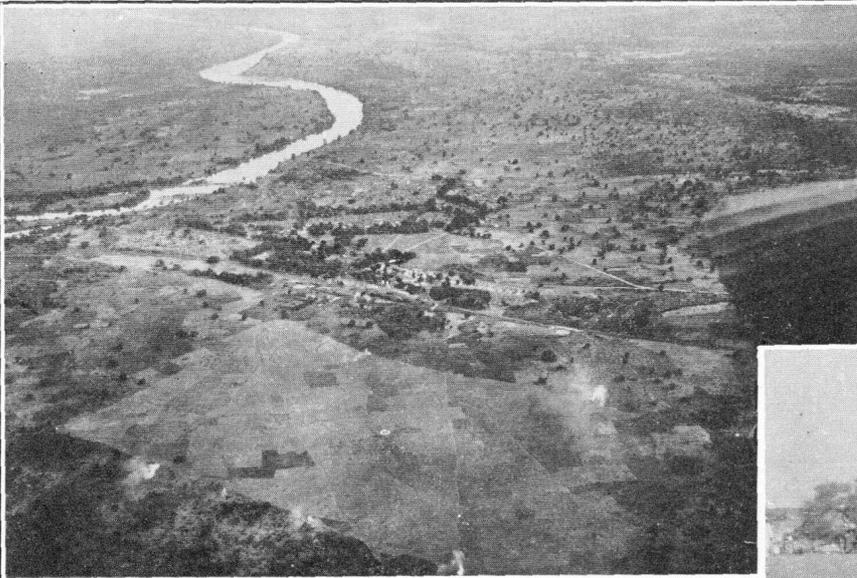
Bamako.



Le Marchand de Kola.  
(d'après le Capitaine David.)



Le Colonel Bouscat.

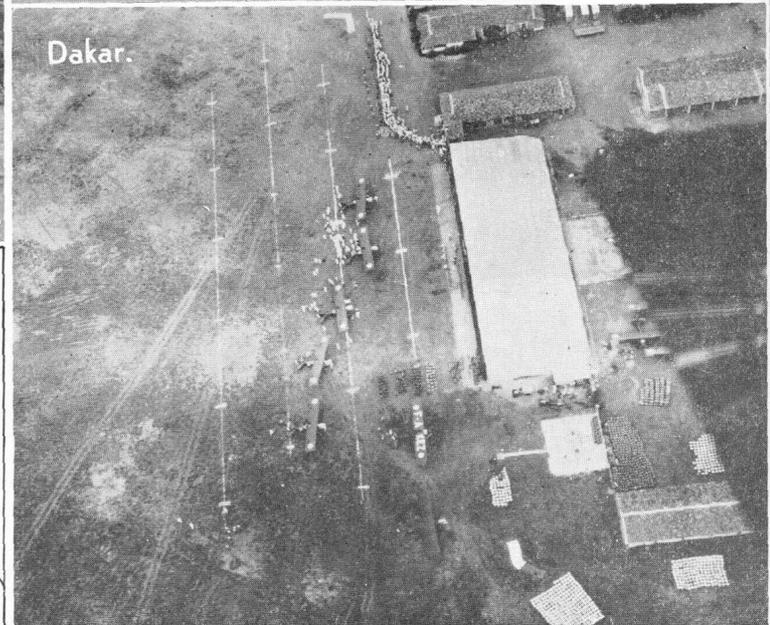


# KAYES - DAKAR

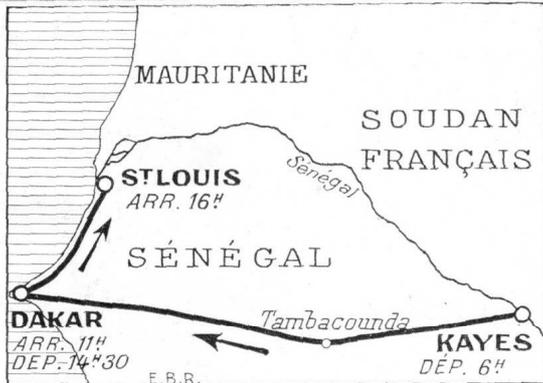
20 Novembre 1933



Le Capitaine Cappart.



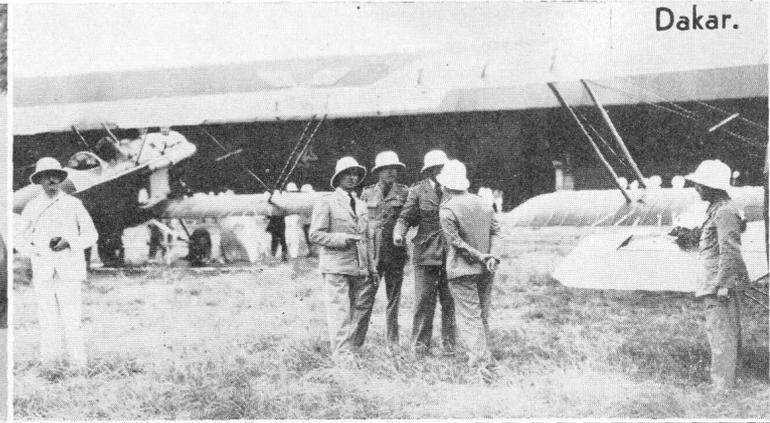
Dakar.



Temps couvert et nuages bas vers la fin de l'étape. Grains à l'arrivée à Dakar.



Une mosquée.

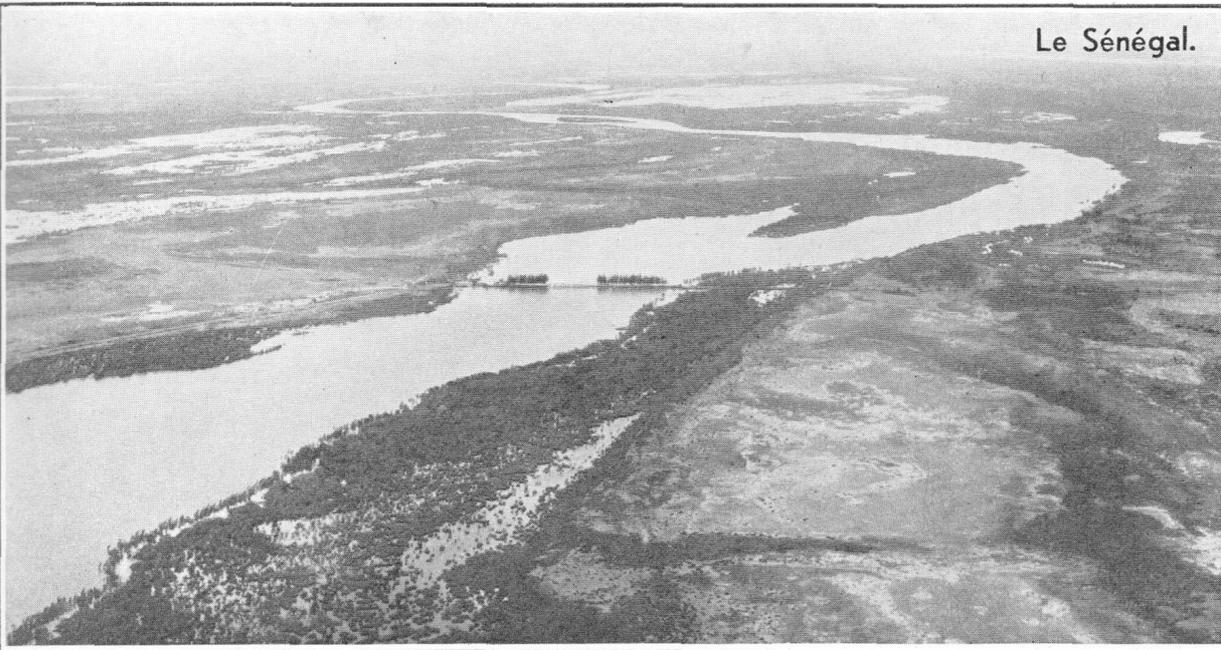


Dakar.

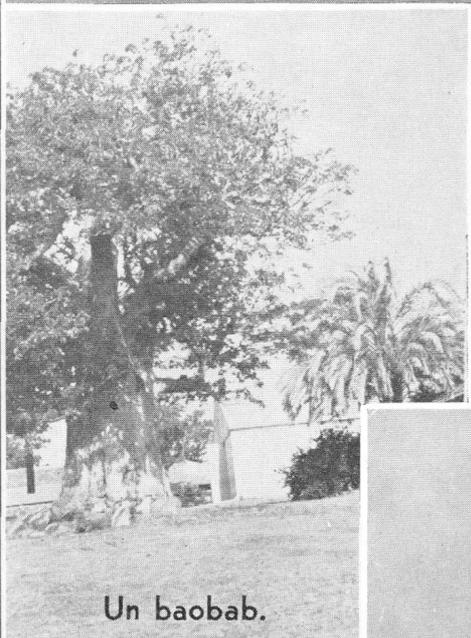
Le Sénégal.

# DAKAR St-LOUIS

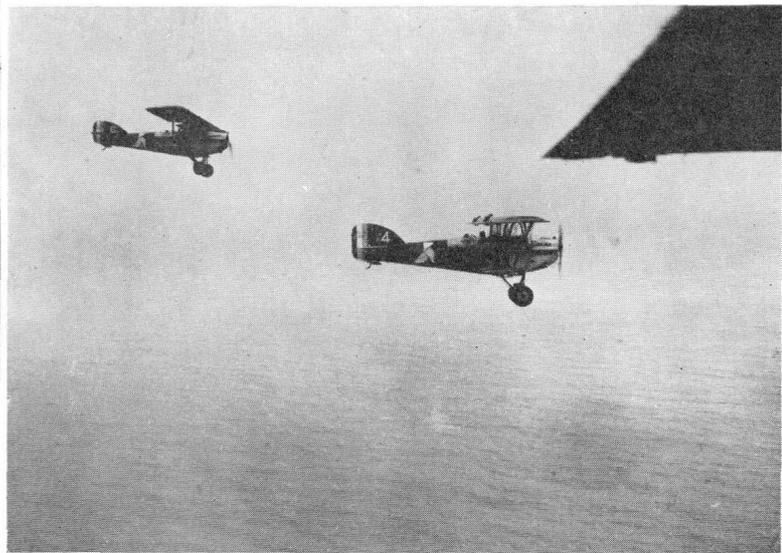
20 Novembre  
1933



Contrairement aux prévisions, l'escadre ne séjourne pas à Dakar où quelques cas de fièvres sont signalés. Temps couvert et nuages bas, l'escadre vole à 400 mètres d'altitude. Grain à l'arrivée à Saint-Louis.



Un baobab.

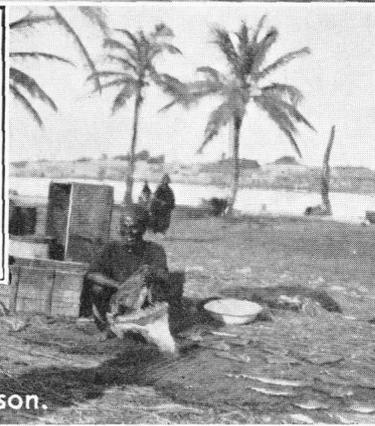
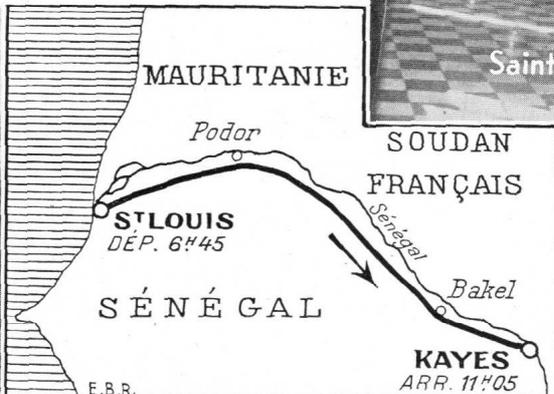


Survol de la côte.



# SAINT-LOUIS - KAYES

23 Novembre 1933



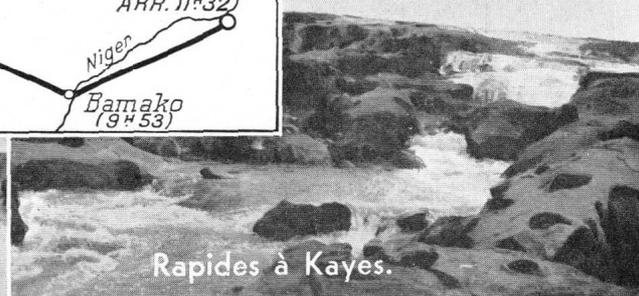
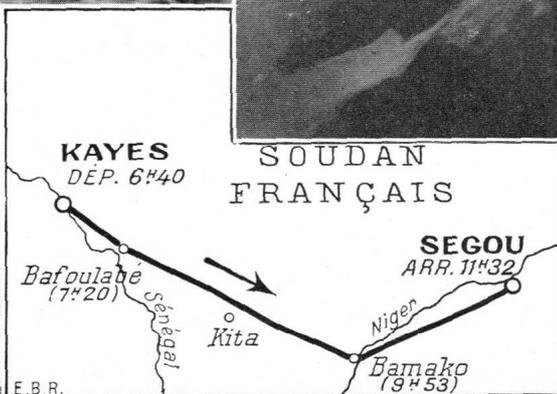
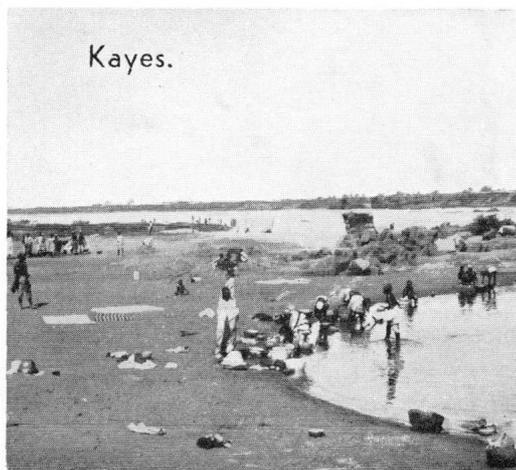
Séchage du poisson.

Plafond de nuages à 2.000 mètres. Un fort vent debout gêne la marche des appareils. Navigation facile le long du fleuve Sénégal.



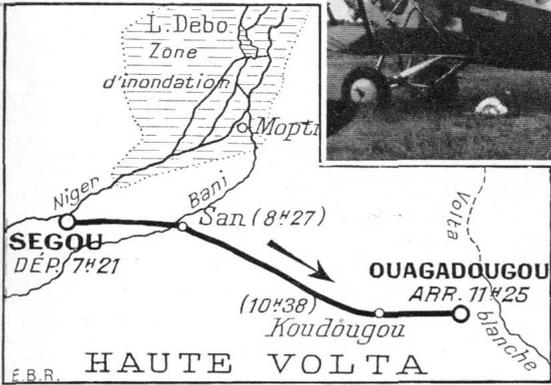
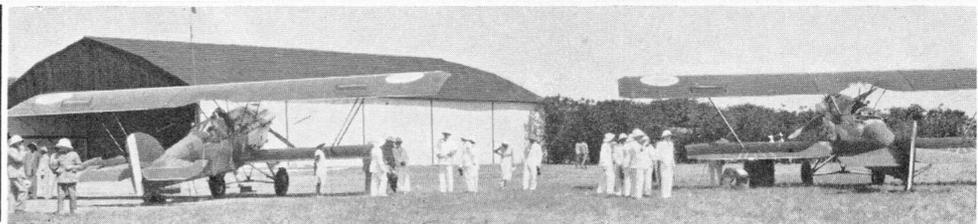
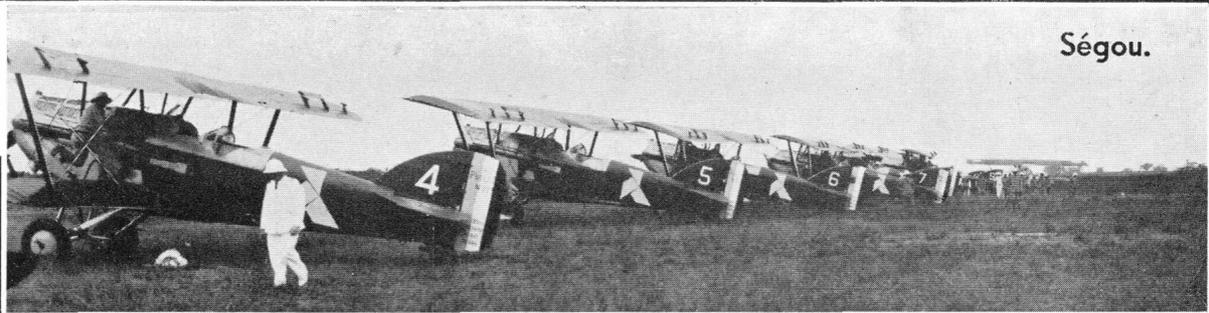
# KAYES - SEGOU

24 Novembre 1933



Rapides à Kayes.

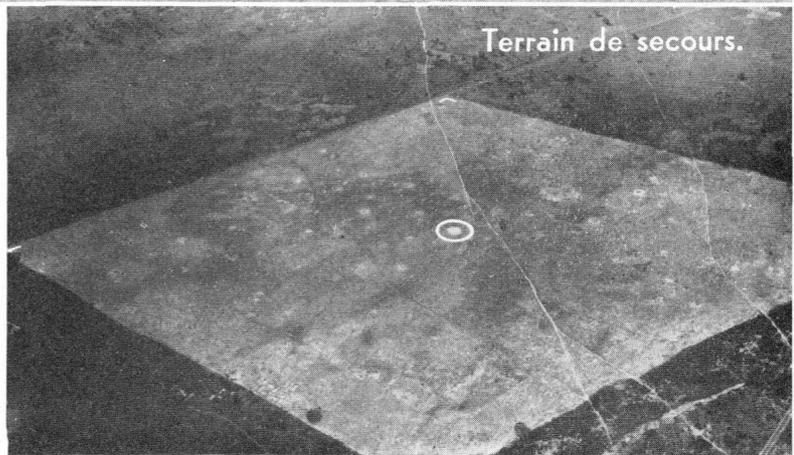
Ségou.



# SEGOU OUAGADOUGOU

25 Novembre 1933

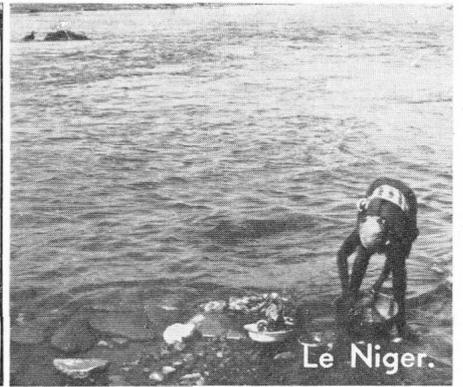
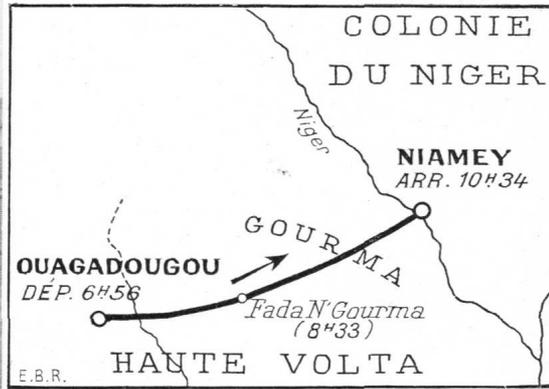
Ciel pur...



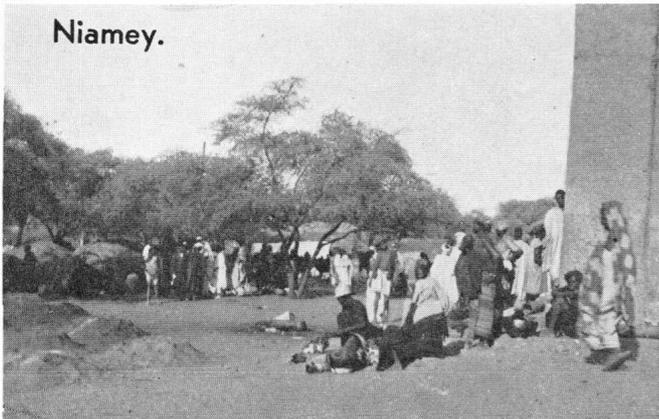
# OUAGADOUGOU - NIAMEY

26 Novembre 1933

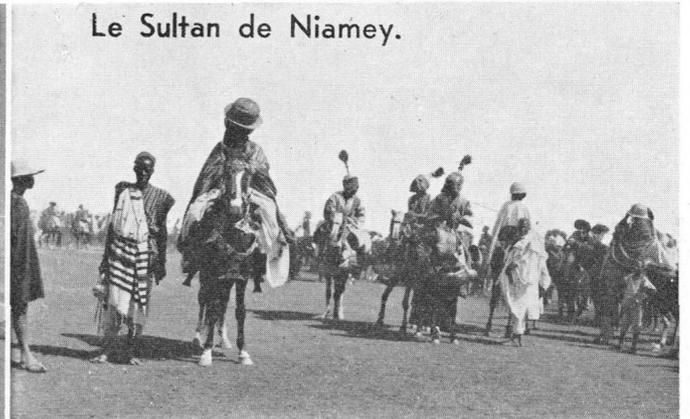
Ciel pur...



Niamey.



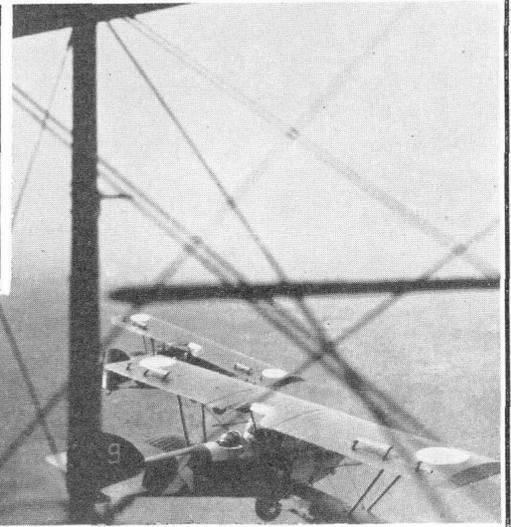
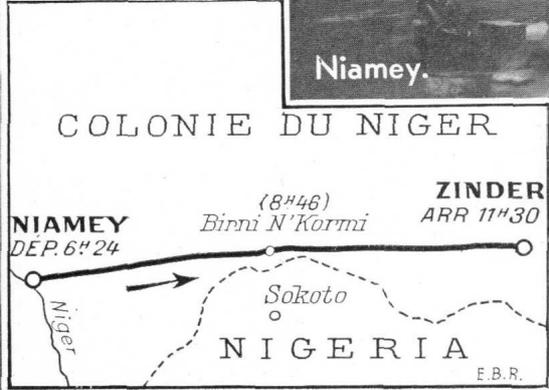
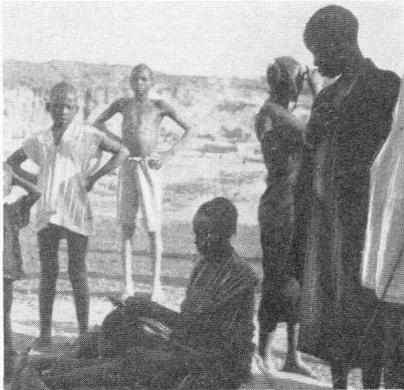
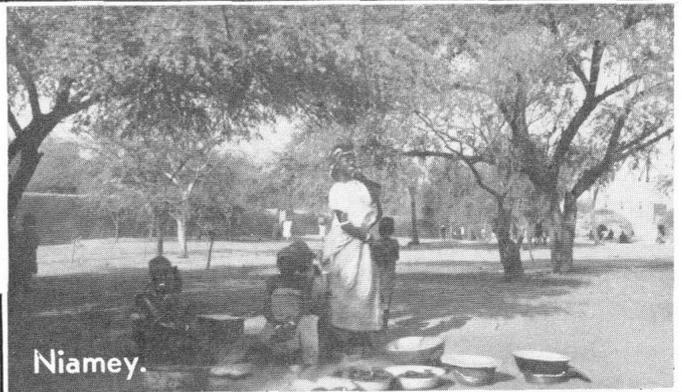
Le Sultan de Niamey.



# NIAMEY - ZINDER

29 Novembre 1933

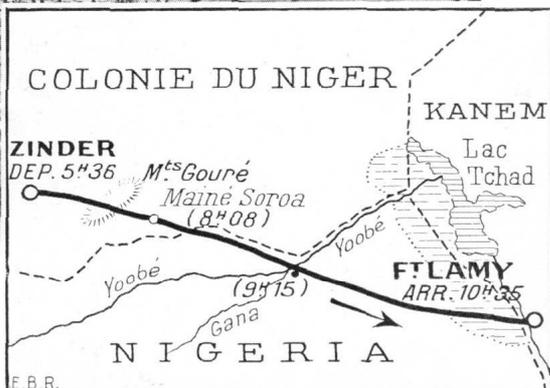
Ciel pur mais vents debout violents. Ceux-ci sont évités grâce au choix judicieux, par le Général Vuillemin, de l'altitude de vol, et l'escadre franchit sans escale les 850 kilomètres de l'étape.



# ZINDER - FORT-LAMY

30 Novembre 1933

5.000 cavaliers indigènes, escortant le Sultan de Zinder, assistent au départ. Le service sanitaire, craignant la fièvre jaune, passe les Potez 25 au fly-tox avant le décollage. La piste est élargie tous les



30 kms et forme un terrain de secours de 850 mètres sur 50. L'escadre survole le lac Tchad avant d'atterrir à Fort-Lamy.

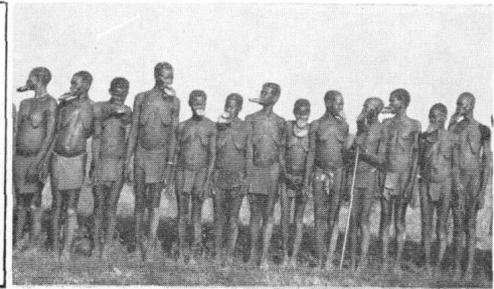
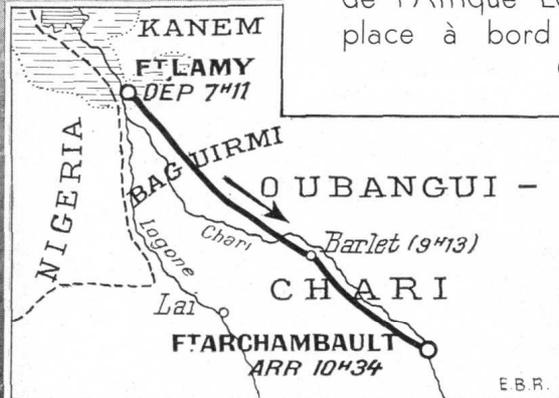


Fort Lamy. Sur le Chary.

# FORT-LAMY FORT-ARCHAMBAULT

1<sup>er</sup> Décembre 1933

Brume et nuages élevés. L'escadre est précédée par Monsieur Alfassa, Gouverneur par intérim de l'Afrique Equatoriale Française, qui a pris place à bord d'un Potez 25 piloté par le Capitaine Michel.

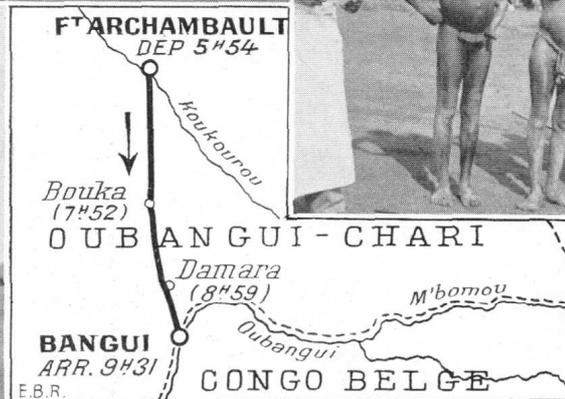
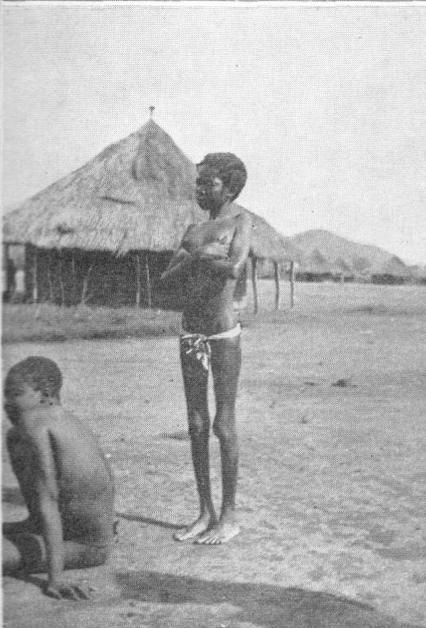


Les rapides.

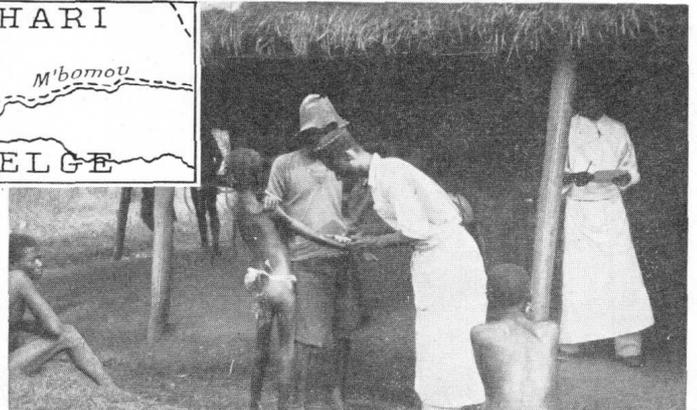
# FORT-ARCHAMBAULT BANGUI

2 Décembre 1933

Bangui. - Le camp des Sommeilleux.



L'escadre vole entre 2 couches de nuages ; la couche supérieure élevée et continue, la couche inférieure intermittente permettant de vérifier la navigation.



# BANGUI

2 Décembre 1933

Les rives de l'Oubangui.



Les fromagers.



Le casse-croûte à Bangui.

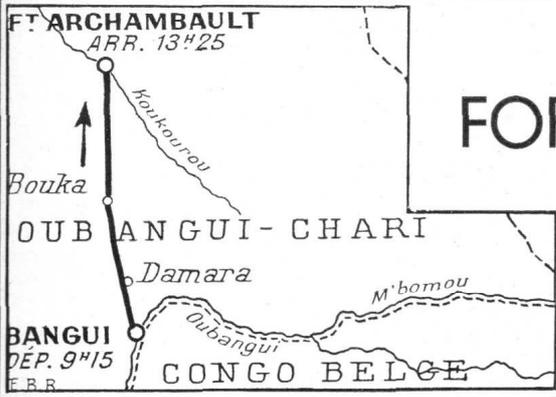


Bangui.



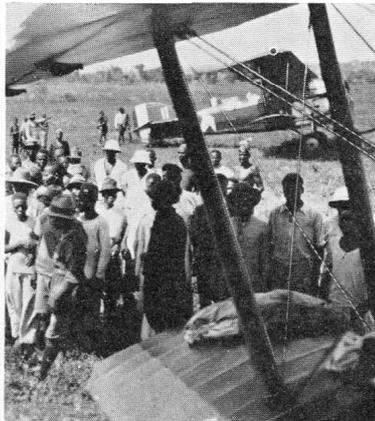
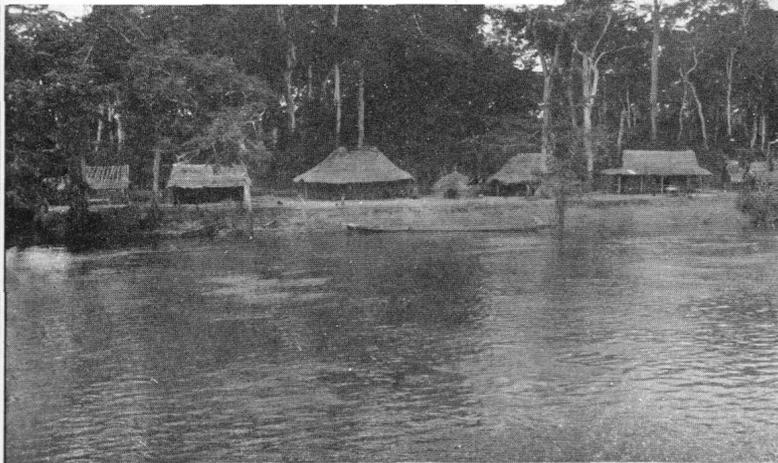
Le bain dans le Niger.

*Maurice Ward*

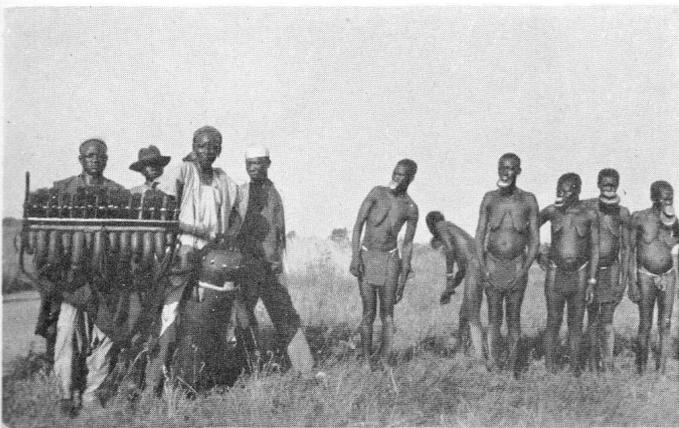


# BANGUI FORT-ARCHAMBAULT

5 Décembre 1933

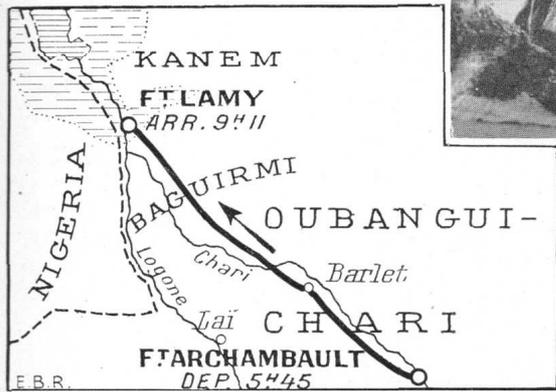


La présence de nuages bas oblige à retarder le départ. L'escadre décolle sous un plafond de 400 mètres.

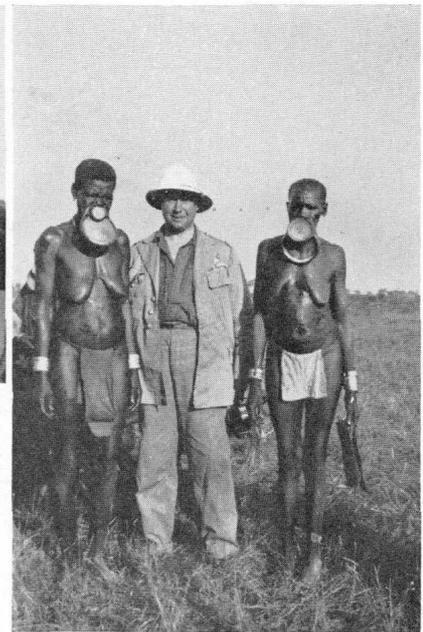


# FORT-ARCHAMBAULT FORT-LAMY

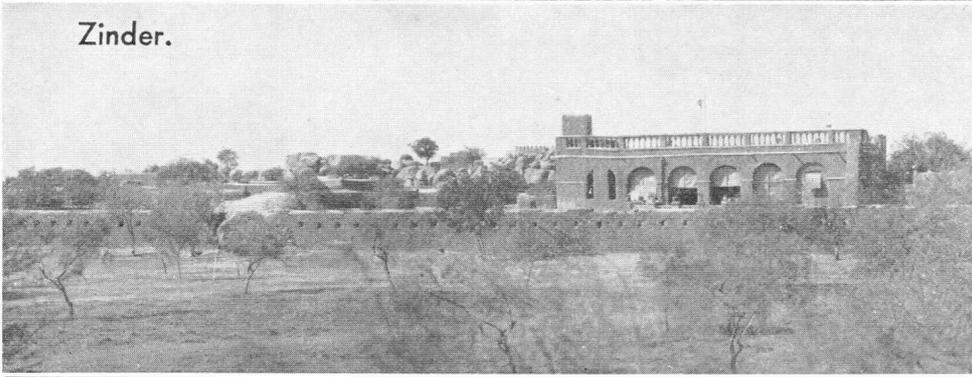
6 Décembre 1933



Au cours de cette étape, une cellule retardée par des ennuis mécaniques reste en liaison radiotélégraphique avec l'escadre et communique à celle-ci sa position tandis qu'elle la rejoint.

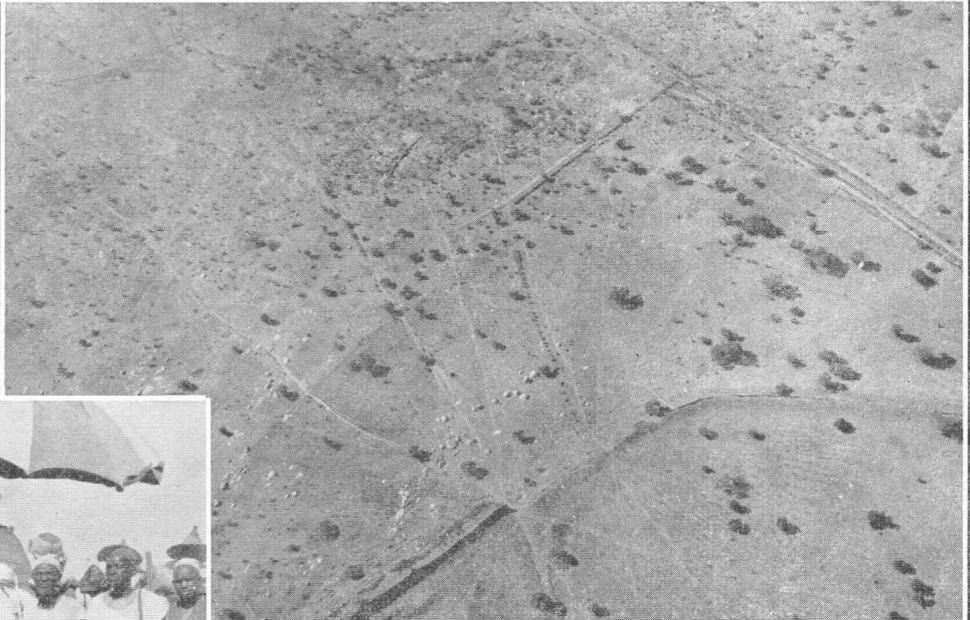
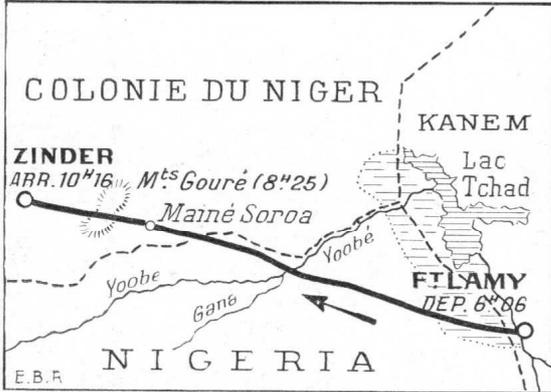


Zinder.



# FORT-LAMY ZINDER

7 Décembre 1933



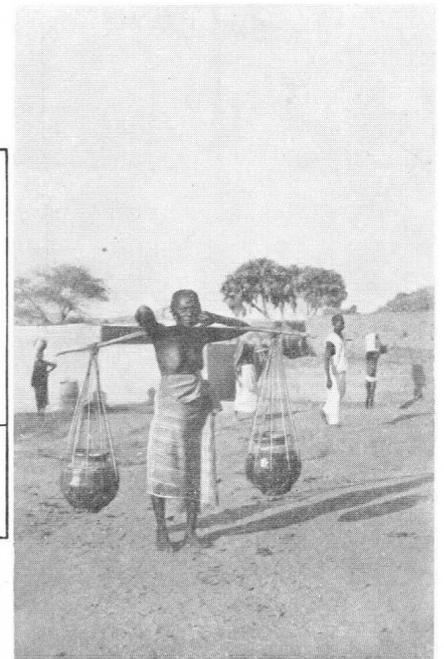
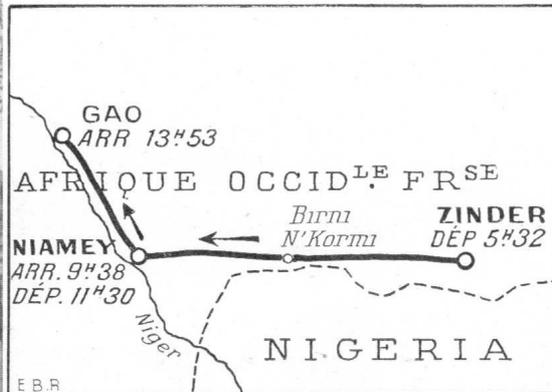
Le Sultan de Zinder.



# ZINDER - NIAMEY

8 Décembre 1933

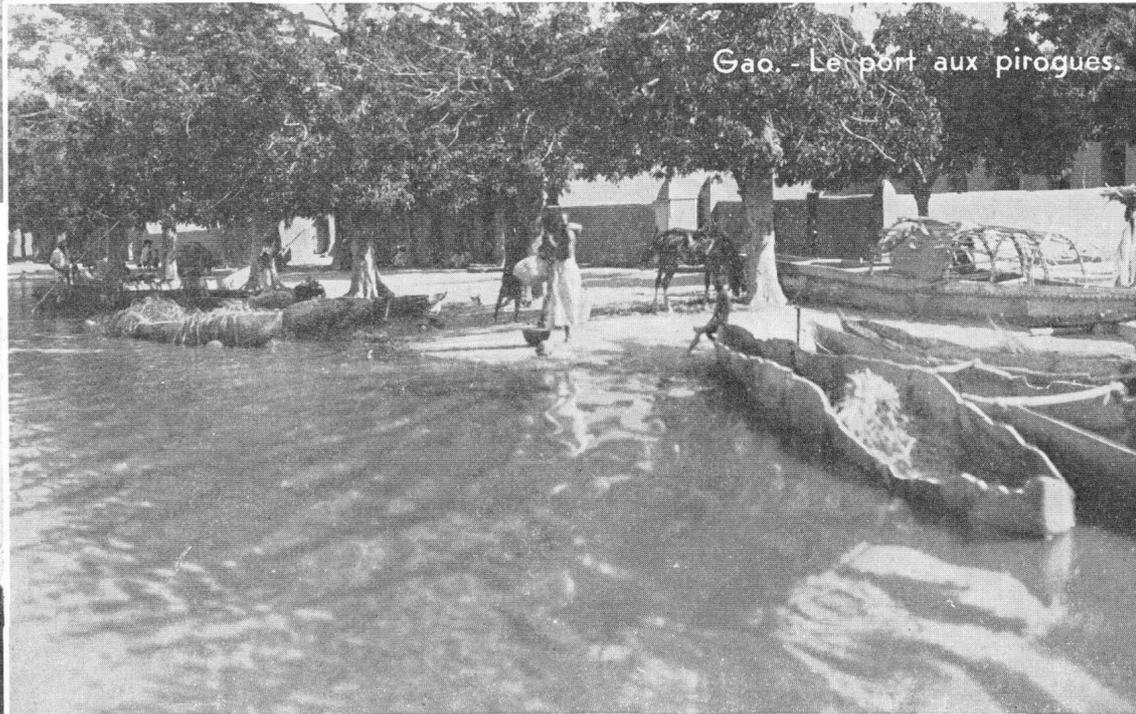
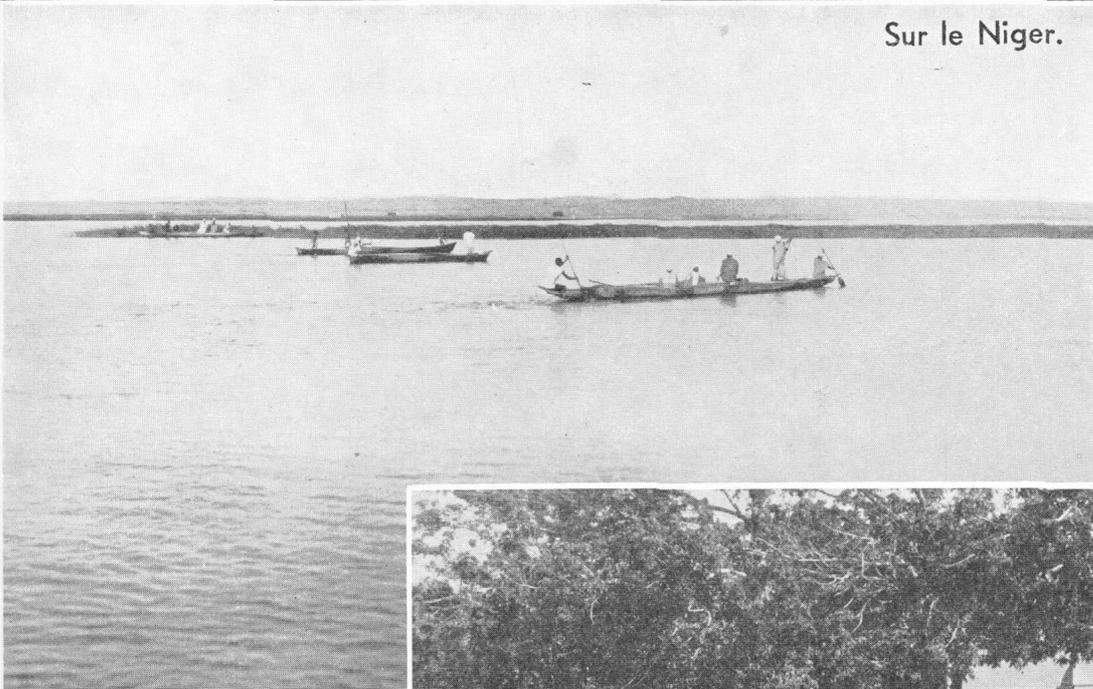
Ciel pur...



Sur le Niger.

# NIAMEY GAO

8 Décembre 1933



Gao. - Le port aux pirogues.



Particulièrement au cours de ces deux étapes, le nouveau service météorologique du Niger communique en vol de nombreux renseignements à l'escadre, facilitant la marche de celle-ci.



Les rizières.

# GAO BIDON V

12 Décembre 1933

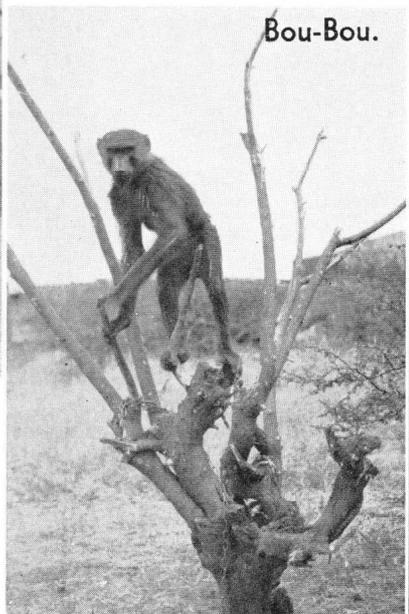
Le Niger à Gao.



Bidon V.

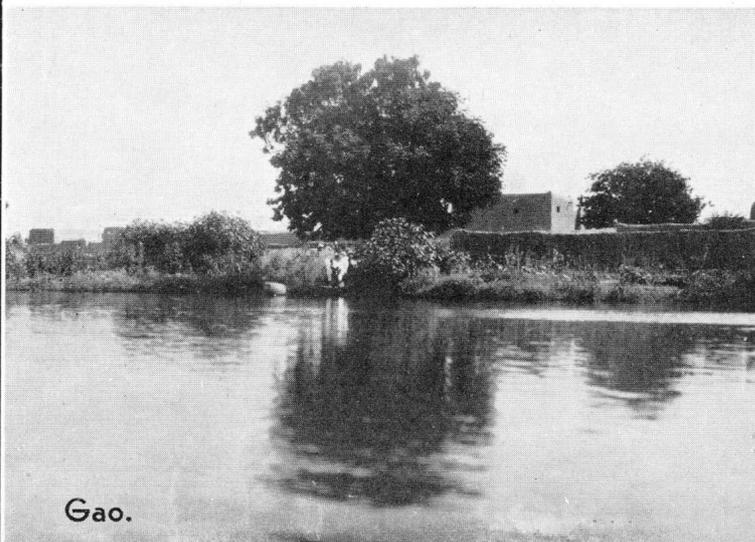


Bou-Bou.



En une seule journée, l'escadre traverse le Sahara sur une distance de 1.300 kilomètres. Grâce au choix judicieux par le Général Vuillemin, de l'altitude de vol, les avions profitent d'un fort vent arrière et parcourent cette étape à la vitesse moyenne de 200. km./heure

Gao.

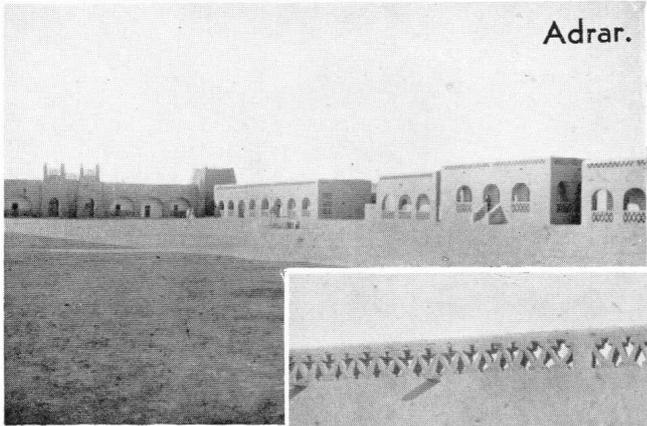
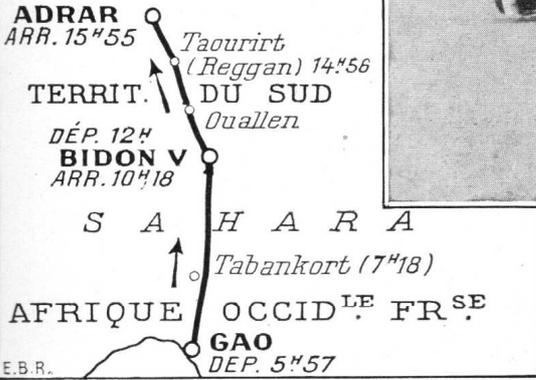


# BIDON V ADRAR

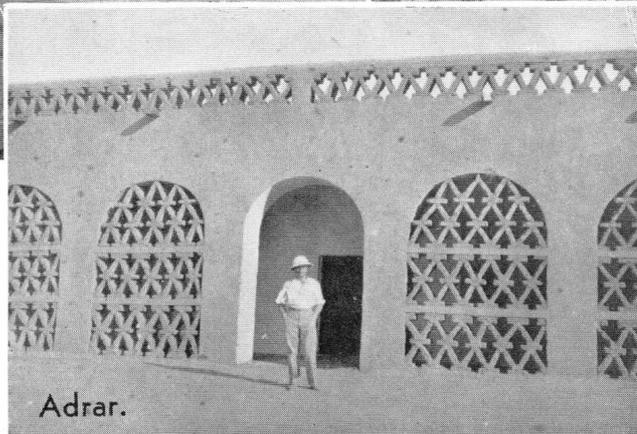
12 Décembre 1933



Bidon V.



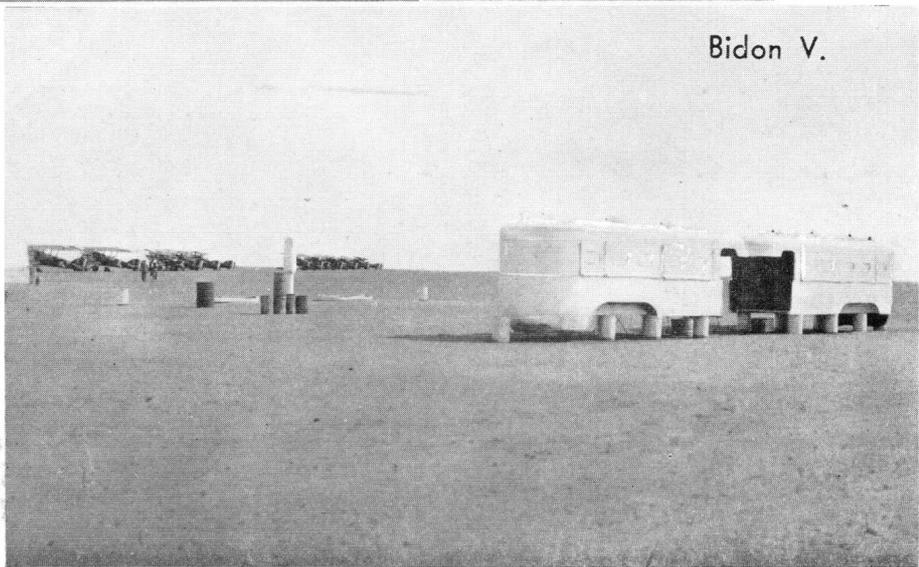
Adrar.



Adrar.

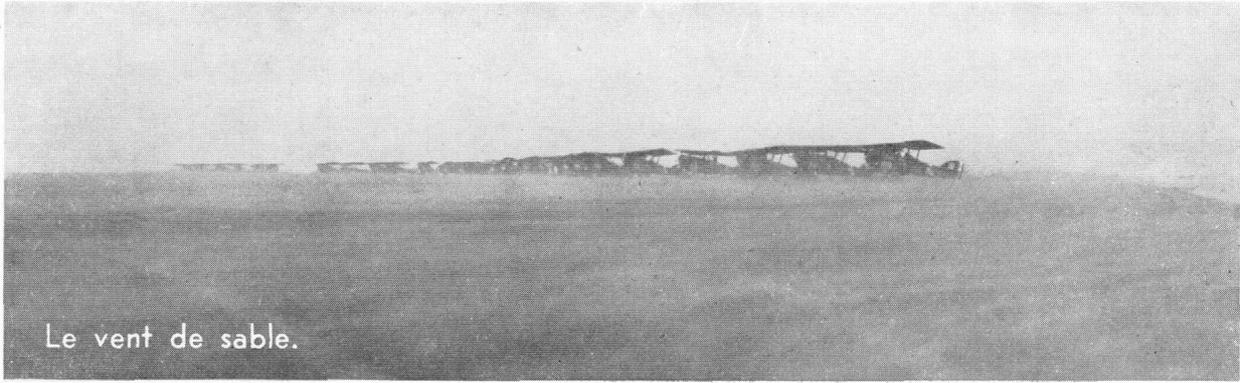


Bidon V.



Maurice David

Femme pilant le mil.



Le vent de sable.

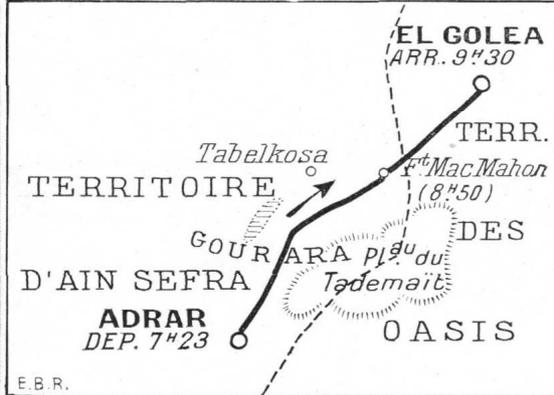
# ADRAR EL GOLEA

13 Décembre 1933

Nuages élevés à 3.500 mètres. L'escadre, par un vent violent, parcourt cette étape à la vitesse moyenne de 200 km./h. A la fin du parcours, le vent soulevant des nuages de sable, la visibilité est très mauvaise.



El Goléa. - L'alvéole.



Début du vent de sable à El Goléa.

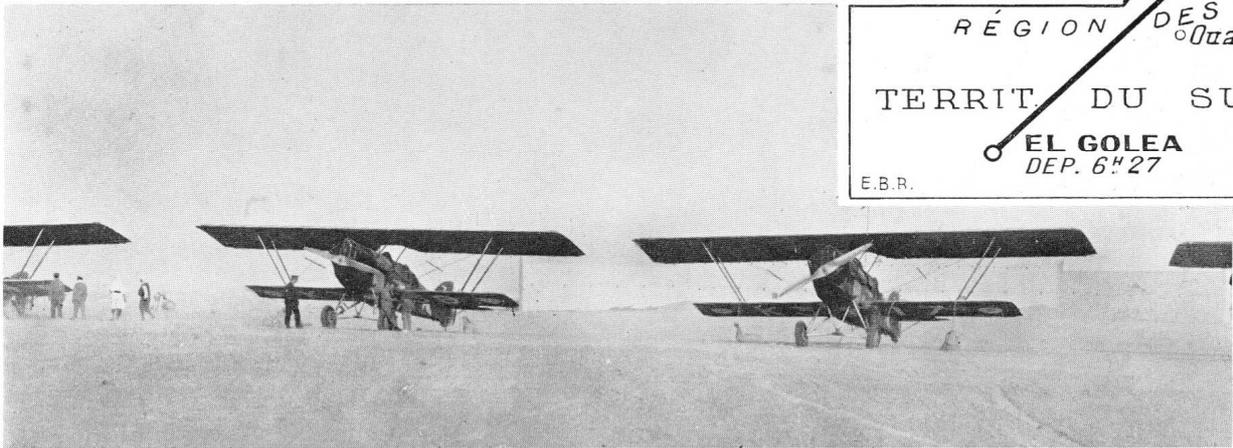
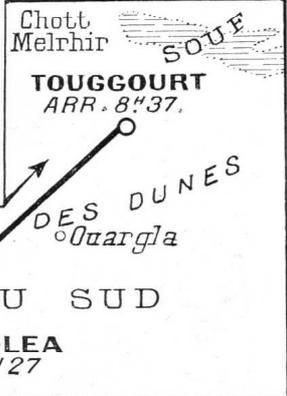
# EL GOLEA - TOUGGOURT

14 Décembre 1933

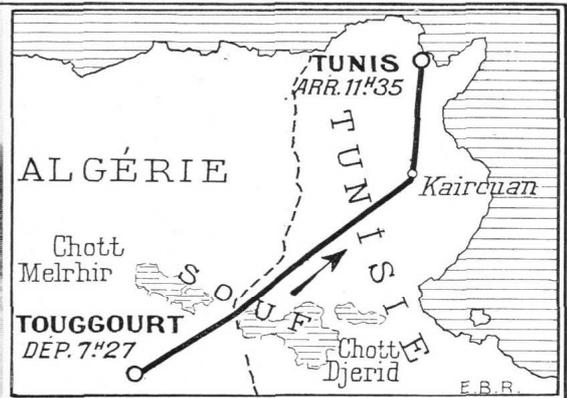


El Goléa.

Etape très pénible. Le vent soulève des tornades de sable dont la vitesse atteint par moments 100 kilom./heure. La vitesse des avions en profite néanmoins et ceux-ci réalisent une moyenne de 220 kilom./heure.

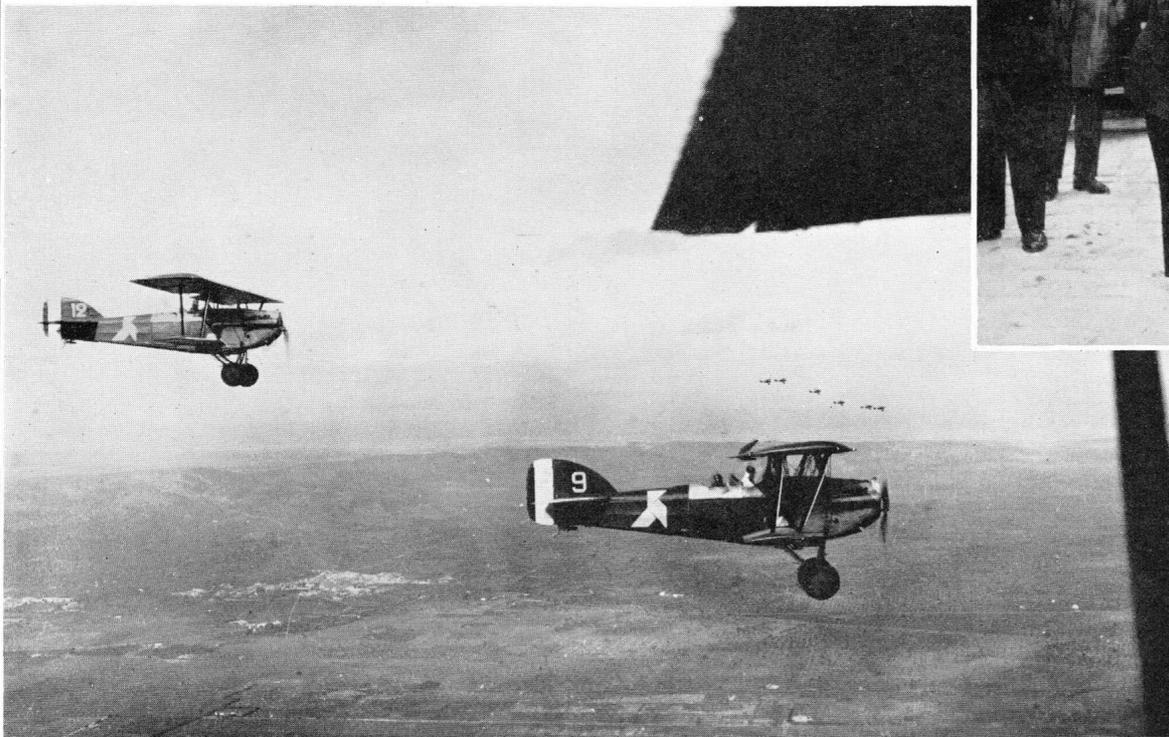


El Goléa.

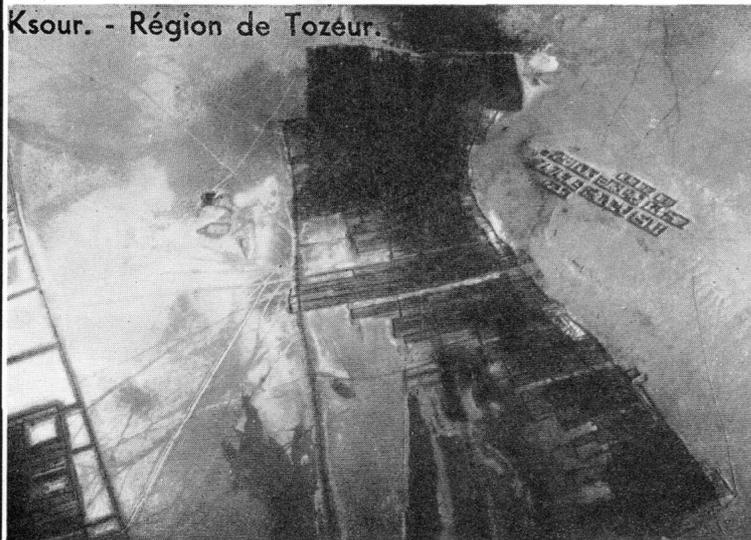


# TOUGGOURT - TUNIS

15 Décembre 1933



Les brumes de sables rencontrées jusqu'à Kairouan limitent la visibilité à quelques kilomètres.



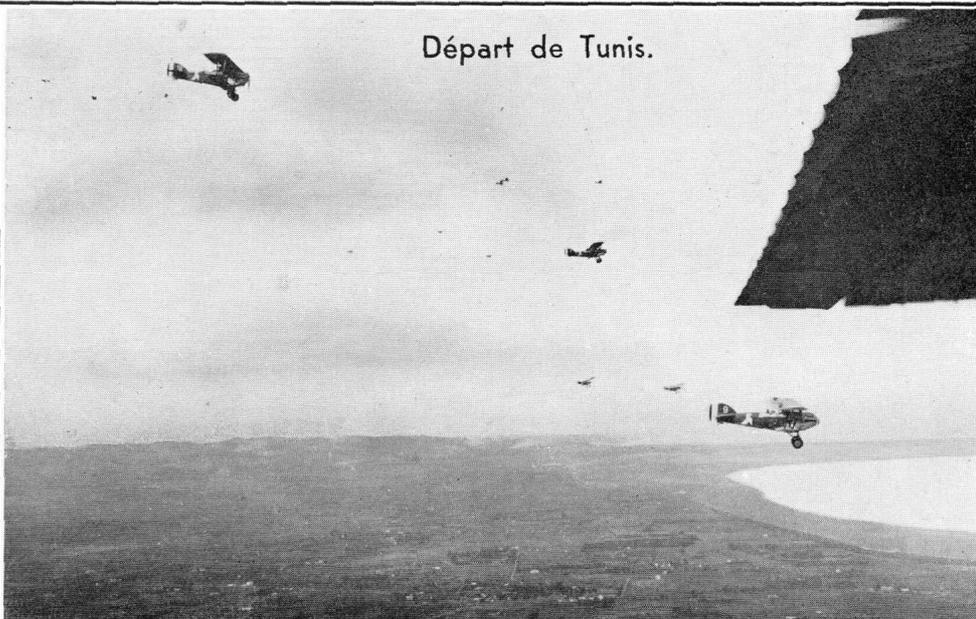
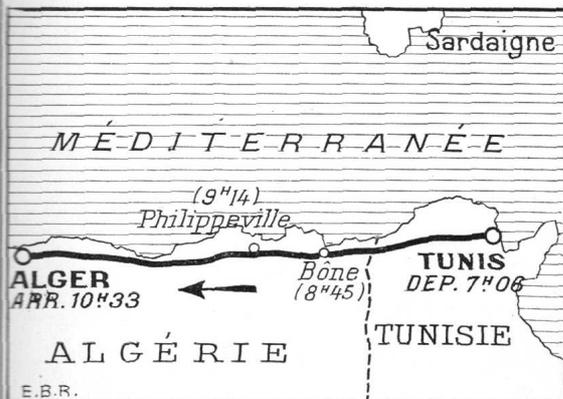
Ksour. - Région de Tozéur.



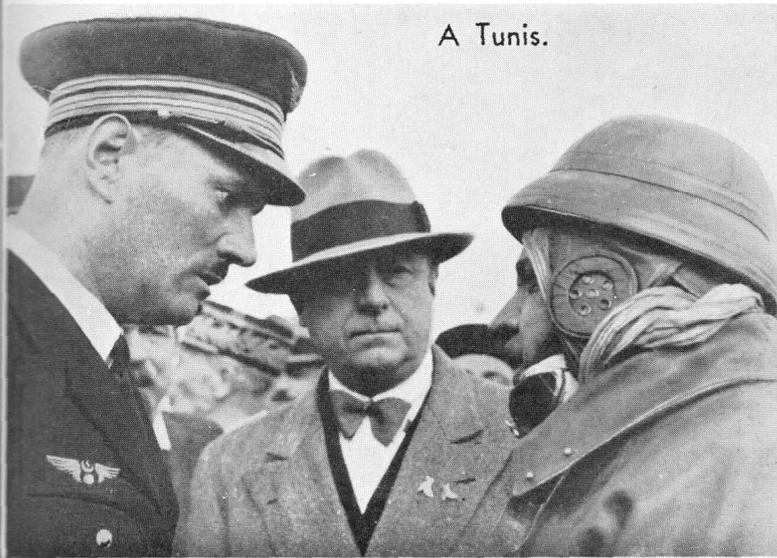
Tunis.

# TUNIS - ALGER

18 Décembre 1933

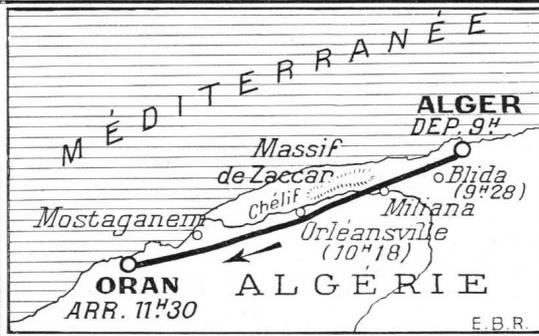


Plafond de nuages à 3.000 mètres. Visibilité excellente.

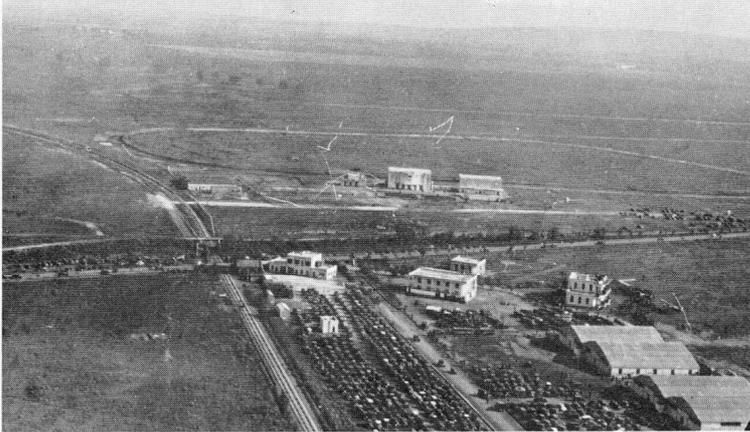


# ALGER ORAN

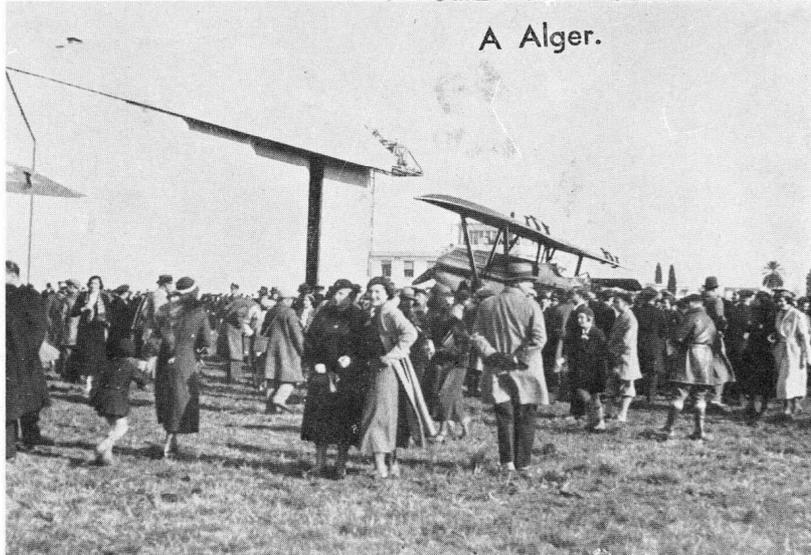
Oran. - La Senia.



21 Décembre 1933



Le Col de Miliana.



A Alger.

Au départ, l'escadre survole Alger en vol de groupe colonne double. Survol à 1.300 m. du massif sud de Zaccar dont les sommets sont recouverts de neige.

Dans la vallée du Cheliff, l'altitude du vol, par suite de la présence des nuages, ne dépasse pas 800 mètres.



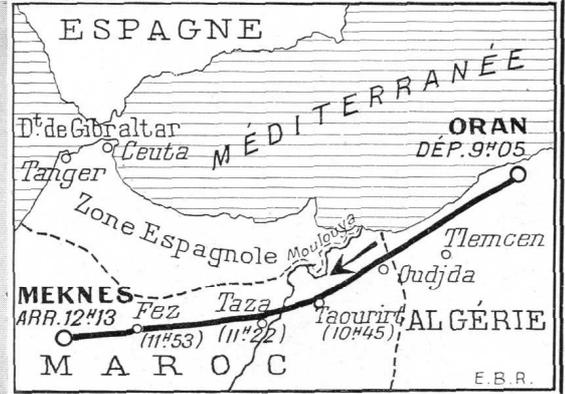
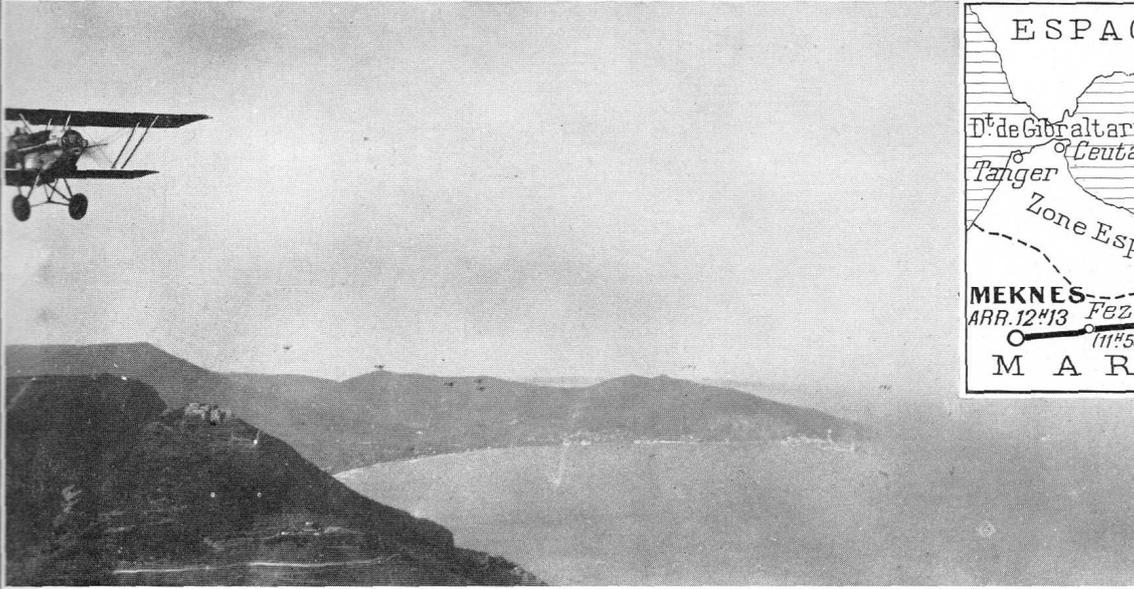
Fez.

A Meknès.



# ORAN MEKNES

22 Décembre 1933



Ciel pur...

Oran.

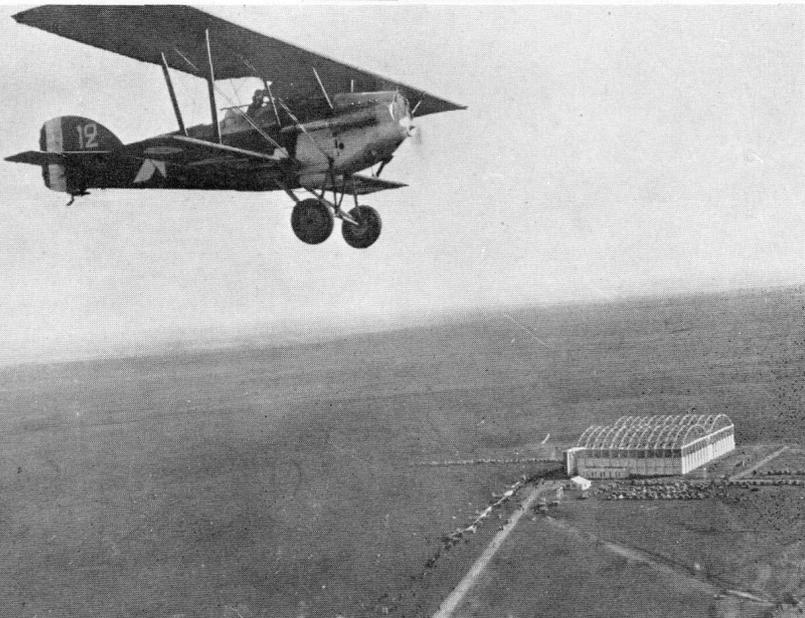
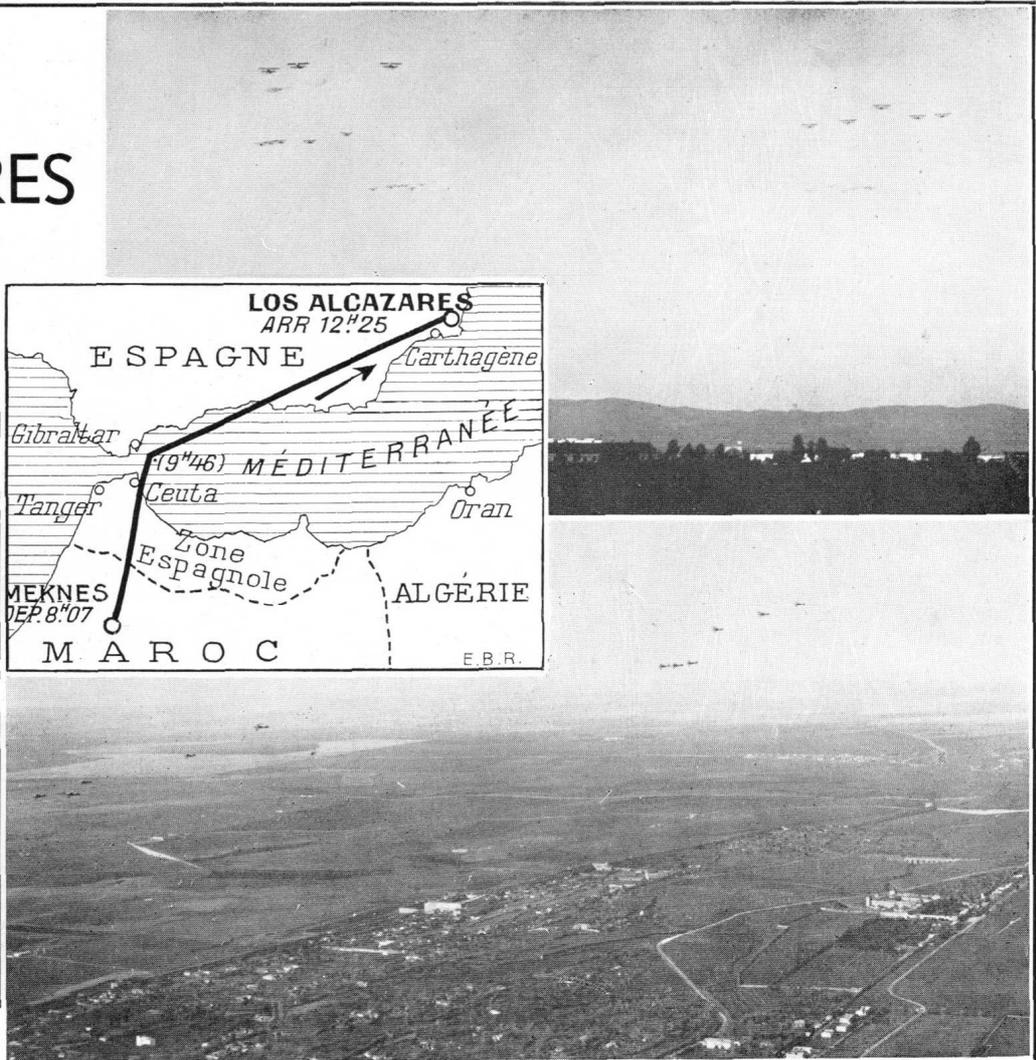
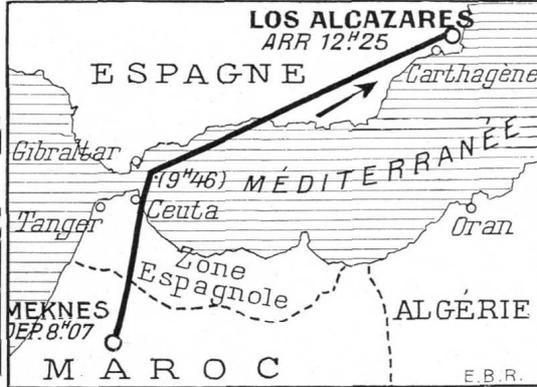


# MEKNES LOS ALCAZARES

23 Décembre 1933



Le Rocher de Gibraltar.

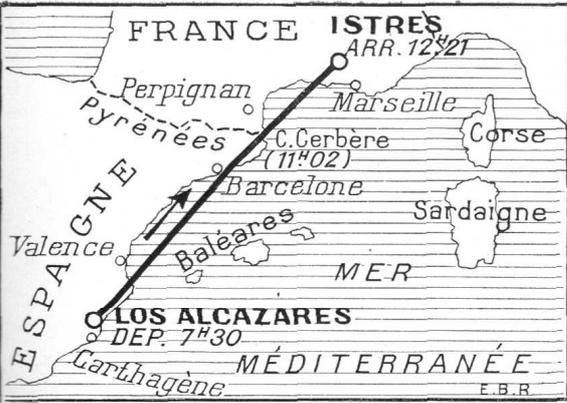


A Meknès.

Au départ de Meknès, les avions sont démunis de leurs armes.

Ciel pur sur l'Espagne.

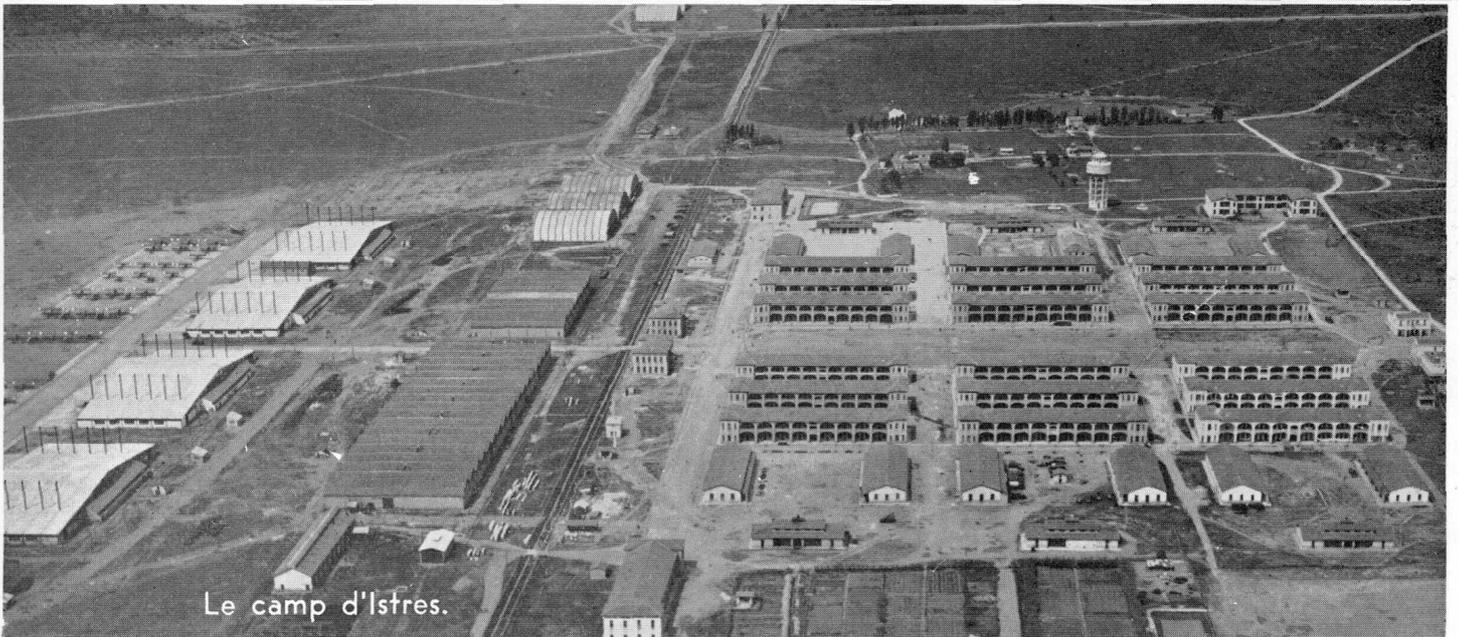




# LOS ALCAZARES - ISTRES

24 Décembre 1933

Jusqu'aux Pyrénées, ciel pur. Sur la France, les nuages descendent progressivement de 800 à 400 mètres et l'escadre gagne Istres en survolant la mer à 50 mètres.



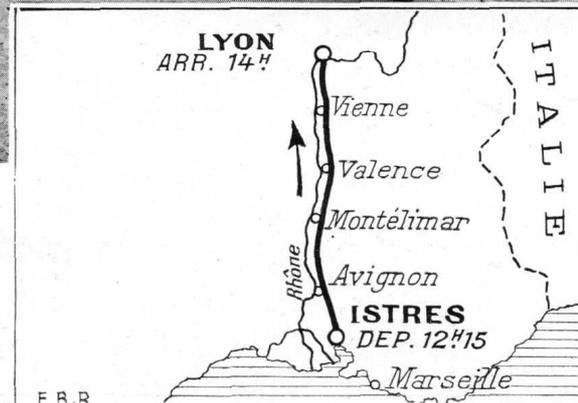
Le camp d'Istres.

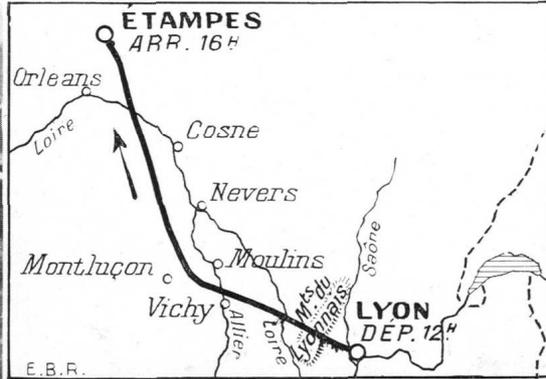


# ISTRES - LYON

7 Janvier 1934

Très beau temps dans la vallée du Rhône. A partir de Vienne, un plafond de nuages en dessous de 100 m. oblige l'escadre à se diviser. L'atterrissage à Lyon se fait dans la brume.

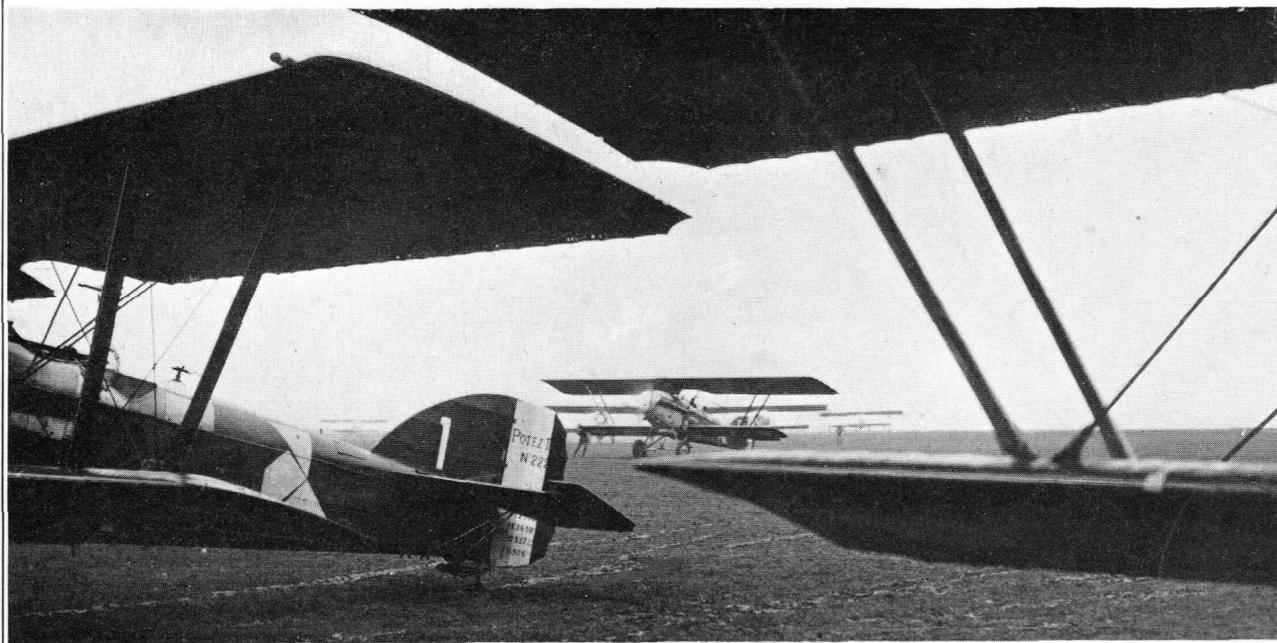




# LYON ETAMPES

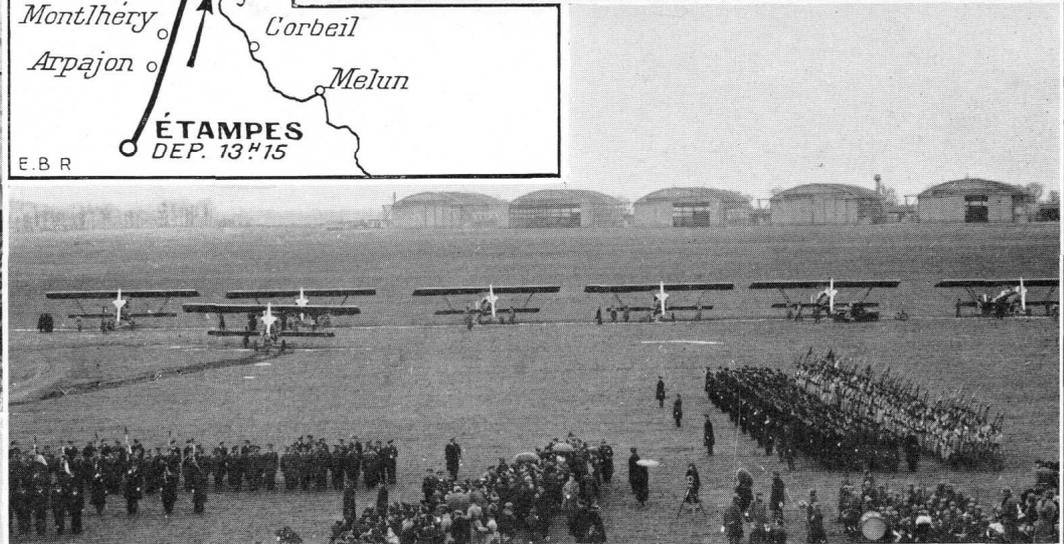
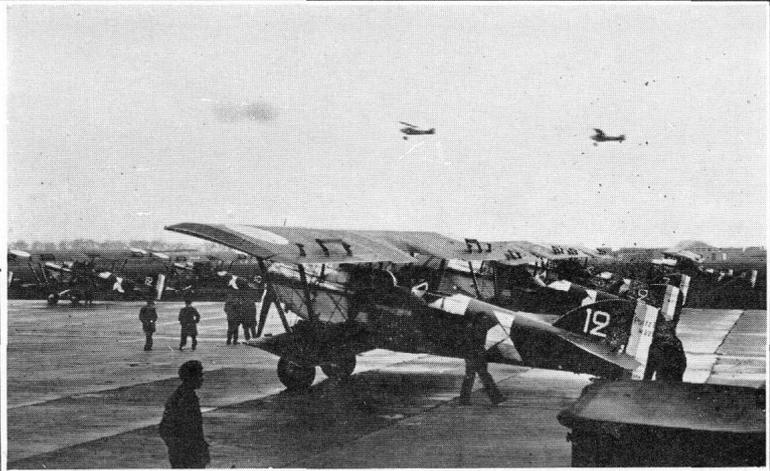
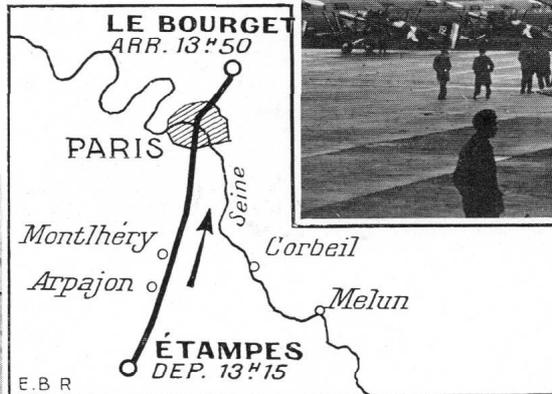
10 Janvier 1934

Les nuages formant un plafond entre 4 et 500 m., le Général Vuillemin décide de réunir son escadre au-dessus de Lyon entre 1.500 et 2.000 m., de franchir à cette altitude les monts du Lyonnais, puis de gagner la région Vichy-Montluçon qui est dégagée. L'escadre passant sous la couche de nuages au sud de Moulins atteint Etampes à une altitude inférieure à 80 m.

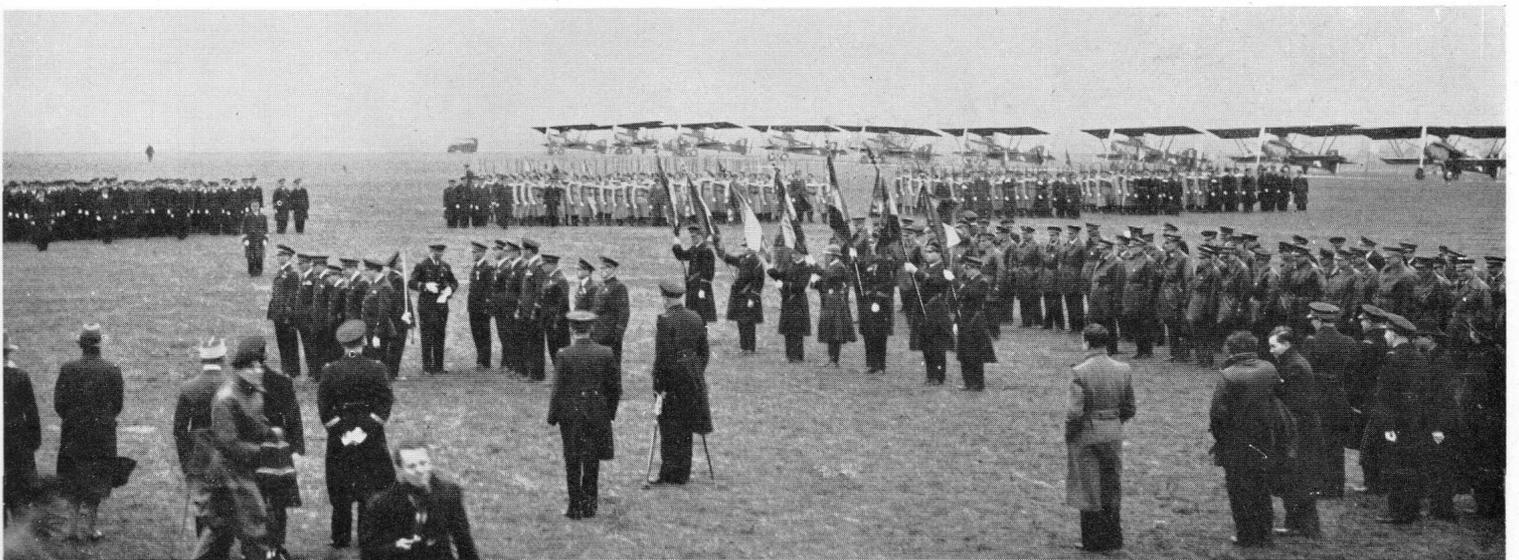


# ETAMPES LE BOURGET

15 Janvier 1934



Un vent violent gêne considérablement le vol de groupe. Par mesure de prudence, le Général décommande l'escorte aérienne qui devait l'accompagner pendant le survol de Paris.



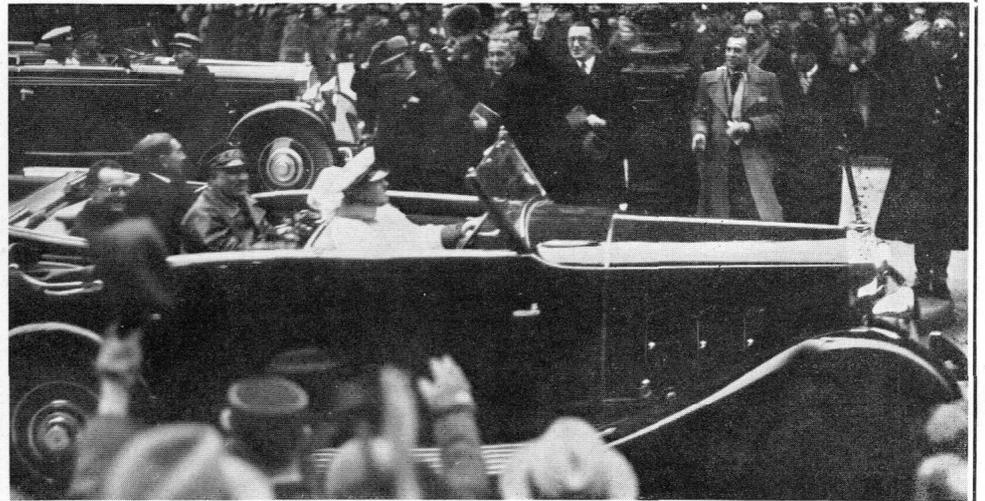


# L'Apothéose

Monsieur Albert Lebrun, Président de la République, assiste à l'arrivée de l'escadre au Bourget.



Monsieur Albert Lebrun félicite les équipages.



Le défilé dans Paris.



Le Président de la République remet au Général Vuillemin les insignes de Grand' Croix de la Légion d'Honneur.



Le défilé place de l'Opéra.



La réception à l'Hôtel de Ville

Le Général Vuillemin signe le Livre d'Or de la Ville de Paris.

Le discours de M. Pierre Cot, Ministre de l'Air.



# La Relève.....

Impeccablement alignés devant leur hangar les POTEZ 39, impatients de se montrer dignes de leurs aînés, semblent recevoir des POTEZ 25 les consignes qui leur permettront, à leur tour, de conquérir la gloire.....

