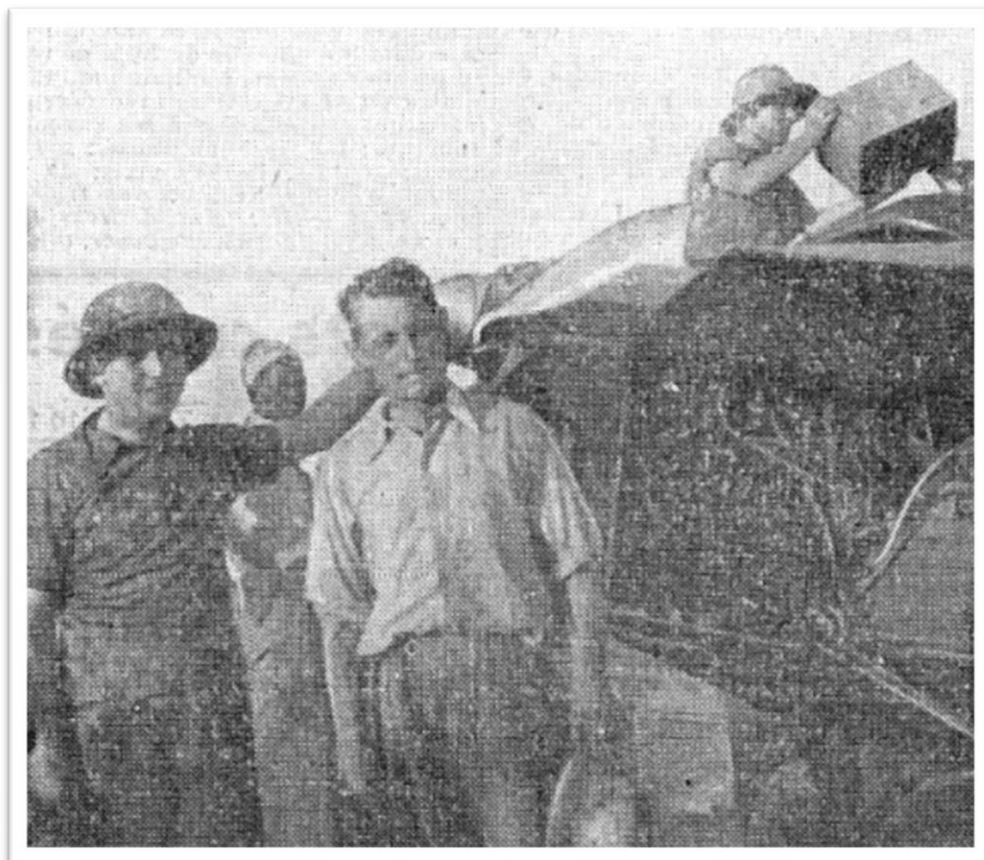


UN BEAU VOYAGE AÉRIEN DE 10 800 KILOMETRES

Les péripéties du raid de Mœnch et Catinot : France-Madagascar

I. Au-dessus de la Méditerranée, du désert de Cyrénaïque, de la vallée du Nil... Décollages périlleux. Fuites d'huile, arrêt forcé à Mozambique...

par JEAN CATINOT



Christian Moench (à gauche) Vyé, le mécanicien d'Assollant, et Catinot qui font le plein d'essence à Panel de Mozambique

Christian Moench et Jean Catinot se sont envolés de l'aérodrome d'Istres le (mercredi) 24 octobre (1934 à 0h 00+) pour s'attaquer au record France-Madagascar qui est détenu par André Salel et Marcel Goulette, qui ont été depuis victimes, l'un et l'autre, d'accidents mortels.

Moench et Catinot allaient surpasser la performance de Salel-Goulette (4 jours 7 heures 30') lorsqu'une panne les immobilisa à Mozambique, sur la côte est de l'Afrique. Et Moench et Catinot échouèrent au port.

Mozambique, novembre.

Et voilà ! Nous sommes immobilisés à Mozambique pour une période indéterminée. Peut-être vingt-quatre heures, peut-être quinze jours.

Quatre jours qui avaient mis nos énergies à bout ; 53 heures de vol dont 20 de nuit ne sont plus aujourd'hui qu'un effort vain, une joie brusquement éteinte.

Nous en aura-t-elle donné des espérances et des désespoirs cette tentative de liaison rapide France-Madagascar !

Ce matin (*dimanche 28 octobre*) nous pouvions encore espérer battre le record, tout au moins l'égaliser, et, en mettant les choses au pis, l'approcher de quelques heures. Ce n'était déjà pas si mal, et à Dar-ès-Salam, où nous étions arrivés — après quels avatars — dans les temps effectués par les recordmen, nous avions l'avantage sur eux de savoir, à quelle heure exactement nous devons partir pour avoir des chances de succès.

Le sort ne l'a pas voulu et nos 10 000 kilomètres ne sont rien puisqu'il en reste encore 800 à accomplir. En sport, seul le résultat compte... match perdu !

OOO

Mardi 23 octobre, à Istres, où nous nous sommes posés dans l'après-midi et où nous attendions le bulletin météorologique pour prendre le départ nous nous sommes aperçus que l'huile fuyait par les joints du carter. Des mécanos de la base aérienne mis gracieusement à notre disposition par le colonel Baltus, resserrent les boulons.

« Ce ne sera rien », nous déclarent-ils.

À 11 heures du soir les derniers bulletins météo nous sont communiqués :

« Temps nuageux ; une dépression est signalée sur le golfe de Gênes et gagne la Corse ». Il faut décoller sans tarder ou notre départ, pendant la période de pleine lune, est compromis.

À minuit nous sommes sur le terrain ; le moteur de 120 CV de l'*Alsa* est mis en route et à pleine charge, guidés par les feux d'une automobile, Christian Moench décolle magnifiquement l'appareil.

Nous voici longeant la côte jusqu'à Antibes, où nous bifurquons en direction de la Corse. Les nuages bas nous obligent à voler à 100 mètres des flots, que nous ne distinguons cependant à peine en raison de la nébulosité.

L'île de Beauté est laissée à gauche ; nous coupons sur la Sardaigne et arrivons au petit jour sur la côte africaine. En raison des escarpements de la côte nous prenons de la hauteur et nous nous trouvons sur une mer de nuages aux formes les plus imprévues mais qui nous privent de toute visibilité au sol.

OOO

Nous naviguons au compas et apercevons enfin la terre vers Kairouan.

À 6h 35 du matin (*mercredi 24 octobre*) nous atterrissons à Gabès (1 300 km) pour faire les pleins. Notre carter perd de l'huile à tel point que notre réservoir est presque à sec.

Un mécano donne encore un tour de clé aux boulons et, après avoir perdu 2 heures 30, nous repartons pour Benghazi où nous arrivons à 15 heures.

Réception très amicale par les officiers de la base aérienne italienne qui mettent une équipe de mécaniciens à notre disposition. Les joints du carter sont changés mais ce n'est là qu'une réparation de fortune. Nous pouvons poursuivre en toute tranquillité, nous déclare-t-on, mais à condition de compléter la réserve en huile le plus souvent possible car, en raison de la fuite impossible à neutraliser complètement, notre consommation sera de beaucoup supérieure à celle prévue.

Poursuivre dans ces conditions une performance de vitesse nous apparaît impossible et nous avons un instant l'intention de nous rendre au Caire tout doucement et où nous trouverons le matériel nécessaire pour effectuer la réparation complète.

OOO

Arrêt à Tolnuch à 8h 35 (*jeudi 25 octobre*) d'où nous repartons une heure plus tard.

C'est alors que nous décidons de continuer malgré tout en multipliant les arrêts avec un minimum de perte de temps.

Nous coupons sur le désert de Cyrénaïque, dont le spectacle est peu réjouissant. À 13h. 20 nous atteignons la vallée du Nil, à 150 kilomètres au sud du Caire.

Bref arrêt à Assyut pour l'huile et, favorisés par un vent arrière, nous dévalons rapidement la vallée du Nil

À 17 heures nous survolons Louqsor et poursuivons vers Assouan, mais la nuit tombant rapidement et ayant perdu dans notre course vers l'Est plus d'une heure de jour, nous revenons nous poser à Louqsor.

Nuit magnifique qui nous incite à repartir le plus rapidement.

À 1 heure du matin (*vendredi 26 octobre*), sans avoir pris le moindre repos, nous décollons, aux seuls phares d'une voiture placée au bout, du terrain, d'une piste sablonneuse, ce qui ne présente, pas certains risques.

Christian Moench s'en tire avec maestria et nous voici voguant vers Khartoum où nous arrivons à 9 heures du matin. Bref arrêt redécollage rapide pour Juba où nous nous posons à la chute du jour.

Nous avons dans la journée réalisé 2 600 kilomètres. Ce qui nous donne pour les trois premières étapes un total de 6 470.kilomètres.

Ce retard sur notre horaire, malgré nos arrêts pour l'huile, n'est pas tellement important pour nous décourager et nous décidons de repartir peu après minuit ; les autorités soudanaises ne l'entendent pas ainsi et nous interdisent formellement de décoller avant le jour. De hautes montagnes bordent le terrain et ont occasionné, plusieurs accidents mortels, ce qui a-motivé cette mesure à laquelle nous devons cependant bien nous conformer.

OOO

Ce n'est qu'à 5h 10 (*samedi 27 octobre*) que l'autorisation de départ nous est donnée. Navigation difficile à travers le massif montagneux qui entoure les grands lacs de l'Est africain. Nous passons entre le Kenya fier de ses 5 200 mètres, et le

Kilimandjaro qui le bat de 700 mètres et se trouve être la plus haute montagne africaine.

Dans le survol de la brousse, de nombreux troupeaux s'enfuient au bruit du moteur.

À 15 heures nous arrivons sur l'océan Indien, que nous abordons face à Zanzibar.

Végétation luxuriante tout au long de la côte qui nous emmène à Dar-ès-Salam où l'**Alsa** se pose à 16h 30, sur un terrain très bon mais de dimensions très réduites.

OOO

En trois jours et 16h 30, nous avons couvert 8 570 kilomètres.

Très cordiale réception d'un cercle de jeunes Anglais, qui nous encouragent chaleureusement. À Dar-ès-Salam nous égalons le temps de Salel et Goulette lors de leur voyage de record.

Nous apprenons que nos deux regrettés camarades étaient parus à trois heures du matin, ce qui nous décide à précipiter le départ. Depuis quatre jours nous avons dormi 12 heures, mais l'espoir d'atteindre le but nous procure une nouvelle énergie.

L'**Alsa** est chargé à bloc et pourrait, si ce n'était toujours l'anormale consommation d'huile, atteindre Tananarive sans escale, mais en raison de celle-ci nous jugeons plus prudent de vérifier la consommation de lubrifiant à Mozambique où nous nous arrêterons le strict temps nécessaire.

Décollage périlleux à Dar-ès-Salam devant une centaine d'Anglais en smokings blanc et toilettes de soirée qui sont peut-être venus avec l'obscur espoir de voir dévorer le dompteur.

Des voitures sont disposées sur la piste afin de nous indiquer par leurs feux, la distance limite à laquelle nous devons avoir décollé.

À minuit 30, dimanche (30 octobre) matin, l'**Alsa** s'élance du bout de la piste, accélère son allure et péniblement s'arrache après le dernier feu. Nous frôlons les branches de palmiers et décrivons un grand cercle pour prendre la direction. À la lueur des phares nous distinguons nos amis Anglais qui nous font des signes d'amitié. Christian Moench s'éponge le front ; nous avons véritablement eu chaud.

OOO

Descente très pénible au long de la côte ; les nuages très bas et une brume intense gênent considérablement, notre marche. À 5h 15 nous sommes cependant à Mozambique.

Rapidement nous complétons la réserve d'huile et repartons en ayant perdu à peine un quart d'heure.

Nous sommes épuisés, mais le moral est excellent.

Nous voici sur la baie de Mozambique prêts à nous élancer sur la mer, vers Madagascar, distante seulement de 400 kilomètres, lorsque ,le moteur donne des signes de défaillance. Sans perdre un instant, Christian Moench vire, prend la direction du terrain et pose l'appareil avec une science consommée malgré des vibrations inquiétantes provenant d'une insuffisance de carburation.

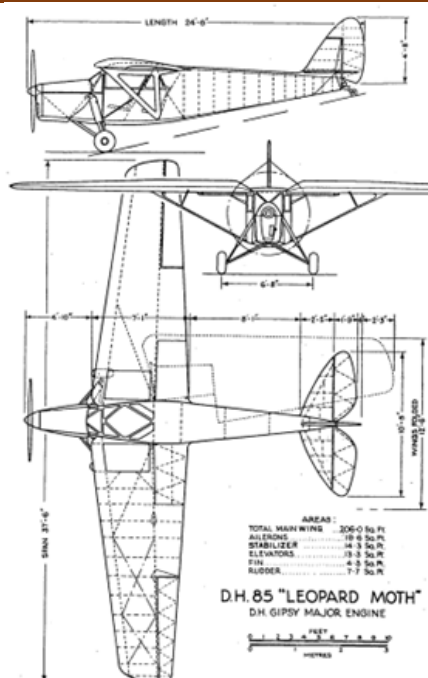
Au sol un rapide examen nous permet de constater que nos deux pompes d'arrivée d'essence sont désamorçées sans pouvoir nous en expliquer la cause.

Nous recherchons vainement un mécanicien ; à 10 heures du matin, au milieu d'une cohue de nègres et sans pouvoir espérer aucun secours, ni pouvoir aviser — les postes de-télégraphe et de radio étant fermés — nous replions les ailes de l'*Alsa* avec beaucoup de lassitude au corps, et d'amertume au cœur. —
(À suivre.)

JEAN CATINOT

De Havilland Léopard Moth D.85 à moteur Gipsy de 140CV

- Longueur : 7,47 m
- Envergure : 11,43 m
- Hauteur : 2,67 m
- Masse à vide : 586 kg
- Vitesse maximale : 221 km/h
- Vitesse de croisière : 192 km/h
- Distance franchissable : 1 151 km
- Plafond : 6 560 m
- Vitesse ascensionnelle : 168 m/min
- Charge alaire : 30,68 kg/m²
- Rapport poids-puissance : 4,50 kg/ch

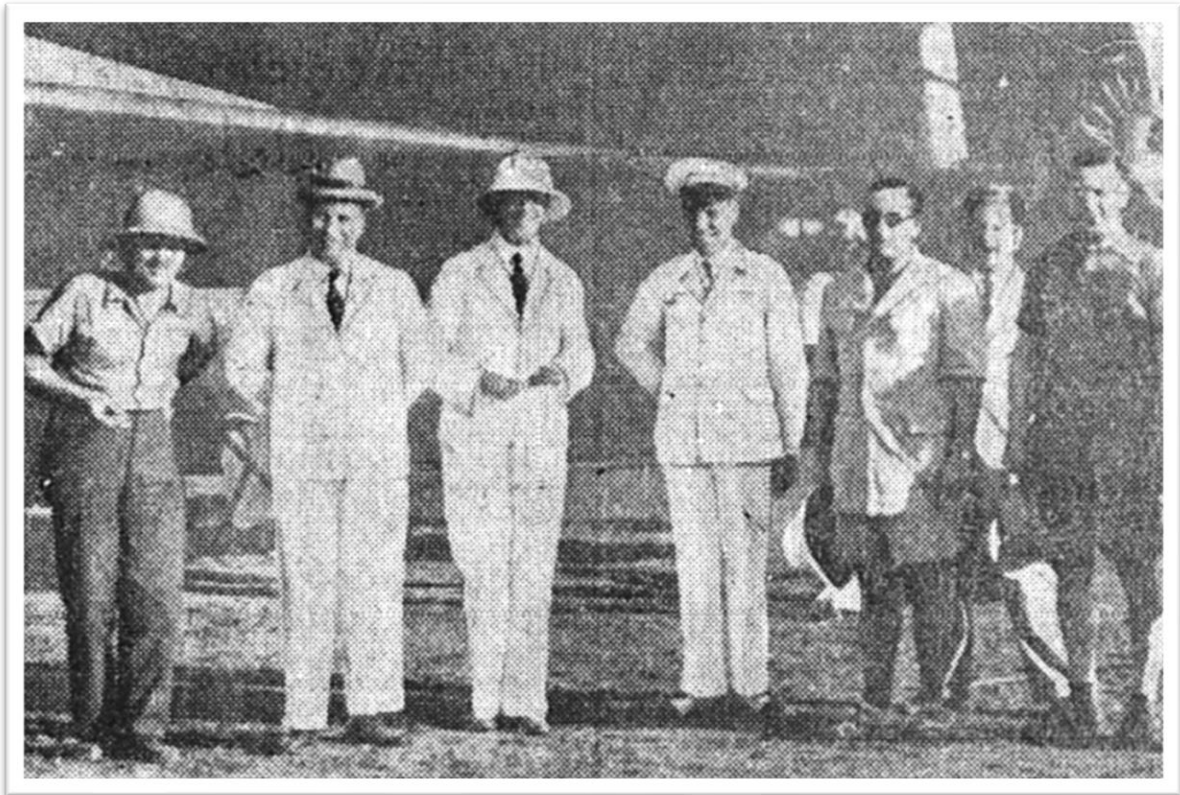


UN BEAU VOYAGE AÉRIEN DE 10 800 KILOMETRES

Les péripéties du raid de Mœnch et Catinot : France-Madagascar

II. Dépannés à Mozambique par Assollant. - L'atterrissage forcé sur le mont Trampoketa. - Un car providentiel. - Le chaleureux accueil à Tananarive.

par JEAN CATINOT



Sur le terrain de Mozambique. De gauche à droite : Catinot, le gouverneur de Mozambique, son adjoint, l'administrateur de Lumbo, Assollant, Moench.

Nous voici depuis bientôt huit jours à Tananarive, où les réceptions succèdent aux réceptions. On a vraiment été très « chic » pour nous. Nous n'avons pas battu le record, mais la capitale malgache ne nous en a pas moins fait un accueil chaudement cordial.

La liaison a été réalisée en 6 jours, ~~5~~⁷ 10 heures (*13 heures moins 3 heures pour tenir compte du décalage horaire : 3 fuseaux traversés vers l'est*) après deux jours d'arrêt à Mozambique. Nous-mêmes, lorsque nous nous sommes trouvés arrêtés par suite de notre panne à 800 kilomètres du but, n'en espérions pas tant !

Cette performance, nous avons pu la réaliser grâce à l'esprit sportif de M. le gouverneur général Cayla, qui, à l'annonce de notre arrêt, mit tout en œuvre pour nous dépanner ; nous la devons à ce charmant camarade Assollant, qui fonça sur Mozambique, nous amenant son mécanicien Vyé, qui en rien de temps, et avec une compétence que nous nous plaisons à reconnaître, délimita les dégâts.

Les tuyaux d'alimentation d'essence étaient obstrués par une bulle d'air ; il n'en fallait pas davantage pour que nos trois réservoirs, largement ouverts, aucune goutte d'essence ne coulât. À trois heures de l'après-midi, le lundi ~~28~~²⁹ octobre, Vyé avait terminé son travail et Christian Moench effectuait trois heures d'essais donnant toute satisfaction.

La soirée se passa, cordiale, dans une petite-villa que « Lefèvre et Assollant occupent à Mozambique au cours de leur liaison postale Tananarive-Broken-Hill.

Assollant nous prépara, avec une science consommée, une magnifique choucroute que nous dégustâmes sans pain, la provision étant épuisée.

Soirée délicieuse sur la terrasse, où nous sommeillâmes sur une chaise-longue en dévidant des souvenirs. La brise se jouait dans les branches de palmiers du ciel constellé d'étoiles, une d'elles se détachait par instant et tombait verticalement, laissant derrière elle une traînée pourpre.

À 5 heures du matin (*mardi 30 octobre*), au lever du jour, nous étions auprès des appareils. « Partez les premiers, nous disait Assollant, je signalerai notre départ par T.S.F. »

À 5 h. 10, nous étions sur la baie et nous nous engagions sur la mer, tandis que le trimoteur d'Assollant, prenant à son tour le départ, partait pour sa mission vers Broken-Hill.

Avant notre départ, Assollant avait eu le très chic geste de nous abandonner ses ceintures de sauvetage dont nous étions dépourvus, s'en privant lui-même pour le voyage de retour.

Sur ses conseils, au lieu de piquer sur le cap Saint-André, nous prenions la route qui passe sur l'îlot Juan de Nova, que nous survolions deux heures après notre départ. Quarante minutes plus tard, nous apercevions les côtes de Madagascar. Une légère erreur de navigation nous empêchait de trouver le terrain de Maïntarana et, plutôt que de risquer la panne, nous nous dirigeons vers le Nord en direction de Majunga, d'où la route bordée de terrains de secours devait nous conduire sans Inquiétude à Tananarive.

Cette mesure de prudence devait heureusement nous servir.

À 100 kilomètres de la capitale malgache, le manomètre d'huile tombait à zéro ; Christian Moench coupait immédiatement et, hélice en croix, atterrissait à 1 500 mètres d'altitude sur le mont Trampoketa, sur le terrain de secours n°5, que nous inaugurons ainsi sans le savoir et sans le vouloir.

En ce lieu désertique, où passe une voiture toutes les 48 heures, nous eûmes la chance de voir arriver un car une demi-heure, après notre atterrissage et alors que nous nous étions aperçus qu'il nous restait 300 grammes d'huile dans le réservoir.

Après de longues explications avec le chauffeur du car, celui-ci, sur l'insistance des voyageurs, consentait à nous céder environ trois litres d'une huile quelconque qu'il possédait dans un bidon.

Cela nous permettait de nous poser à 1 heure de l'après-midi, à Tananarive, où une foule énorme nous attendait sur le terrain d'Ivato depuis 9 heures du matin.

M. le gouverneur général Cayla était là en personne, entouré des personnalités civiles et, militaires, du Comité de l'Aéro-Club et de nombreux amis. Un vin d'honneur était servi au mess, au cours duquel M. Cayla nous félicitait chaleureusement

ooo

Huit jours se sont passés depuis notre arrivée. Tananarive nous a réservé la réception la plus charmante, la plus cordiale.

Nous avons dû assister à de nombreux dîners, donner nos impressions dans la presse locale, parler au micro de Radio-Tananarive.

Jeudi (*1^{er} novembre*), nous avons été les hôtes de M. le gouverneur général Cayla, administrateur de la lignée des Lyautey, dont l'énergique impulsion se fait sentir à Madagascar dans tous les domaines.

M. le gouverneur général Cayla présente, en outre, l'avantage d'être un brillant pilote et, comme tel, s'est rendu compte des difficultés que nous avons rencontrées.

En termes aimables, il a bien voulu nous dire combien l'avait peiné la malencontreuse panne qui nous avait privés du succès.

Samedi matin (*3 novembre*), à notre tour, nous avons été saluer le gouverneur général qui, seul à bord de son avion et escorté de trois appareils, partait pour une tournée d'inspection de plusieurs jours.

La veille, jour des Morts, le gouverneur général, qui avait visité les différents cimetières, était venu déposer une couronne sur le monument d'Ivato aux morts de l'aviation coloniale, sur lequel s'inscrivent les noms de Goulette, Salel, Arrachart, Roux, Caillol, Dodement et Devoost.

À sa suite, Lefèvre et Assollant, Mœnch et moi-même, nous nous sommes recueillis au pied de ce monument sur lequel figurent les noms de nos aînés. Et nous nous sommes préparés pour repartir vers la France, encouragés par René Lefèvre et Jean Assollant, qui exploitent depuis la fin du mois de juillet, et Dieu sait avec quel succès, la ligne postale Tananarive-Broken-Hill.

JEAN CATINOT

Compléments photographiques

Collection François-Xavier Bibert

