

LA  
CROISIÈRE  
AÉRIENNE  
AFRICAINNE  
DE  
L'ESCADRE  
VUILLEMIN



Cette plaquette est vendue au  
bénéfice des Œuvres Sociales et  
de Bienfaisance de l'Aéronautique.

Photo G. L. Manuel Freres



Général VUILLEMIN

~~~~~ LA ~~~~~  
CROISIÈRE  
AÉRIENNE  
AFRICAINNE  
~~~~~ DE ~~~~~  
L'ESCADRE  
VUILLEMIN



Conférence faite à la Sorbonne par le Général Vuillemin.  
sous la Présidence de  
M. ALBERT LEBRUN, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.



MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,  
MESSIEURS LES MINISTRES,  
MESDAMES, MESSIEURS,

Les plus vieilles doctrines de la « Grande Muette » sont bien faites pour décourager les militaires trop bavards. Vous comprendrez donc combien il peut me coûter de rompre avec ces traditions qui n'ont jamais cessé d'être les miennes et vous me permettrez de me couvrir de cette précaution, tout de même « oratoire », avant de vous avouer que je ne me connais aucun talent de parole et que le bref compte rendu que l'on m'a prié de faire ici ne saurait être ni un discours, ni une conférence.

En vérité, la croisière aérienne d'Afrique, grâce au concours de tous, a été mise sur pied si rapidement, a évolué si vite dans le temps et dans l'espace, a atteint ses buts matériels et

moraux avec une telle facilité que, pour ma part, je ne commence à me rendre compte de sa réalité qu'au moment où me voici convié à vous en parler.

La France est au nombre des Nations civilisées qui, depuis la Grande Guerre, continuent à vibrer d'une saine émulation aéronautique heureusement profitable au progrès universel. Notre Pays, avec le monde entier, applaudissait encore au merveilleux raid transatlantique que les aviateurs militaires italiens venaient d'accomplir sous les ordres du valeureux maréchal BALBO lorsque (il y a cinq mois à peine) le grand public apprit la décision ministérielle qui ordonnait la préparation de Notre Croisière.

Imparfaitement éclairés sur les objets très particuliers de notre Mission, bien des gens se sont égarés en voulant assimiler les buts techniques différents de ces deux expéditions aériennes. Je n'ai pas à m'étendre sur ce sujet et ne crois devoir en parler ici que pour redire l'admiration sans mélange que nous professons tous à l'égard de la Grande Manifestation Italienne.

En fait, les raisons déterminantes de notre voyage procédaient de quatre points de vue différents :

— au point de vue militaire, notre randonnée devait être un exercice de navigation collec-

tive à grande distance proposant à notre aéronautique nationale la résolution d'un cas concret dans le cadre de véritables manœuvres aériennes coloniales. On voulait faire la démonstration des possibilités de notre aviation militaire en se défendant bien de poursuivre un record, car la recherche d'un exploit sportif exceptionnel eût été susceptible de fausser les enseignements d'un tel exercice basé sur l'ordre, la régularité, la solidarité et la discipline de vol.

- au point de vue politique, il s'agissait de faire parvenir aux Populations indigènes de notre empire africain, le Salut de la Métropole. En choisissant l'aviation nationale pour porter son message, la Mère-Patrie était certaine de donner à ses lointains enfants la confirmation la plus sereine, la plus vivante aussi de sa force tutélaire et unificatrice.
- au point de vue technique, cette grande expérience devait servir à éprouver, impromptu, les qualités d'un matériel de série, en lui demandant un effort inusité.
- au point de vue commercial enfin, cette croisière qui succédait à plusieurs voyages d'étude aériens entrepris isolément dans les années précédentes, prenait naturellement la forme d'une première expérience

de grande envergure. Elle devait vérifier la praticabilité des routes commerciales les plus courtes offertes aux courriers aériens qui doivent mettre les villes et les marchés les plus reculés de notre empire africain à moins d'une semaine de Paris et faciliter les échanges entre le Maghreb Français et notre Domaine Noir.

Je ne peux m'étendre ici sur les facteurs qui ont guidé le Commandement de l'Air dans la désignation des équipages. Tout ce que nos Forces Aériennes de Terre et de Mer comptent de personnel navigant enthousiaste, c'est-à-dire tous nos aviateurs militaires et marins étaient depuis longtemps volontaires pour effectuer une telle croisière. Mais il fallait bien former une « Escadrille-Type » exactement représentative de notre aviation française aux qualités si parfaitement équilibrées. C'est pourquoi, devant la réception qu'on veut bien nous faire ici, mes compagnons et moi ne pouvons omettre de dire bien haut que n'importe lesquels de nos autres camarades, au même titre que nous et avec les mêmes chances de succès, auraient pu être choisis pour participer à cette belle expérience.

L'observation même des principes qui réglaient les buts de notre voyage nous imposait également de ne livrer à nos pilotes et à nos observateurs que du matériel de vol et des instruments de navi-

gation couramment utilisés dans nos formations aériennes d'outre-mer.

Pour l'amour de la précision et pour ceux qui seraient heureux de connaître dans les grandes lignes certains détails techniques, les appareils utilisés furent des biplans biplaces « Potez » type 25 T.O.E., équipés de moteurs « Lorraine » 450 CV., à refroidissement par eau, capables d'enlever une charge utile de 900 kg. à une vitesse de croisière de 170 km.-heure. Ces appareils, exactement semblables à ceux qui servent depuis bientôt huit ans sur nos théâtres d'opérations extérieurs, sont normalement dotés de deux réservoirs qui leur donnent une autonomie de vol de six heures. Leur armement saharien comporte réglementairement 60 litres d'eau potable, 20 jours de vivres, deux mousquetons et des munitions susceptibles de servir autant à la défense personnelle de l'équipage qu'à son ravitaillement en gibier en cas d'atterrissage inopiné dans le bled. Leur équipement réglementaire de bord comprend également un poste radiotélégraphique, des fusées et des panneaux de signalisation, des sacs à lest destinés à l'amarrage en campagne et deux parachutes.

J'en aurai assez dit sur ce chapitre en constatant combien, par lui-même, et tel qu'il nous fut livré à Istres, ce matériel (qui au regard de certaines autres considérations passe avec raison

pour périmé) correspondait d'avance à ses conditions d'emploi dans une croisière pour laquelle il n'avait pas été spécialement étudié.

Néanmoins, l'accomplissement d'une semblable mission comportait de sérieuses difficultés techniques. Il fallait que, pendant au moins 170 heures, les moteurs pussent assurer un fonctionnement ininterrompu et tourner sans révision possible dans des régions où de violents vents de sable créent dans l'atmosphère, jusqu'à 2.000 mètres d'altitude et sur plusieurs centaines de kilomètres, un brouillard de fines particules solides. Il fallait que, pendant quatre ou cinq semaines d'un voyage qui devait les conduire sous tous les climats, des voilures construites en bois et toile pussent supporter de très grands et très brusques écarts de température, les effets mécaniques divers de la lumière, du gel, de la sécheresse, de l'implacable poussière saharienne et des tornades diluviennes que l'on rencontre sous les tropiques. Il fallait que ce matériel fût capable de résister chaque jour à des conditions de vol inconnues dans notre zone tempérée et ne se trouvât pas mal de coucher chaque nuit à la belle étoile.

Après une étude très serrée de ces questions, il fut pourtant décidé de ne faire subir au matériel aucune modification spéciale en vue de parer à ces inconvénients, car ceux-ci se plaçaient

d'eux-mêmes parmi les principaux buts de notre expérimentation.

Toutefois, quelques petits aménagements furent jugés nécessaires. Sur chaque avion, on crut bon de monter des freins afin de faciliter les manœuvres au sol et les « points fixes », d'éviter les « chevaux de bois », et de donner plus de sécurité aux atterrissages sur les terrains exigus. Puis il fallut bien aménager une soute pour des bagages assez volumineux dont l'emport n'est pas prévu sur un avion de guerre. Enfin, nous fûmes forcés d'étudier la répartition, d'équilibrer les charges de l'outillage et des rechanges de bord en fonction d'un voyage de près de 25.000 kilomètres au cours duquel nos mécaniciens ne pouvaient disposer qu'exceptionnellement d'un atelier de réparation.

Notre préparation, qui ne devait rien laisser à l'imprévu, était limitée d'avance à quelques semaines, exactement soixante jours qui, parallèlement à la préparation matérielle des moteurs et des avions, devaient être utilisés à l'entraînement des pilotes en vol d'escadre, ainsi qu'au perfectionnement des observateurs dans le maniement pratique des instruments de navigation et de radiotélégraphie, à l'étude cartographique et à la compilation de toute la documentation géographique concernant notre itinéraire.

J'indique ici en passant que tous nos exer-

cices en commun devaient viser à l'acquisition de cette discipline réflexe et de cette homogénéité si indispensables à la bonne évolution de toute action entreprise à plusieurs. Je crois que nous remplîmes aussi parfaitement que possible la dernière partie de ce programme de préparation. Ce me fut une vraie satisfaction de voir avec quel enthousiasme et quelle bonne humeur les éléments disparates et les fortes individualités qui composaient mon personnel se soumièrent intelligemment à cette discipline et mirent en commun pour le succès de notre entreprise leur science individuelle, leurs connaissances professionnelles et les ressources de leur énergie...

J'en rends grâce ici solennellement à tous mes chers équipages sans aucune distinction de grade ou de fonction : officiers et sous-officiers, pilotes, observateurs et mécaniciens dont le cœur fut constamment à la hauteur de la tâche que nous eûmes à accomplir!

Quels passionnants problèmes aussi n'avions-nous pas à résoudre pour des Aviateurs!... Le sable soulevé sur de nombreux terrains par le souffle des hélices ne présenterait-il pas une impossibilité aux départs et aux atterrissages en groupe? Le Sahara et la Forêt Equatoriale étaient-ils des obstacles sérieux au survol d'une masse d'aviation se déplaçant en ordre serré? Le régime climatique des pays que nous devions

traverser nous permettrait-il de respecter l'horaire de marche et l'itinéraire que nous nous étions imposés à l'avance? N'aurions-nous pas des déconvenues dans le service mécanique que nous attendions de certains organes comme dans le fonctionnement pratique de certains services techniques?

Bien des questions d'ordre géographique ou aéronautique, et d'intérêt national nous le savions, attendaient notre réponse. Plusieurs d'entre nous avaient dû s'assimiler les données de chacun de ces sujets d'étude requérant un examen particulier.

Une autre préoccupation, et non des moindres, concernant les difficultés de ravitaillement et de réparations, les risques courus par un avion isolé obligé d'atterrir en pays désertique, la faible capacité d'emport de nos appareils, nous amena à prévoir une organisation un peu spéciale et à constituer cette cellule de trois avions qui, à l'expérience, se révéla très heureuse. Chaque cellule, en principe indivisible, comprenait deux officiers et un sous-officier pilote, ayant comme passagers deux sous-officiers mécaniciens et un officier observateur. Les trois avions se partageaient les rechanges et l'outillage leur permettant de se dépanner. Tout observateur disposait d'un poste émetteur de T. S. F. en vol et des instruments de navigation qui lui seraient néces-

saires pour faire sa route en cas d'isolement de la cellule; chaque appareil, pouvant également se trouver seul pour une raison quelconque, était muni d'un poste spécial de T.S.F. permettant à l'équipage en panne de donner tous renseignements sur sa position. De plus, un poste récepteur était monté sur deux avions, dont le mien, afin que je sois tenu au courant, à chaque instant, de tout ce qui pouvait se passer dans l'escadre. Enfin, des aménagements spéciaux furent prévus pour emporter de l'eau et des vivres pour une vingtaine de jours.

J'ai pensé qu'il n'était pas inutile de rendre compte ici de cette œuvre de préparation parce que, tout en étant en partie la moins apparente de notre travail, elle représente peut-être le seul vrai record que nous ayons poursuivi.

On me permettra d'en rendre particulièrement hommage au Colonel BOUSCAT qui m'a brillamment secondé tant pendant cette préparation que pendant l'exécution du voyage. Mais nous fûmes cinquante-six individus attachés passionnément au même labeur et je m'en voudrais de citer tout autre nom sans faire l'appel de tous. N'est-il pas mieux de dire que le Gouvernement m'avait confié là la plus belle escadre que j'eus jamais l'honneur de commander en vol depuis la guerre?

Tout ne fut pas sans difficulté dans ce travail

de préparation et d'organisation. Nos exercices pratiques et notre entraînement furent considérablement gênés au cours de ces deux mois (du 5 septembre au 5 novembre) par le mauvais temps qui ne cessa de sévir dans le Midi de la France. Le mistral succéda sans cesse aux bourrasques du Sud-Est. Lorsque le vent cessait de souffler en tempête et que, par exception, la pluie ne tombait pas en tornades, nous étions assaillis par une invraisemblable nuée de ces sanguinaires moustiques de Camargue dont, soit dit en passant, nous ne rencontrâmes jamais l'équivalent ni en A.O.F., ni en A.E.F. Nous acceptâmes cet état de choses comme un entraînement préliminaire à la vie tropicale, mais il faillit bien compromettre notre préparation. Et c'est lui d'ailleurs qui, deux jours de suite, retarda la date prévue de notre départ... c'est lui aussi, il est vrai, qui augmenta notre impatience de prendre notre essor.

Nous parvînmes cependant très vite à ce moment; à l'aube du 8 novembre 1933, tout marcha avec une telle facilité qu'en un clin-d'œil nous nous trouvâmes tous en l'air voyant déjà fuir sous nos ailes les villes et les champs inondés de la Provence.

Le temps était gris et nous volions vers l'Afrique lumineuse sous un plafond de gros nuages bas; mais l'espoir de bien faire et la joie d'agir ensoleillaient déjà nos cœurs.



Qu'on me permette ici de faire une pose : Je ne crois pas devoir entreprendre la relation complète d'un voyage qui, par sa pénurie en aventures extraordinaires, déconcerterait sans doute les amateurs de romans aériens; car notre histoire fut aussi dépourvue de serpents, de caïmans, de lions et d'hippopotames qu'elle le fut d'avaries dangereuses ou de descentes en parachute parmi les anthropophages... Je reste cependant gêné de ne pouvoir pour le moins illustrer la lecture de notre journal de bord par quelques curieuses images des merveilleux pays que nous avons traversés dans leurs parties souvent très peu connues. Hélas, les fêtes passées ne nous ont pas encore laissé le temps de trier complètement et de mettre en clichés de projection les milliers de documents photographiques recueillis au cours de la Croisière. Je ne suis, pour le moment, en mesure d'aider l'imagination de mes auditeurs qu'en leur proposant la seule contemplation de la carte qui est derrière moi.

On m'excusera de remettre à une autre occasion le récit plus détaillé et plus complet de notre pérégrination! Cette dernière, pour n'avoir duré que quarante-cinq jours, ne peut se raconter en quarante-cinq minutes.

A seule fin cependant de satisfaire les curieux de sensations fortes et de ne pas leur laisser croire que notre voyage fut tout à fait dénué de ces

petites émotions qui font l'intérêt de notre métier, on me permettra d'extraire de notre carnet de route la relation d'un épisode saharien :

... ..

Cela débute au petit matin du 14 novembre dernier à Bidon V, par 22 degrés de latitude nord, au milieu du Tanesrouft, à 500 kilomètres de tout lieu habité, de toute civilisation élémentaire. Une pompe à essence peinte en blanc (probablement la plus solitaire du monde) et deux carrosseries d'auto-cars munis de couchettes, ont servi de point de ralliement à nos 28 avions et à la Compagnie Saharienne motorisée qui a convoyé jusque-là notre ravitaillement en carburant.

Transis par le froid glacial de la nuit saharienne, presque aucun d'entre nous n'a dormi; tout le monde attend impatiemment le radiogramme qui doit nous apporter les premiers Bulletins météorologiques du jour. Tous les avions sont parés au départ, les pleins sont faits, les équipages en tenue de vol sont rassemblés auprès de leurs Chefs de groupe, attendant les ordres.

L'annonce d'un violent vent de sable venant du Nord nous parvient en même temps que se lèvent les premières rafales. Il n'y a pas une minute à perdre si nous voulons sauver nos appareils des risques de la tempête, décoller tous avant

d'être aveuglés, et nous envoler vers Gao où l'on nous annonce le beau temps.

Ma décision est vite prise. Après un bref rapport, je donne l'ordre que tous les moteurs soient mis en route. Mais, tandis qu'ils chauffent au point fixe soulevant des tourbillons de poussière, les rafales redoublent de force. Elles secouent déjà violemment nos appareils dont les amarres ont été larguées, tandis que le ciel, de jaune clair qu'il était, se teinte brusquement en jaune rouge, sale et épais comme un brouillard engloutissant.

Je donne le signal du décollage avant qu'il ne devienne complètement opaque et, bien alignés, trois par trois, les avions de l'escadre s'envolent debout au vent, face au Nord. Ces machines fantômes, dans un effort aveugle, mais discipliné, montent à la recherche du soleil à travers une nappe de poussière quasi solide qui masque le ciel, l'horizon et le sol. Je suis bien sûr que 28 appareils ont été prendre, en roulant dans la poussière, leur position de départ. Mais cette opération, aussi rapidement qu'elle ait été menée, a duré encore trop longtemps. Les moteurs de la dernière cellule ont dû tourner 40 minutes au sol, absorbant, semble-t-il, tout ce que le Sahara peut contenir de sable...

Une cocotte n'a pu en digérer autant — son moteur s'est arrêté. La solidarité indéfectible de

la dernière cellule a fonctionné automatiquement et les cocottes bleues N<sup>os</sup> 10, 11 et 12 sont restées au sol, assistant au départ des autres avions de l'escadre.

Ces derniers cependant ont émergé à la surface de l'épaisse brume qui masque complètement notre point de départ et rend maintenant tout réatterrissage impossible. L'Escadre, volant en cercle depuis près d'une demi-heure, ne peut attendre plus longtemps les retardataires; j'envoie par radio l'ordre aux trois avions qui, je pense, n'ont pas encore pu décoller, de rester camper à Bidon V et de ne partir que sur nouvel avis. Et nous mettons le cap sur Gao, obligés de nous fier exclusivement à nos compas et aux éléments de navigation donnés par le sondage aérologique de la nuit. A ce moment, une crainte secrète me tient : Je me demande si je n'ai pas trop accordé de crédit à notre méthode de navigation en vol groupé. Il me faut toute ma confiance dans les vertus de chacun pour comprendre que l'Escadre possède bien l'homogénéité et la souplesse qui sont également indispensables à la sécurité de la colonne qui navigue derrière moi. A 2.500 mètres d'altitude nous volons maintenant au-dessus d'une mer opaque de poussière au travers de laquelle il est impossible de rien voir du sol, nous nageons littéralement dans une atmosphère si chargée de particules solides que

le soleil nous apparaît comme masqué par un écran.

Pendant près d'une heure, nous marchons ainsi en vol rectiligne dans l'espoir, longtemps déçu, que la blancheur d'une des balises qui jalonnent la grande piste saharienne arrivera à percer l'opacité du voile qui nous sépare de la terre. Nous appelons de tout notre cœur la vue d'un repère qui nous confirmera que nous sommes dans la bonne voie. Je ne sors de cette situation qu'au bout de 120 kilomètres de vol anxieux, distrait seulement de cette anxiété par la lecture des comptes rendus de navigation, télégraphiés à intervalles réguliers par les Observateurs. J'aperçois enfin la balise désirée et je retrouve avec bonheur la piste dont la visibilité augmente progressivement. Je connais alors l'inanité de mes craintes, mais je me trouve assailli aussitôt par une autre préoccupation qui me tiendra jusqu'à l'atterrissage : Que deviennent les trois avions restés à Bidon V ? Comment supportent-ils la tempête ? Les mécaniciens, dans de telles conditions de travail, vont-ils pouvoir réparer la panne qui immobilise l'un d'entre eux ? Comment ces trois avions pourront-ils rejoindre Gao à travers le vent de sable qui, la prévision météo le dit, doit durer au moins trois jours encore en augmentant de vitesse et d'étendue ? Dès que je touche au sol à Gao, on me remet un radiogramme. J'apprends en un ins-

tant (et en moins de mots que j'en emploie pour le dire) que la réparation a été faite grâce à des prodiges d'habileté des mécaniciens, que la vitesse du vent atteint plus de 90 kilomètres à l'heure, qu'il ne reste plus qu'à recapoter l'avion et que la cellule se tient prête à partir sur mon ordre, quitte à atterrir en route si la nuit doit la surprendre avant qu'elle n'atteigne Gao. En attendant, ancrés au sol, les roues enterrées jusqu'au moyeu, les avions amarrés solidement face au vent résistent remarquablement.

Encore une fois je me trouve placé dans l'obligation de prendre une décision d'extrême urgence car il est déjà midi lorsque je suis en possession de tous les éléments d'appréciation météorologiques. Je décide de faire confiance aux équipages de cette cellule. Isolés de l'escadre, à 700 kilomètres plus au nord, ils sont dans une situation matérielle et morale que j'imagine facilement. J'envoie donc au Chef de cellule l'ordre télégraphique de rejoindre l'escadre sans délai si le vent n'accélère pas sa vitesse et si les avions peuvent décoller avant midi et demi, dernier délai.

Par retour, à midi 30 exactement, je reçois du poste radio de la section saharienne restée à Bidon V l'avis que les trois avions ont décollé et viennent de disparaître dans les nuages de sable, volant très bas en direction du sud... Et

me voilà dès lors replongé dans une inquiétude de tous les instants. Me voilà attendant les radios que le Chef de cellule envoie de quart d'heure en quart d'heure pour signaler son point, dire sa progression et indiquer sa vitesse. Il le fait avec précision par la voie la plus laconiquement réglementaire qui soit. Il m'est difficile pourtant de réagir contre l'émotion ressentie à la lecture de ces messages qui me racontent inconsciemment le petit drame vécu par trois cocottes bleues volant à tire d'ailes au ras du désert vers un point sur le Niger.

Les gens avertis apprécieront sans doute le magnifique courage et l'énergie farouche des équipages qui, mettant à profit la vitesse et la direction du vent, se lancèrent délibérément dans la tempête, sans souci des terribles remous qui secouaient leurs appareils comme de frères esquifs!

Quant aux chasseurs et aux amateurs d'impressions inédites, ils imagineront quelles purent être les sensations de ces six navigateurs voyant défilé le Sahara à près de 300 kilomètres à l'heure, levant subitement une horde d'antilopes, puis un troupeau d'autruches affolées et, aux approches du Niger, sortant tout à la fois du vent de sable et du désert, pour apercevoir enfin le miroitement du soleil couchant dans les eaux du grand fleuve.

Dirai-je que mes émotions personnelles de ce jour-là ne prirent fin qu'avec l'atterrissage à Gao de mes trois retardataires qui venaient de réaliser ce qu'en notre jargon nous appelons une belle performance.

Là s'arrête le récit épisodique que je voulais faire; il me reste à vous dire quelques mots en manière de conclusion.

Les orateurs sont nombreux qui se sont adressés à nous au cours de nos dernières réceptions pour nous assurer de l'utilité de ce qui fut pour nous un beau voyage. A les entendre, il faut bien convenir du bonheur avec lequel il semble que nous ayons atteint aux multiples buts techniques, matériels et moraux qui avaient été donnés à notre Croisière.

De cette réussite, il m'appartient de ne tirer que des enseignements militaires qui ne peuvent intéresser directement cet auditoire et je laisserai à des voix plus autorisées que la mienne le soin de mesurer les résultats moraux, économiques et politiques de la grande expérience que mes compagnons et moi avons eu la chance de mener à son terme.

On permettra cependant, au Soldat et à l'Aviateur que je suis, de souligner quelques-uns des heureux effets de cette entreprise :

Avoir donné à nos forces aériennes l'occasion

de prendre plus complètement conscience de leur véritable vocation coloniale;

Avoir prouvé l'excellente qualité du matériel français; celui-ci, en dehors de quelques pannes insignifiantes qui ne nous ont jamais empêché de rejoindre un terrain d'Aviation, n'a pas eu la moindre défaillance. Cela nous le devons, non seulement à nos constructeurs, mais aussi à nos mécaniciens qui ont toujours fait preuve d'une activité, d'un dévouement et d'une conscience professionnelle au-dessus de tout éloge;

Avoir pu constater que l'infrastructure des routes aériennes de l'Afrique permet dès maintenant d'ouvrir les lignes commerciales indispensables à la vie moderne d'un grand peuple. Nous y avons trouvé de beaux terrains de recueil tous les 30 à 40 kilomètres, souvent créés en pleine forêt équatoriale, des terrains de base munis d'installations modernes, une radio toujours alertée qui nous suivait en vol minute par minute, un service météorologique qui, bien que récemment organisé, nous a rendu de grands services;

Avoir ouvert à notre Armée de l'Air (qui a besoin de mesurer constamment ses énergies) un nouveau et vaste champ d'activité pacifique à l'échelle de sa vitalité et dans lequel elle est toujours sûre d'honorer ses ailes en servant le Pays!

En terminant, je tiens à régler publiquement plusieurs dettes de gratitude au nom de mes camarades et en mon nom personnel.

Qu'il me soit permis d'exprimer notre sentiment commun de déférente reconnaissance à l'égard des Hautes Autorités gouvernementales de l'Air, des Colonies, des Affaires Etrangères, de l'Intérieur, de la Guerre et de la Marine, qui concoururent à l'idée initiale de la Croisière, présidèrent à sa mise sur pied, à son ravitaillement et s'en firent les animatrices éclairées et tutélaires.

J'adresse nos remerciements respectueux à Messieurs les Gouverneurs Généraux de l'A. O. F., de l'A. E. F. et de l'Algérie; à Messieurs les Résidents Généraux de la France en Tunisie et au Maroc; à Messieurs les Gouverneurs et Administrateurs qui nous ont offert, à chaque étape, l'appui efficace, le renseignement utile, l'hospitalité proverbiale, qu'on ne trouve aussi parfaite qu'à la Colonie.

Je veux remercier aussi Messieurs les Généraux Commandants Militaires et dire combien l'aide précieuse, toujours intelligente et infiniment dévouée de nos chers camarades des Corps d'occupation de l'Afrique du Nord, de l'A.O.F. et de l'A.E.F. a grandement facilité notre tâche.

Il m'est également agréable de proclamer au

Gouvernement Espagnol, aux Hautes Autorités de la Ville de Carthagène, aux Aviateurs de l'Armée et de la Marine espagnoles, qui nous reçurent si magnifiquement à Los Alcázares, combien nous avons apprécié leur accueil, le plus généreux, le plus prévenant et le plus amical qui soit. Qu'ils nous permettent de rappeler que c'est chez eux que nous fîmes notre première expérience gastronomique... et c'est un fait que, pendant des croisières de ce genre, il faut un véritable entraînement pour résister à la cordialité de tant d'hôtes charmants!

Enfin, nous tenons par-dessus tout à envoyer notre meilleure pensée et l'expression de notre inoubliable souvenir aux Populations Européennes et Indigènes des vingt-deux grandes cités africaines à qui nous avons transmis le salut de la France et dont nous rapportons ici le message de fidélité envers la Mère-Patrie.



## Equipages de la Croisière Aérienne Africaine

|                            |                                  |
|----------------------------|----------------------------------|
| Général VUILLEMIN          | Lieutenant-Colonel GIRIER        |
| Capitaine ORSELLI          | Capitaine VERCOUTER              |
| Lieutenant-Colonel BOUSCAT | Capitaine GAILLARD               |
| Adjudant-Chef TRITCH       | Sergent VITTE                    |
| Capitaine ANDRIEU          | Sergent LIBERT                   |
| Sergent-Chef PARIS         | Sergent-Chef CHAMBOSSE           |
| Lieutenant-Colonel RIGNOT  | Lieutenant de Vaisseau PAQUIER   |
| Adjudant-Chef CUNY         | 1 <sup>er</sup> Maître DIEUDONNÉ |
| Capitaine GÉRARDOT         | Lieutenant de Vaisseau MATHON    |
| Adjudant-Chef DOURTHE      | 1 <sup>er</sup> Maître LE BIHAN  |
| Capitaine de CASTETS       | Capitaine THIBAUDET              |
| Adjudant-Chef FERMAN       | Sergent MORELLO                  |
| Capitaine NOIR             | Commandant de TURENNE            |
| Adjudant-Chef BAUDENS      | Sergent-Chef MARTINET            |
| Lieutenant de TOURTIER     | Capitaine DÉVÉ                   |
| Sergent LACAVE             | Adjudant-Chef LEBOURG            |
| Commandant DELAÎTRE        | Capitaine PENNÈS                 |
| Adjudant-Chef PIETU        | Adjudant-Chef MAYADOUX,          |
| Capitaine BAILLY           | Capitaine CRESTEY                |
| Adjudant-Chef DUBOSC       | Sergent-Chef VERTHEIL            |
| Lieutenant BISCH           | Lieutenant GARDE                 |
| Sergent-Chef BINDREFF      | Adjudant SORBON                  |
| Capitaine MORRAGLIA        | Commandant PELLETIER DOISY       |
| Adjudant JEANNEL           | Adjudant GUIRRIEC                |
| Capitaine CLAUSSE          | Commandant PAPIN                 |
| Sergent-Chef LE MEE        | Adjudant BOURRIT                 |
| Lieutenant MICHAUD         | Capitaine DAVID                  |
| Adjudant-Chef MOREL        | 1 <sup>er</sup> Maître QUEUGNIET |