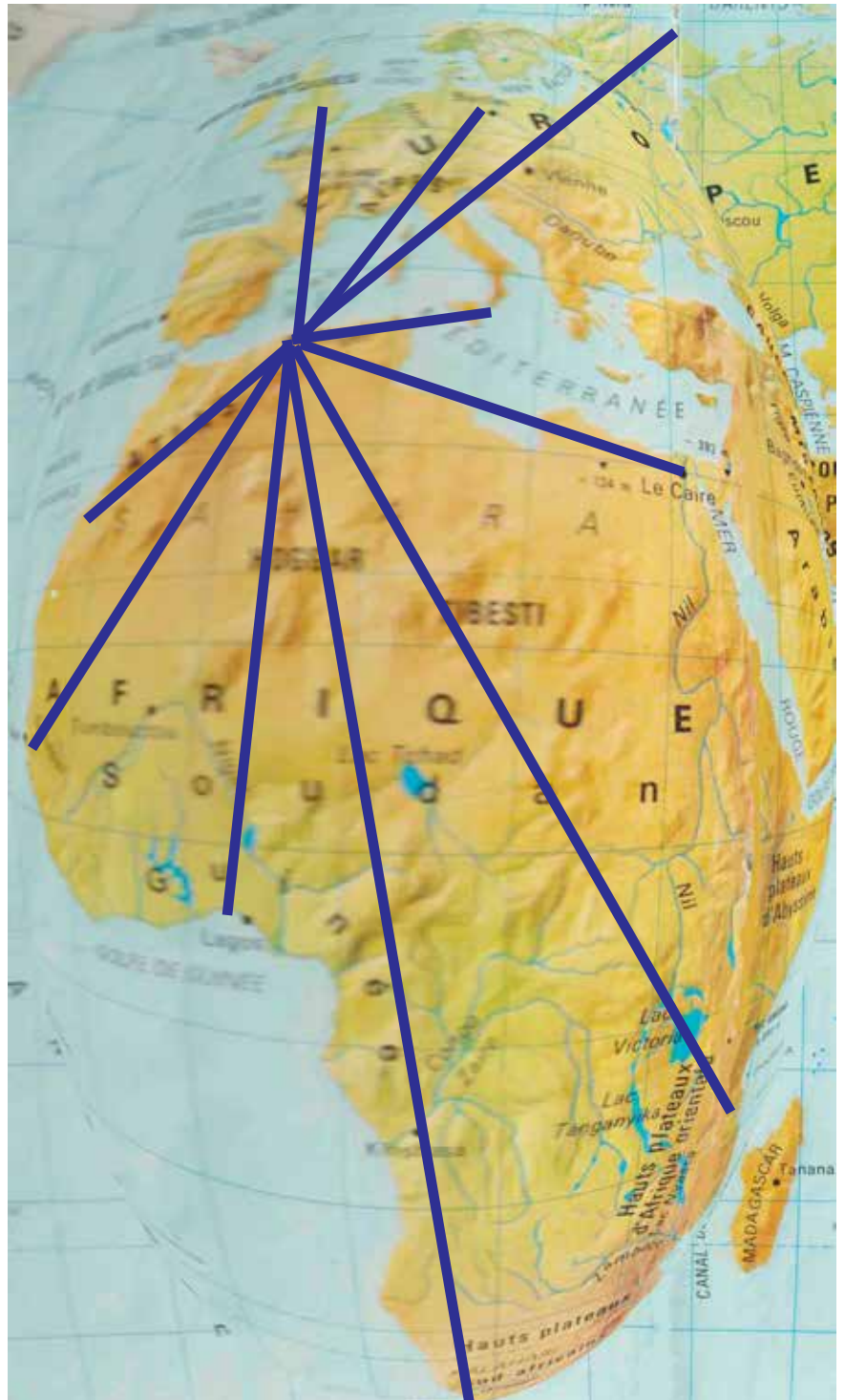


Une famille volante



Jacques Frachon-Germain

Mise en page par Pierre Jarrige

La meilleure présentation de l'enthousiasme pour l'Aviation qui anime la famille Germain est celle de Jean Germain dans le « Parrainage » qu'il a fait pour la revue *Le Manche à Balai* dans le numéro de février 1934 :

PARRAINAGE

Toute l'Algérie connaît M. Jean Germain. Il est donc superflu de le présenter à nos lecteurs.

A côté de sa haute personnalité, M. Germain est pour nous le doyen des pilotes en Algérie et le représentant d'une famille particulièrement aérophile.

A plusieurs reprises, cette famille a inscrit son nom au palmarès glorieux de l'aviation française.

Nous prions M. Jean Germain de recevoir nos félicitations les plus vives et nous tenons à lui dire combien nous sommes sensibles aux souhaits qu'il formule à notre égard.



M. JEAN GERMAIN

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez demandé de parrainer votre numéro de Février ; j'ai accepté, mais j'en suis encore à me demander comment vous avez pu estimer que j'avais un titre quelconque à un tel honneur.

Je suis pilote, m'avez-vous dit, d'autres le sont et, de plus, mon expérience est toute fraîche ; il y a deux ans, j'ignorais tout et je n'avais, sur l'Aviation, que le mince vernis, donné par la lecture des journaux et des revues, que possède tout Français moyen. Mon baptême de l'air et mon école de pilotage m'ont ouvert les yeux : l'Aviation m'a conquis.

L'Aviation privée existe, elle n'est pas dangereuse, le nombre d'heures de vol réalisées en Algérie sans le moindre accident le prouve clairement. Elle permet de se déplacer confortablement, vite et loin, et elle donne des plaisirs inestimables.

Piloter, c'est à la portée des trois quarts des individus, quel qu'en soit l'âge et, plus les avions se perfectionneront, plus le nombre de personnes inaptés ira diminuant.

Voyager, aucune difficulté, si l'on s'entoure de quelques précautions élémentaires : de bonnes cartes, et ne pas partir sans prévisions météorologiques. L'avion est incontestablement le moyen le plus économique de faire du grand tourisme et il surclasse en vitesse et en prix toutes les croisières maritimes.

Il faut donc développer le goût des voyages, d'autant plus que l'avion est alors un moyen excellent de propagande nationale à l'étranger. Je me souviendrai toujours des réceptions chaleureuses que les Autorités italiennes, égyptiennes, anglaises et portugaises nous réservèrent à chacune des étapes de notre voyage autour de l'Afrique, et combien toutes furent frappées par notre voyage, pourtant si facile.

Les Aéro-Clubs, les aviateurs doivent faire, autour d'eux, une active propagande en faveur de notre Aviation, pour amener à elle tous ceux qui hésitent, tous ceux qui la craignent ; ce n'est pas une centaine d'avions qu'il faut à l'Algérie, mais un millier au moins.

Je terminerai en félicitant votre Revue pour l'œuvre féconde qu'elle a déjà produite en faveur de l'Aviation, et en faisant des vœux pour son succès toujours plus grand.

J Germain

Sommaire

Préface (Pierre Jarrige)	1
Préambule	2
Contexte de la famille Germain en Algérie	3
L'Aviation, une nouvelle passion pour ces viticulteurs	4
Les pistes dans les vignes de Mouzaïaville	6
Tour du Grand Erg Occidental - Octobre 1932	8
Raid de Djanet - Novembre 1932	10
Grand périple nord-africain - Janvier 1933	16
Rallye Algéro-marocain et meetings - 1933	22
Le <i>Monospar</i> - 1933	23
Alger-Gao-Alger - Décembre 1933	24
Grand tour d'Afrique en 40 jours - 1933-1934	26
Alger-Zinder-Fort Archambault - Janvier 1934	42
Sahara en famille - 9 passagers, 2 <i>Dragon</i> et 1 <i>Léopard</i> - 1935	44
Accidents dramatiques - 1934-1935	48
LANA Lignes aériennes nord-africaines 1935-1936	52
Aux Jeux Olympiques de Berlin en <i>Dragon</i> - 1936	54
Rallye de la France d'Outre-Mer - 1937	56
La Guerre - 1939-1945	60
L'après-guerre - Le <i>Noralpha</i>	64
Le <i>Norécrin</i>	66
Les Beechcraft 17 et 18	68
Le Wassmer WA 40 <i>Super IV</i>, le dernier avion	74
Quelques brevets	76
Descendants à la fibre aéronautique	78
Les avions de la famille Germain	79
Sources et illustrations	79



1830

L'ALGÉRIE

1930



PAYS DE GRANDE PRODUCTION AGRICOLE

Préface

Les membres de la famille Germain ont honoré l'Algérie par leurs réalisations agricoles dans tous les domaines : viticulture, agrumiculture, céréaliculture et maraîchage. Leurs propriétés, cultivées avec les techniques les plus modernes, après le dur défrichement des terres incultes des marais insalubres de la Mitidja, sont devenues des fermes modèles.

Leur travail a été un exemple pour les agriculteurs qui se sont acharnés à faire de la Mitidja une immense région prospère qui participait à la richesse et au rayonnement de l'Algérie par ses exportations en métropole et en Europe.

Le modèle social exemplaire imprimé à leurs réalisations a fait participer toute la population à la prospérité, par l'instruction, les logements, la santé, ainsi que par la formation et la promotion des ouvriers et des cadres.

La course au progrès ne pouvait pas laisser de tels Pionniers indifférents aux immenses perspectives de l'aviation légère naissante en 1930. Avec Jean Germain lui-même, toute la famille s'est investie dans cette nouvelle activité et a ainsi grandement participé au développement de « l'esprit aéronautique » en Algérie.

Par leur exemple, par leur participation aux activités de l'Aéro-club d'Algérie, par la création d'aérodromes et par l'emploi des meilleurs avions de l'époque, les membres de cette famille ont été les plus grands promoteurs de l'Aviation sous toutes ses formes : aviation de tourisme, aviation sportive, aviation d'affaire, aviation sanitaire, voyages à grandes distances, recherche de nouvelles routes aériennes dans toute l'Afrique et création de lignes commerciales.

Mais, avant de subir l'anéantissement définitif de l'œuvre accomplie, le tribut payé par la famille a été lourd avec les assassinats ignobles des meilleurs d'entre eux et les accidents d'avion mortels des plus téméraires.

Jacques Frachon-Germain, gardien des traditions familiales, a le mérite de faire connaître cette « saga » de la plus grande famille aéronautique du monde qui restera à jamais inscrite dans l'histoire de l'Algérie et de la France.

Pierre Jarrige

Préambule

Jacques Germain, mon grand-père maternel, s'est éteint en 1965. Enfant, lors de mes vacances en Algérie, il m'emmenait souvent avec lui survoler la plaine de la Mitidja. Après le décollage, il prenait plaisir à me laisser le manche de la double commande, en me donnant ses instructions. Faisant mine de lire son journal, il gardait un œil sur mes gestes. Quelle fierté et quelle émotion, mais aussi quel soulagement je ressentais quand il reprenait les commandes pour l'atterrissage sur les pistes de la ferme à Mouzaïaville. En consultant les archives retrouvées à la suite à la disparition de mes parents, j'ai pensé qu'il serait intéressant pour nos enfants et les générations à venir, de regrouper les documents permettant de relater les aventures aéronautiques de cette famille, depuis les années 1930 jusqu'après l'indépendance de l'Algérie.

L'analyse de ces documents d'archives, la recherche d'articles de presse, de photos de l'époque, de témoignages de membres de la famille qui avaient connu cette période, ne compenseront pas les témoignages directs des acteurs de ces aventures qui ne sont plus de ce monde terrestre. C'est bien sûr pour moi un très grand regret de n'avoir pu les interroger.

Heureusement, j'ai eu la chance de compulsier les ouvrages très documentés de Pierre Jarrige, le grand spécialiste de l'histoire de l'aviation en Algérie, toujours disponible pour une demande de précision. Quant à internet, on y trouve parfois ce qu'on y cherche, et même davantage, avec une bonne dose de patience.

Bon vol !

Jacques Frachon-Germain

Contexte de la famille Germain en Algérie

Mais qui était donc cette famille Germain qui allait bientôt se découvrir une passion pour l'aviation ?

Les Germain sont originaires de Saint-Sernin-du-Plain en Saône-et-Loire, commune au centre d'un triangle Autun-Beaune-Chalons sur Saône. Émiland Germain né en 1770 et Jeanne Colin sont les parents de Jacques (1803-1864) qui sera le premier de la famille à fouler le sol de l'Algérie en 1835. Cette famille exerçait déjà le noble métier de vignerons, dans cette région de Bourgogne très réputée par ses terroirs tels que Meursault, Chassagne-Montrachet, Aloxe-Corton, La Romanée-Conti, Pommard, Volnay, Chambertin, Chambolle-Musigny, Clos de Vougeot, Nuits St Georges... L'appellation contrôlée actuelle de Saint-Sernin-du-Plain est « Côtes du Couchois ».

Jacques Germain épouse en 1828 Jeanne Boudriot (1804-1880) également fille de vignerons de Saint-Sernin-du-Plain. En 1829 il incorpore le 57^{ème} régiment d'Infanterie dans un bataillon de voltigeurs. Son épouse Jeanne accompagne la troupe comme cantinière. Ils sillonnent ainsi le pays à travers les Hautes-Alpes, le Puy-de-Dôme, le Cantal, les Charentes, la Vendée. 1832 voit la naissance de leur fils Pierre Germain à l'Oie (Sainte-Florence-en-Vendée). Jacques est libéré fin 1832, après un service militaire de huit ans ! En 1835 Jacques débarque en Algérie avec Jeanne et leur fils Pierre âgé de trois ans. Ils ont une première activité de transporteurs. Le 13 mai 1852, ils obtiennent de l'État une concession de 10 hectares dans la Mitidja à Mouzaïville, avec obligation dans un délai de deux ans de construire une maison d'habitation et de défricher pour mettre en culture les terrains concédés sur l'emplacement marécageux de l'ancien lac Halloula. Dès 1857 ils achètent 200 hectares de concessions abandonnées par des colons découragés ou endettés, ainsi que 1 100 hectares de terres improductives qu'ils parviennent à drainer par un réseau de canaux.

Avant la conquête, la Mitidja était une étendue marécageuse, insalubre, inhospitalière. Les premiers soldats qui la traversèrent pour s'enfoncer dans l'intérieur, en avaient gardé un souvenir tel que les colons qui se proposaient de s'établir dans ce pays sinistre étaient considérés comme des fous par les autorités. Cependant, grâce à un travail acharné, payé de nombreux morts, les colons finirent par transformer le pays en un terroir d'une richesse exceptionnelle de vignobles et de vergers d'agrumes.

En 1859 Pierre, le fils de Jacques et Jeanne, épouse Catherine Lombard (1840-1911). Ils allaient connaître bien des épreuves : les fièvres des marais, les invasions de sauterelles, les épidémies de choléra, la pénurie d'eau, la mortalité infantile, le séisme de 1867. Pierre et Catherine auront 16 enfants, dont sept décédés en bas âge !

- | | |
|---|--|
| 1 - Pierre-Ambroise né en 1860, épouse une Mentzer. | 2 - Auguste 1862-1942, épouse Louise Branthomme. |
| 3 - Catherine 1863-1868. | 4 - Michel 1864-1945, épouse Mathilde Pellegrini. |
| 5 - Élise 1867-1867. | 6 - Louis 1868-1870. |
| 7 - Rose 1869-1946, épouse Jean-Bernard Fossat. | 8 - Jeanne Pauline 1870-1871. |
| 9 - Marie 1871-1872. | 10 - Jean 1873-1952, épouse Jeanne Colin. |
| 11 - Pierre 1874-1902, épouse Marie Eyrier. | 12 - Émile 1875-1921, ép. Marguerite Duchêne-Marullaz. |
| 13 - Jeanne 1876-1956, épouse Eugène Duguyot. | 14 - Baptiste 1878-1879. |
| 15 - Maurice 1881-1949, épouse Andrée Guelpa. | 16 - Adrien 1881-1888, jumeau de Maurice. |

Nota : Jean Germain, le n°10, est le bisaïeul de l'auteur.

Les neuf survivants, sept fils et deux filles, seront donc Ambroise, Auguste, Michel, Rose, Jean, Pierre, Émile, Jeanne, et Maurice. C'est alors une nécessité d'avoir de nombreux enfants, vu le taux important de mortalité infantile, et il faut assurer la pérennité et le développement des domaines agricoles déjà réalisés. Les fils héritent des terres, tandis que les filles reçoivent une compensation monétaire.

Après le décès de leur père Pierre en 1905, ses fils poursuivront le développement des propriétés, avec un succès remarquable dans la viticulture. Les vignobles de la famille Germain feront l'admiration de tous, notamment dans la plaine de la Mitidja, *du Ruisseau des Singes au Ravin de la Femme Sauvage*.

L'Aviation, une nouvelle passion pour ces viticulteurs

Le virus de l'aviation gagne rapidement toute cette famille. Parmi les descendants de Pierre Germain, nombreux sont ceux qui se passionnent pour cette nouvelle activité, l'aviation, et obtiennent leur brevet de pilote. Ils vont participer à de nombreux raids en Afrique :

- Jean Germain (1873-1952) et ses trois fils ci-après : (branche n° 10/16)
- Jacques Germain (1900-1965), grand père de l'auteur,
- Marcel Germain (1903-1935),
- Jean-Baptiste Germain (1904-1970), et son épouse :
- Simone Germain-Vinson, et leur fille :
- Michèle Germain (1932-1994),
- Henry Germain (1904-1998), fils d'Auguste (branche n° 2/16),
- Robert Germain (1903-1985), fils de Pierre (branche n° 11/16),
- Mme Robert Germain son épouse,
- Maurice Germain (1881-1949) et ses deux fils : (branche n° 15/16),
- Paul Germain (1910-1934),
- Didier Germain (1910-1990).

Dès 1931, les trois frères Jacques, Marcel et Jean-Baptiste Germain, ainsi que leurs cousins Robert et Henry Germain, s'entraînent à Alger Maison-Blanche, comme élèves-pilotes à la Compagnie Aérienne Française (CAF) sur le Morane-Saulnier 139 immatriculé F-AHBP.

Le 3 février 1932 Marcel Germain obtient son brevet. Le 10 août il arrive à Alger avec son Caudron 286 *Phalène* F-ALZN.

Son frère Jacques Germain né en 1900, obtient sa licence le 29 juin 1932, et son second degré en octobre 1933.

En 1933, plusieurs membres de la famille obtiennent leur brevet de pilote : Jean-Baptiste Germain, son épouse Simone, et Jean Germain (père de Jacques, Marcel et Jean-Baptiste) âgé de 60 ans, qui sera le doyen des pilotes d'Algérie. Celui-ci s'entraîne régulièrement sur Caudron *Phalène* avec William Billion du Plan, et fait son premier voyage, d'Alger à Biskra avec escale à Bône.

En mars 1933, Jean-Baptiste Germain (le plus jeune des trois frères) acquiert à son tour un Caudron *Phalène*.

Juillet 1933 : Georges Descamps part pour Londres prendre livraison du De Havilland DH 84 *Dragon* version *Prince de Galles* commandé par Jacques Germain (G-ACIW, futur F-ANGE).

Le 6 août 1933, se pose à Maison-Blanche le De Havilland 84 *Dragon* de Robert Germain, immatriculé F-AMTR (première immatriculation française d'un avion anglais, ex G-ACLP).

Le 21 décembre 1933, Sir De Havilland - en personne ! - vient livrer le DH 85 *Leopard Moth* F-AMXQ de Marcel Germain.

Une section féminine de l'Aéro-club d'Algérie est créée, présidée par Mme Robert Germain. Parmi les membres Mathilde *Taty* et Simone Germain. Leur action sera concentrée vers l'aviation sanitaire AFASA (Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie) qui sera dotée en 1934 du Potez 58 F-ANDQ baptisé *Charles de Foucauld*.

« Une fois que vous aurez goûté au vol, vous marcherez à jamais les yeux tournés vers le ciel, car c'est là que vous êtes allés, et c'est là que toujours vous désirerez ardemment retourner ».

Léonard de Vinci.



▲ En 1932, la Grande Ferme à Mouzaiaville et la parcelle attenante utilisée comme aéroport

▼ Mouzaiaville, en haut : La Grande Ferme et l'aéroport



Les pistes dans les vignes

Jean Germain, le Numéro 10 des 16 enfants de Pierre, gagné par l'enthousiasme de ses fils pour l'aviation, passe donc lui-même le brevet à l'âge de 60 ans ! Convaincu, il décide de créer des pistes au milieu de ses vignes de Caïd-es-Sebt, la Grande Ferme de Mouzaïa qui occupe déjà dans les années 1930 plus de 3 000 hectares, essentiellement plantés en vignes et en orangeries.

Construites au milieu des vignes sur piquets de fer, ces pistes se situent à l'angle de la RN 4 route reliant Mouzaïaville à Oued-el-Alleug (la rivière des sangues) et de la voie ferrée d'Alger à Oran. D'importants chais se trouvent là, avec un embranchement spécial destiné à l'expédition par le rail des vins des domaines Germain vers le port d'Alger. Ce terrain est à une altitude de 91 m. Il dispose de deux pistes en dur : l'une de 1 800 mètres, est-ouest, l'autre de 1 290 mètres, nord-sud. Cette dernière piste aboutit sur les premiers hangars de la ferme, dédiés à abriter les aéronefs de la famille, en parfaite harmonie avec les hangars suivants destinés aux tracteurs à Caterpillar. Avions et tracteurs sont alors sous la responsabilité du même chef mécanicien : Monsieur Bruat. Pierre Cot a ouvert une facilité à l'aviation privée. Le décret du 10 octobre 1933, autorise un propriétaire à ménager un terrain d'atterrissage sur sa propriété pour son usage personnel. Il suffit aux propriétaires de présenter une demande. Le Préfet peut alors autoriser ou refuser l'autorisation dans un arrêt non motivé.

En avril 1933, le député Charles Delesalle, rapporteur général du budget de l'Air, sera reçu sur l'aérodrome de la famille Germain qui organisera une grande fête en son honneur.

Cet aérodrome sera utilisé par les Alliés, durant la Deuxième Guerre Mondiale. Durant la guerre d'Algérie, l'Escadron de Transmissions Régional ETR 805 y sera basé pour former des aide-contrôleurs aériens et assurer le maintien de l'ordre et la protection des fermes durant les événements. Aujourd'hui cet aérodrome n'existe plus. Il a servi quelque temps à la Compagnie du Travail Aérien pour l'épandage de pesticides et d'engrais sur les domaines récupérés par l'État. Il s'est dégradé rapidement faute d'entretien, après avoir été utilisé comme terrain d'entraînement pour l'équipe de football locale, la *Jeunesse Sportive Mouzaïa*, et pour les répétitions de parades et défilés de la section Scouts de Mouzaïaville.

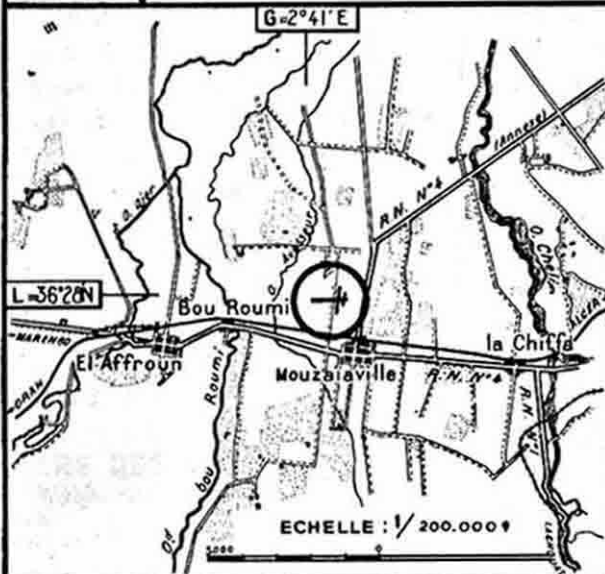


MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS
DIRECTION DU GÉNIE DE L'AIR
BUREAU "TERRAINS"

MOUZAIVILLE

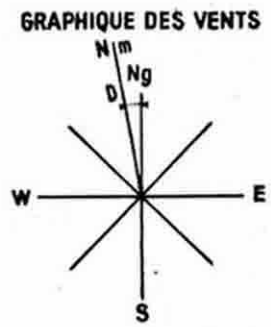
DÉPART: ALGER
CIRCONSCRIPTION: ALGERIE.
COMMUNE Mouzaiville

EDITION N° 1
Sept. 1946
A. F. N. Algérie



RÉFÉRENCES
 LATITUDE: L. 36° 28' N. RÉG. AÉR.: 5^{ème}
 LONGITUDE: G. 2° 41' E. SUBD. AÉR.: Air Algérie.
 0°: Méridien de Greenwich D^{on} REG^{ion}: ALGER 672-90 à 94
 ALTITUDE = 91^m S^{ystème} CONSTR^{uction}:
 DÉCLIN. MAGN. D. 7° 10' W RÉP^{ublic} de
 VAR ANN^{uelle}: Diminution 7' vers E. AÉRODROME: c^{ette} Aerodrome 95 et 96
 au 1/50.000: 62 & 63
 au 1/200.000: 13 & 14
 au 1/500.000: Orléansville.

SITUATION ADMINISTRATIVE
 Terrain réquisitionné
 Fermé à CAP.



PLAN SCHEMATIQUE DE SITUATION

ETAT ACTUEL



Tour du Grand Erg Occidental - Octobre 1932

Dès lors, tous les cousins titulaires de leur licence, vont entreprendre divers voyages de plus en plus aventureux, que la presse relatera largement à l'époque.

Ainsi, du 5 au 9 octobre 1932, Robert Germain (domaine de Kéroulis), avec son Caudron 289 *Phalène* F-AMIF et le sergent Pradier, effectuent le Tour du Grand Erg occidental par Timimoun, Adrar et Colomb-Béchar. C'est une première pour un avion de tourisme.

Le Grand Erg Occidental est constitué d'un massif de dunes de 80 000 km² qui ondulent à l'infini, remodelées sans cesse par le vent. Cette barrière naturelle est toujours sillonnée par les caravanes de mehara qui assurent les liaisons commerciales entre les oasis perdues dans cet océan de sable. Ces dunes peuvent culminer à 300 mètres.

Les oasis récupèrent l'eau par un système de galeries horizontales, les *foggaras*, qui vont loin jusque dans la nappe aquifère sous les dunes et la redistribuent à la sortie par des *q'srias*, des sortes de peignes, vers de multiples canaux. Ces rigoles d'argile répartissent le précieux liquide entre les familles des palmeraies, sous le contrôle du *peseur de l'eau*, fonction héréditaire de père en fils. Cet ingénieux système existait déjà au 5^{ème} Siècle avant J-C en Perse et Mésopotamie.

Quelques ksars émergent des oasis, châteaux fantômes faits de toub (argile rouge). Derrière les brise-vent en branches de palmier pour lutter contre l'envahissement du sable, les berbères font ainsi surgir en plein désert tomates, blé, citronniers, grenadiers, figuiers.

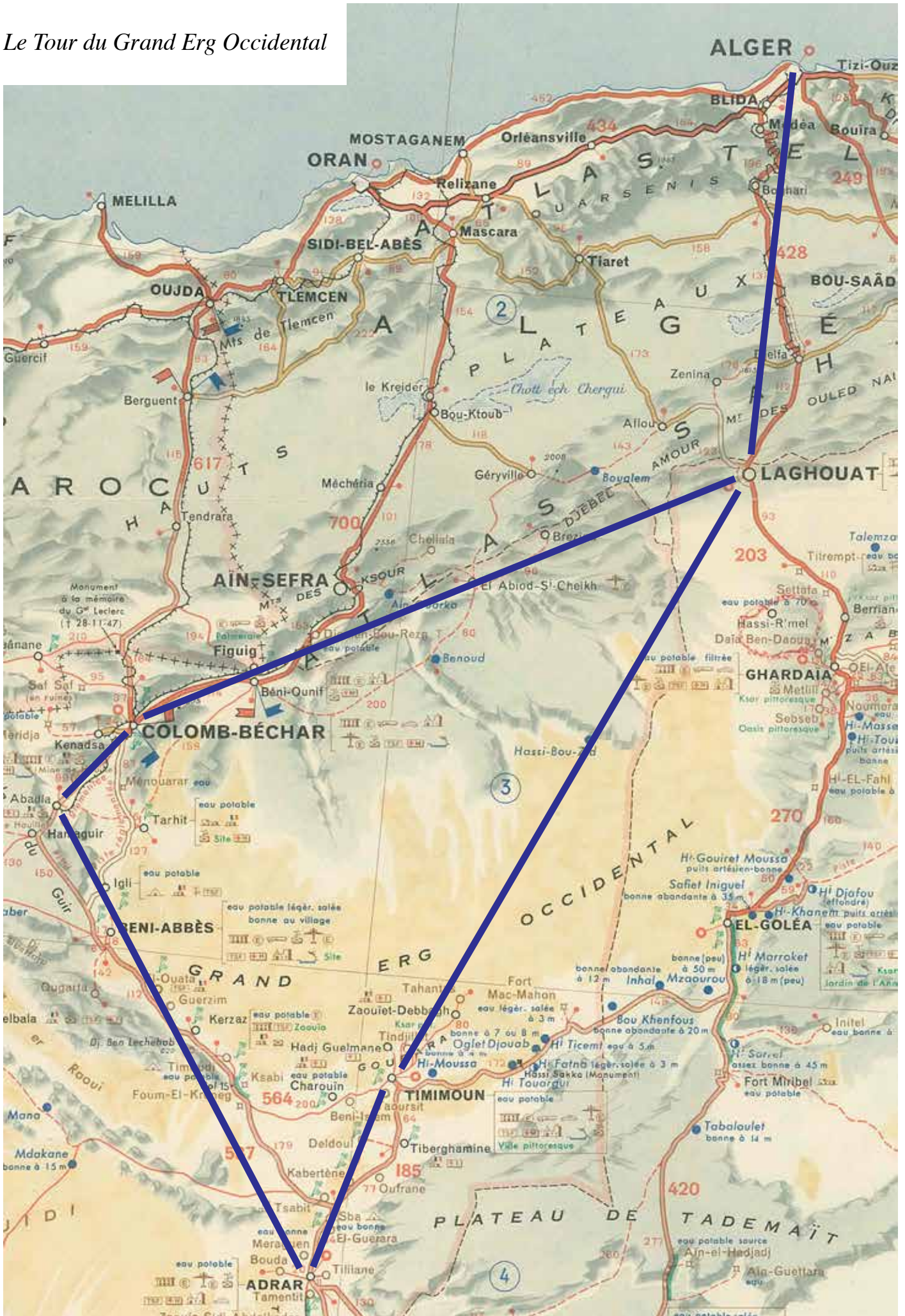
Les ergs ne doivent pas être confondus avec les regs. Ces derniers sont des déserts de pierre, à la surface caillouteuse, résultat de la contraction des roches dilatées par les forts écarts de température diurne et nocturne. Les ergs sont des déserts de sable, résultat final de l'érosion.

« *J'ai toujours aimé le désert. On s'assoit sur une dune de sable. On ne voit rien. On n'entend rien. Et cependant quelque chose rayonne en silence* ». Antoine de Saint-Exupéry

▼ *Le Caudron 286 Phalène F-AMIF au départ du Tour du Grand Erg*



Le Tour du Grand Erg Occidental



Raid de Djanet - Novembre 1932

8 novembre 1932, 7 h 25 du matin : Marcel Germain et Robert Volmerange décollent de Maison-Blanche avec l'objectif d'atteindre Djanet, oasis frontalière du Tassili à environ 2 700 kilomètres à vol d'oiseau d'Alger, située près de la frontière de la Tripolitaine (italienne à l'époque, actuelle Libye).

Pourtant de nombreux sceptiques doutent du succès de l'aventure de ces deux audacieux, devant survoler une mer de sable sans fin, avec des cartes très incomplètes et en partie fausses. Leur frêle avion est le Caudron 286 *Phalène* F-ALZN, moteur Gipsy de 120 ch, sans radio. Les plus aguerris des Sahariens les traitent de fous, ils allaient *casser du bois*. On va jusqu'à intervenir auprès du Gouvernement Général pour que leur soit refusé le ravitaillement aux étapes.

Le lieutenant Robert Volmerange, officier de réserve, pilote de chasse de haute qualité, a fait toute la guerre de 14-18 comme observateur. Marcel Germain, pilote civil amateur, n'a son brevet que depuis neuf mois, mais il a l'énergie de ses 27 ans.

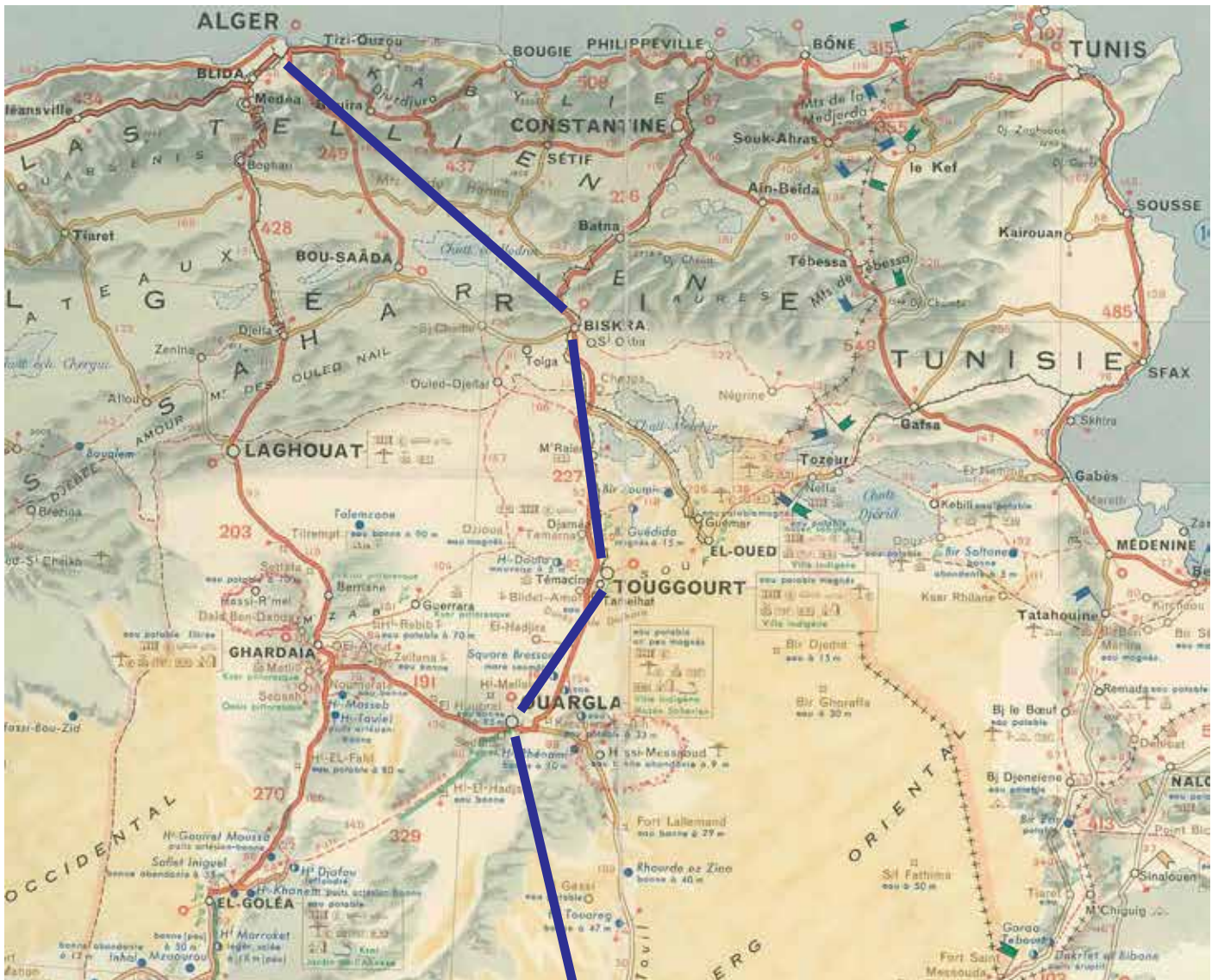
Voilà que deux jours avant le départ prévu en secret, *Taty*, son épouse, tombe assez sérieusement malade. Robert Volmerange propose d'attendre, mais *Taty* dit à son mari : *Partez ! c'est moi qui le désire*. Le *Phalène* est baptisé *Taty*, surnom de Mathilde Brossette, épouse de Marcel Germain.

Voici donc nos deux pilotes envolés à 7 h 25. Ils doivent déjà se poser à Bouira à 8 h 25 pour une simple petite panne de bougie. Cela aurait pu survenir en plein Sahara, au milieu de nulle part, sans possibilité de dépannage. Ils repartent à 11 h 25, survolent Biskra à 13 h 40, mais doivent affronter un très mauvais temps depuis El-Kantara. La pluie, poussée par un fort vent debout, cingle sur les vitres de l'avion qui tanguent dans les remous. Ils survolent Touggourt à 14 h 45 toujours dans la tempête, en direction de leur première étape : Ouargla, mais de peur de ne pas y parvenir avant la nuit, ils décident de faire demi-tour et se posent à 15 h 45 à Touggourt.

Le lendemain 9 novembre, ils quittent Touggourt à 6 h 45 avec une meilleure météo et parviennent, une heure plus tard, à Ouargla où ils sont chaleureusement accueillis par le commandant Carbellet, chef de l'Annexe. Celui-ci les renseigne sur leur futur parcours, leur signalant les pièges à éviter. Marcel et Volmerange doivent décliner son invitation à rester, leur objectif étant d'arriver avant le soir à Fort-Flatters. Ils redécollent donc à 10 h 05.

À 10 h 52, ils passent au-dessus de Fort-Lallemand. Commence alors la partie la plus pénible de leur aventure, le vent de sable souffle en tempête, ils aperçoivent une caravane à l'arrêt, les dromadaires le dos tourné dans la direction du vent, les hommes cherchant un abri contre leurs ventres. Le bruit des grains de sable sur la carlingue ressemble à de la grêle. Bientôt, le halo blafard du soleil s'évanouit derrière un épais nuage grisâtre les privant de toute visibilité ! Les ailes de l'appareil geignent lamentablement. Ils sont contraints de voler très bas, à 50 mètres, parfois à 30 mètres, pour tenter d'apercevoir leur seul salut : la piste qui mène à Fort-Flatters. Ils tournent en rond mais ne trouvent pas le terrain, lequel est à 7 kilomètres du bordj. Dans une brève accalmie, ils devinent enfin le rond blanc d'aérodrome. Ils se posent, éreintés, *ayant l'impression d'avoir accompli un véritable calvaire*. Deux sacs remplis de sable servent d'amarres. Mais il leur reste encore à faire à pied, avec leurs valises, les 7 kilomètres qui séparent le terrain du bordj de Fort-Flatters !

Le lendemain 10 novembre, après une nuit réparatrice, il leur faut regagner l'avion, faire le plein d'essence avec les moyens de fortune : en fait, de 7 heures à 11 heures, ils doivent transvaser 180 litres dans le réservoir, 5 litres par 5 litres !



Le trajet Alger-Djanet en ligne droite et, ci-dessous, le même trajet en suivant les pistes



À 11 h 05, ils Décollent direction Amguid où ils se posent sans incident à 13 h 10, en suivant le balisage au sol. Avec Fort-Lallemand et Fort-Flatters, Amguid est un des principaux points d'eau du parcours Ouargla-Djanet. Cette étape leur permet enfin une demi-journée de détente, et ils se baignent dans la guelta où nagent des poissons. Des poissons au cœur du désert !

Après l'étape reconfortante d'Amguid, ils s'envolent à nouveau le 11 novembre au matin pour Djanet, partie délicate car les cartes sont imprécises, les distances fausses, l'itinéraire Ouargla-Djanet n'ayant jamais été exploré par voie aérienne. Perdus un moment, ils posent leur *Phalène* près d'un douar au pied du Tassili dénommé Hassi-Bouralha (24°45'N, 8°27'E) pour demander leur route. Plus tard, des touristes s'interrogeront sur des ornières parallèles : *C'est la trace que nous conservons précieusement de l'avion qui, le premier, survola le Tassili des Ajjers.*

Les deux aviateurs naviguent en suivant les touffes d'alfa de la piste, leur fil d'Ariane, survolent des paysages chaotiques d'immenses roches noires, des sables blancs, roses ou jaunes. *À vrai dire, nous nous lancions dans l'inconnu,* rapportera le journaliste de *L'Écho d'Alger*, Marcel Baer.

Enfin à 11 heures, ils survolent l'oasis, c'est Djanet ! Djanet (Fort-Charlet) est la principale oasis du Sahara oriental, siège de la Compagnie méhariste des Ajjers, et poste frontière à 100 km de Ghat alors occupée par une garnison italienne de Tripolitaine. Vers 11 h 30, à peine l'avion a-t'il fini de rouler sur le terrain créé par la place devant le bordj, que les deux héros du jour sont accueillis avec enthousiasme par la garnison et le capitaine Duprez en uniforme, arborant ses décorations et monté sur son cheval blanc. Il déclare :

Quelle joie pour nous, que cette arrivée du premier avion et d'un avion français à Djanet, le jour de l'anniversaire de l'armistice ! Rappelons qu'à l'époque une heure d'avion équivalait à deux jours de camion et à une semaine de caravane.

L'immense plateau des Ajjers, accidenté de crevasses profondes, avait été reconnu en 1906 par Touchard, les troupes y étaient entrées en 1908, une garnison permanente y avait été installée en 1911 par le capitaine Charlet, d'où le nom de Fort-Charlet. Le commandant de l'annexe des Ajjers ne cessait de réclamer au Ministère de l'Air une liaison aérienne, d'autant que les Italiens pouvaient déjà poser leurs appareils à Ghat, de l'autre côté de la frontière avec la Tripolitaine.

Du côté français un début de balisage tous les 100 km avait été décidé de Ouargla, capitale des oasis, à Djanet, mais voilà que ce 11 novembre 1932 un petit avion de tourisme piloté par deux pionniers, venaient d'ouvrir la route en se posant à Djanet.

12 novembre 1932 : le retour se révélera moins problématique. Ils connaissent la route pour l'avoir faite à l'aller. Malgré leur appareil chargé et l'altitude de 1 100 mètres, le *Phalène* décolle comme une fleur pour revenir à Amguid, les deux aviateurs tenant à remercier l'adjudant Lapeyre de sa précédente réception. Ils quittent Amguid le lendemain à 5 h 45 pour Ouargla, avec un arrêt à 7 h 50 à Fort-Flatters. Là, ils envoient des nouvelles par radio à leurs familles.

Ils repartent de Fort-Flatters à 9 h 30 et atterrissent à Ouargla à 13 h 25. Nouvelle réception par le commandant Carbellet. Le 14 novembre nos aviateurs quittent Ouargla à 6 heures, survolent Touggourt, Biskra, M'Sila. Vers 11 heures du matin, les pilotes qui s'affairent sur l'aérodrome de Maison-Blanche voient émerger la silhouette du *Phalène* : *C'est Germain !* Leur avion se pose impeccablement à 11 h 10 arrivant directement de Ouargla, après ce périple de plus de 4 000 kilomètres en une semaine.

Quel bon moulin que ce moteur Gipsy ! diront-ils à l'arrivée.

On fête joyeusement les deux hardis aviateurs Marcel Germain et Robert Volmerange qui n'avaient pas prévu de leur si proche retour.

Il faut ensuite décharger l'important courrier qui leur a été confié aux étapes de Djanet, Amguid, Fort-Flatters et Ouargla, afin qu'il soit distribué par la poste.

Le 7 octobre 1933, Marcel Germain reçoit au club-house de Maison-Blanche la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur, à la suite de son raid Alger-Djanet du 11 novembre 1932.

Le Ministre de l'Air a voulu par cette décoration prouver la reconnaissance de la Nation, non seulement à Marcel Germain lui-même, mais à sa famille toute entière surnommée si justement « La Famille Volante » et qu'il faut associer à ce succès. Rapporte la revue aéronautique Le Manche à Balai.



▲ *Le Caudron 286 Palène F-ALZN Taty à Mouzaïaville*

▼ *Marcel et Taty Germain*





▲ Djanet, le 11 novembre 1932, Robert Volmerange, le capitaine Duprez et Marcel Germain

▼ Djanet, le 11 novembre 1932





▲ *Marcel Germain et la réception à Maison-Blanche*

▼ *Robert Volmerange, William Billon du Plan, Marcel et Taty Germain et leurs enfants Louis et Édouard, Madame Tramoy de Laubeypie et Jean Germain père*



Grand périple nord-africain - 1933

Algérie-Mali-Niger-Tchad-Soudan-Égypte-Libye-Tunisie

Deux mois après l'exploit de Djanet, les frères Jacques et Marcel Germain se lancent dans une nouvelle aventure qui va couvrir huit pays du nord de l'Afrique. Ils vont parcourir 17 000 kilomètres en 16 jours, accompagnés de leur mécanicien Picard, avec le célèbre Farman 190 F-ALAP. Le 19 janvier 1933 à 6 h 45, ils décollent d'Alger Maison-Blanche pour Laghouat. Mais très rapidement la météo se bouche, alors que Jacques est aux commandes piquant en direction du sud et prenant de l'altitude pour passer les premières montagnes de l'Atlas. Le Farman se trouve bientôt en *pleine crasse* et terriblement secoué. L'avion, lourdement chargé de ses 650 litres d'essence, perd de la vitesse et pique en vrille dans la vallée de Bir-Rabalou. Le pilote a la présence d'esprit de réduire les gaz et de redresser l'appareil pour reprendre une ligne de vol normale à 100 mètres du sol ! Voyant que la brume forme un épais barrage, les trois hommes décident de faire demi-tour en attendant une météo plus clémente pour passer l'Atlas. Ils se posent à Aïn-Oussera à 8 h 45 pour en repartir à 13 h 35, le ciel s'étant dégagé vers le sud. Ce vol augure mal de leur audacieux projet. L'équipage parvient à 14 h 50 à Laghouat après cette première journée éprouvante.

Le 20 janvier à 6 h 10, ils décollent de Laghouat au lever du jour pour se poser à El-Goléa (actuel El-Menia) à 8 h 45 où ils embarquent 200 litres de carburant. Ils parviennent à Reggan à 16 h 30 où ils font à nouveau le plein des réservoirs avec 350 litres pour le long vol du lendemain.

Le 21 janvier, départ à 6 h 25, pour atterrir à 14 h à Gao (Mali) après 7 heures 35 de vol continu ! Ils rencontrent de la brume en arrivant vers Gao et une visibilité moins bonne. L'avion est secoué, cela semble dû aux heures chaudes de la journée. Ils notent dans leur livre de bord que la 6^{ème} balise est abîmée et que le panneau d'orientation de la 47^{ème} balise est faux. Avant la nuit, nos trois aventuriers se détendent de cette très longue étape avec une ballade en pirogue sur le Niger. À chaque étape, ils se présenteront leurs civilités aux autorités locales, et parviendront à se faire gîter pour la nuit.

Le 22, départ à 7 h 45 après avoir embarqué à nouveau 200 litres d'essence. Le Farman survole le Niger et parvient sans aucune difficulté à Niamey à 10 h 15, où ils trouvent le terrain splendide.

Le 23, étape 100 % au Niger, Niamey-Zinder de 6 h 40 à 11 h 15, ils survolent une brousse désertique très épaisse. Il est très facile de suivre la route au départ de Niamey jusqu'à Dosso. Après cette ville, plusieurs pistes partent dans différentes directions et l'on a intérêt à voler à basse altitude pour reconnaître la route principale qui se distingue des pistes. Il faut se méfier à Tibiri de ne pas perdre la piste qui mène à Madarumfa. Le reste du trajet est facile jusqu'à Zinder, toutefois le terrain se situe dans un bas-fond et il faut être très prudent si l'on atterrit aux heures chaudes, étant très secoués au sol.

De Zinder, Marcel Germain tient à envoyer un télégramme au capitaine Duprez, commandant du bordj de Djanet pour lui adresser son souvenir affectueux et sa profonde reconnaissance pour l'accueil qu'il lui avait réservé lors de leur arrivée héroïque à Djanet en compagnie de Robert Volmerange, le 11 novembre précédent.

Ils quittent Zinder le 24 à 6 h 30, en suivant la piste de Myrria, Kissanbana, Guidimouni, Maïné-Soroa, Boudoun... puis naviguent au cap 114°, survolent le lac Tchad et arrivent sur un bon terrain à Fort-Lamy (actuel N'Djamena) à 10 h 55, après avoir été émerveillés du paysage formé par l'enchevêtrement des cours d'eau Chari et Logone. L'accueil à Fort-Lamy est fort décevant en comparaison des réceptions chaleureuses lors de toutes les autres étapes du périple.



▲ *Le Grand périple nord-africain*

▼ *Le Farman 190 F-ALAP du Grand périple nord-africain*



Le fonctionnaire assurant l'intérim du gouverneur et l'administrateur de Kousseri ne daignent pas interrompre leur partie de tennis et leur apéritif, lorsqu'on leur annonce que des voyageurs viennent leur présenter leurs civilités. Les frères Germain et leur mécano Picard décident de s'accorder le lendemain une journée de repos bien mérité, sans aucun vol.

Le 25 janvier, les voilà donc partis dans la brousse, tenter leur chance de chasseurs sur la faune équatoriale sur l'autre rive du Chari, en territoire camerounais, en face de Fort-Lamy. Leurs premières victimes sont une paire de kobas, antilopes géantes, les cornes du mâle ayant plus d'un mètre de hauteur. Leur butin est aussi constitué d'un crocodile de forte taille, mesurant 4,50 m de la tête à la queue, une bête qui doit peser 400 à 450 kilos et dont la capture fait le régal des rabatteurs. Ces derniers, réussissent à récupérer le crocodile atteint de deux balles, qui s'est enfoncé

dans l'eau profonde de 1,50 m à cet endroit, à le faire remonter à la surface et à le ramener sur la berge au moyen de perches recourbées à leurs extrémités, qu'ils manœuvrent à bord de leurs deux pirogues. Lorsque la bête est à terre, malgré ses blessures mortelles, elle ouvre son énorme gueule découvrant sa formidable mâchoire qu'ils parviennent à lui faire refermer avec des perches posées à plat sur le museau. Les rabatteurs se mettent ensuite à l'ouvrage pour séparer la tête et la queue du tronc avec leurs machettes, la queue étant, paraît-il, le morceau de choix.

Les carabines resteront ensuite inoffensives devant des quantités d'antilopes et de canards. Le plus pénible de cette journée *de détente*, ce sont les moustiques qui, par légions, harcèlent de leurs douloureuses piqûres nos valeureux aviateurs-chasseurs.

Le lendemain 26, après une nuit sous moustiquaires, ils quittent Fort-Lamy à 7 h 10, après avoir pris 250 litres de carburant. Mais, quarante minutes plus tard, ils sont contraints de se poser sur un terrain de secours à Mai-Aiché, inquiétés par les cliquetis du moteur. Picard le mécano détecte un problème de culbuteur et répare en 10 minutes une butée de réglage de soupapes. Redécollage direction Abécher, la piste est très aisée à suivre et il existe des terrains de secours assez nombreux : Bokoro, Yao Ati, El-Krenek, Houm-Hadjer. En plus de ces terrains, dans les régions où la brousse est plus dense, la piste a été élargie de 100 mètres à certains endroits, sur une longueur de 1000 mètres, ce qui permettrait de s'y poser en cas de panne. Abécher est atteinte à 12 h 45, atterrissage mouvementé, car aux heures chaudes. Ils y passent la nuit, accueillis par le commandant militaire qui leur offre deux petites autruches !

Le 27 janvier, nouveau plein de 300 litres, merci Shell. À 7 heures, fidèles au programme, envol pour El-Facher, au Soudan Egyptien. Il faut faire très attention à ne pas quitter la piste des yeux, il y a beaucoup d'oueds, la région est très montagneuse sur la plus grosse partie du trajet, l'avion est très secoué. Quatre heures 15 plus tard, le Farman se pose à El-Facher, le terrain est bon. Ils reçoivent un accueil chaleureux du gouverneur anglais et chargent à nouveau 250 litres de carburant. Ils en repartent à 13 h 15, le trajet est facile, sauf à El-Mahud, ville d'où partent plusieurs pistes. Il faut donc bien repérer celle qui mène à El-Obeid, où ils atterrissent à 17 h 10, sur un terrain un peu petit mais très bon, après plus de 8 heures de vol dans la journée !

28 janvier : Départ à 7 h 45, la navigation devient très facile, en suivant la voie ferrée qui conduit jusqu'au Nil blanc, que l'on suit ensuite jusqu'à Khartoum. La ville est superbe et le panorama saisissant de beauté, à la jonction du Nil bleu et du Nil blanc. Atterrissage à 11 h 30 sur un terrain très grand, mais sablonneux et ondulé.

À regret, ils quittent Khartoum le lendemain 29 janvier à 7 h 20, suivant le Nil en survolant Berber puis Abou-Hamed où l'on abandonne le fleuve pour longer la voie ferrée qui traverse une partie du désert de Nubie. Mais 100 km avant Ouadi-Halfa (Wadi Halfa), ils tombent en panne d'essence et doivent se poser en plein désert, au lieu-dit *Station 3*. Ils avaient pourtant chargé 180 litres d'essence à l'escale de Khartoum, mais le Farman avait dû lutter contre des vents dominants orientés nord-sud et il faut grimper au-dessus de 1 500 mètres pour que la vitesse du vent soit moins forte. Des Indigènes sortis de nulle part s'attroupent rapidement autour de l'avion. Ils vont alerter le village voisin. L'équipage doit organiser un bivouac de fortune en attendant un ravitaillement bienvenu de 100 litres d'essence au milieu de la nuit.

Ce dépannage miracle en plein désert leur permet de décoller le 30 janvier aux aurores, à 6 h 40, pour atteindre quarante minutes plus tard leur objectif de la veille Ouadi-Halfa. Échaudés par cette expérience, ils prennent 522 litres de carburant, pour Le Caire. Étant ainsi fort chargés, ils ne tardent pas à décoller à 7 h 55, avant les heures chaudes. Un magnifique décor de verdure s'offre aux trois aviateurs, de chaque côté des rives du Nil. Tout est vert, le moindre espace est cultivé, ce

qui dessine un contraste saisissant avec le désert que l'on aperçoit au large de chaque rive. Mais l'équipage joue de malheur dans cette vallée du Nil, car à 16 h 05, après plus de 8 heures de vol ininterrompu, la jauge d'essence indique les réservoirs vides. Ils sont donc contraints de se poser sur les bords du fleuve, au lieu-dit Béni-Suef, étant encore à 100 kilomètres du Caire, leur objectif du jour. Les Indigènes qui travaillaient dans leurs champs accourent, mais ne comprennent pas le français, et leur arabe est fort différent de celui que pratiquent nos aviateurs en Algérie. Mais la chance sourit aux audacieux quand un représentant de la Shell, en tournée dans le secteur, vient leur porter assistance et grâce aux moyens qu'il met en action, ils pourront gagner Le Caire le lendemain 31 janvier, après une nouvelle nuit de bivouac, cette fois sur les rives du Nil.

Ainsi rechargé de 100 litres d'essence *auto*, le Farman décolle de Béni-Suef à 11 h 55. Après Assouan la vallée du Nil s'élargit et jusqu'au Caire on a l'impression de survoler un immense tapis vert. Ils se posent au Caire à 13 heures sur un terrain très bon et très grand. Le parcours de Ouadi-Halfa au Caire aura été le plus long de ce raid, avec 9 heures 15 de vol entrecoupé par une deuxième nuit consécutive de *bivouac panne d'essence*.

Ils ne passent qu'une nuit au Caire, qu'ils doivent quitter le 1^{er} février à 7 h 20 pour entamer le chemin du retour, après un plein de 480 litres. D'un seul coup d'aile, ils rejoignent la mer en laissant Alexandrie sur leur droite puis, volant tantôt sur terre, tantôt sur mer, ils rallient Tobruk en Tripolitaine (actuelle Libye) après 6 heures 20 de vol.

Il ne faut pas trop s'éloigner de la côte et vouloir couper en pleine mer, car on trouve dans les golfes des vents qui se contrarient, provoquant des courants ascendants et descendants. C'est ainsi qu'en coupant le golfe de Saloum, le Farman subit brusquement une forte dérive vers le large, descendant de 1 000 mètres à 300 mètres en très peu de temps. Avec le moteur à plein régime, l'avion met un grand moment pour rejoindre la côte et reprendre une altitude normale. Après cette longue étape, ils embarquent 200 litres d'essence grâce à l'obligeance du commandant militaire italien de l'aérodrome et décollent à 14 heures après seulement 20 minutes de pause. L'avion est alors fortement secoué sur ce parcours, avant de se poser à 16 h 35 à Benghazi.

La fin du voyage est sans histoire. Après une nuit à Benghazi, le Farman couvre le trajet Tripoli-Gabès (Tunisie) dans la journée du 2 février, longue journée de plus de 8 heures de vol. À Tripoli, ils trouvent le terrain mou, petit et très peu dégagé, ils ont beaucoup de mal à redécoller. Trois ravitaillements ont été effectués : 400 litres au départ de Benghazi, puis 100 litres à Tripoli et 400 litres à Gabès pour assurer leur arrivée à bon port. Le 3 février, dernier jour de voyage. Ils décollent à 8 h 15, survolent Tozeur, Biskra et M'Sila, pour se poser à Maison Blanche à 12 h 45. Au total, les frères Germain et Picard leur mécano, auront parcouru dans ce périple 17 000 kilomètres en 16 jours, soit 83 heures et 23 minutes de vol, et consommé près de 5 500 litres de carburant. Mis à part un problème de butée de culbuteur dans l'étape Fort Lamy-Abécher et les deux panes d'essence en plein désert et sur les rives du Nil, le Farman F-ALAP s'est confirmé être un excellent avion, très fiable et capable de parcourir de très longues étapes. Jacques et Marcel Germain souligneront à leur arrivée la merveilleuse organisation de la société Shell : *Partout où nous sommes posés, nous avons été parfaitement servis par les agents de cette société*.

Le commandant Dagnaux adresse un télégramme de félicitations à ces courageux aviateurs qui viennent d'accomplir un périple à travers ces contrées désertiques d'Afrique, à la moyenne formidable de plus de 1 000 kilomètres par jour. Quelques jours plus tard, l'Aéro-club d'Algérie convie à Maison-Blanche, pour un champagne d'honneur, les personnalités du monde aéronautique. William Billion du Plan retrace, dans un discours émouvant, la merveilleuse randonnée des frères Germain et de leur mécanicien Picard.

Journal de marche du Grand périple nord-africain

Rapport de Mr. Marcel GERMAIN sur son voyage à :

Alger, Reggan, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Abecher, El-Facher
El-Obeid, Khartoum, Ouadi-Halfa, Le Caire, Benghazi, Tripoli, Gabès, Alger .

I - EQUIPAGE -

Pilotes : MM. Jacques & Marcel GERMAIN .

Mécanicien : Mr. PICARD .

II - HORAIRE DES ETAPES -

Dates	Départ de ...	Heure	Arrivée à ...	Heure	Durée du vol
19/I/33	Alger (M. Blanche)	6,45	Ain-Cussera	8,45	2 ^h
"	Ain-Cussera	13,35	Laghouat	14,50	1,15
20/I/33	Laghouat	6,10	El-Goléa	8,45	2,35
"	El-Goléa	12,15	Reggan	16,30	4,15
21/I/33	Reggan	6,25	Gao	14,--	7,35
22/I/33	Gao	7,45	Niamey	10,15	2,30
23/I/33	Niamey	6,40	Zinder	11,15	4,35
24/I/33	Zinder	6,30	Fort-Lamy	10,55	4,25
25/I/33			- Chasse -		
26/I/33	Fort-Lamy	7,10	Mai-Aiché	7,50	0,40
"	Mai-Aiché	8,--	Abecher	12,45	4,45
27/I/33	Abecher	7,--	El-Facher	11,15	4,15
"	El-Facher	13,15	El-Obeid	17,10	3,55
28/I/33	El-Obeid	7,45	Khartoum	11,30	3,45
29/I/33	Khartoum	7,20	Station 3 (Désert de Nubie)	12,45	5,25
30/I/33	Station 3 (Désert de Nubie)	6,40	Ouadi-Halfa	7,20	0,40
"	Ouadi-Halfa	7,55	Béni-Suef	16,05	8,10
31/I/33	Béni-Suef	11,55	Le Caire	13,--	1,05
1/2/33	Le Caire	7,20	Tobruk	13,40	6,20
"	Tobruk	14,--	Benghazi	16,35	2,35
2/2/33	Benghazi	7,12	Tripoli	13,--	5,48
"	Tripoli	15,20	Gabès	17,40	2,20
3/2/33	Gabès	8,15	Alger (M. Blanche)	12,45	4,30
		Total des heures de vol : 83 ^h 23			

III - CONSOMMATION D'ESSENCE

Au départ de Maison-Blanche, nous avons, dans les réservoirs, 650 litres d'essence .

Nous nous sommes ravitaillés à :

El-Goléa	200	litres	
Reggan	350	"	
Gao	200	"	
Niamey	320	"	
Zinder	215	"	
Fort-Lamy	250	"	
Abecher	300	"	
El-Facher	250	"	
El-Obeid	300	"	
Khartoum	180	"	
Station 3	100	"	
Ouadi-Halfa	522	"	
Béni-Suef	100	"	(essence auto)
Le Caire	480	"	
Tobruk	200	"	
Benghazi	400	"	
Tripoli	100	"	
Gabès	400	"	

Il faut noter la merveilleuse organisation de la Société SHELL . Partout où nous nous sommes posés, nous avons été parfaitement servis par les Agents de cette Société .



Jacques Germain, grand père de l'auteur

Rallye algéro-marocain et meetings



L'activité aéronautique est intense, de multiples rallyes, coupes et meetings sont organisés par la Fédération Aéronautique Nord-Africaine.

Du 19 au 25 avril 1933 se déroule le Rallye aérien Algéro-Marocain. 41 avions sont inscrits. Jacques Germain y participe avec son cousin Henry et son épouse comme passagers, aux commandes du Farman F-ALAP. Son frère Marcel participe également, avec le Caudron *Phalène* F-ALSN.

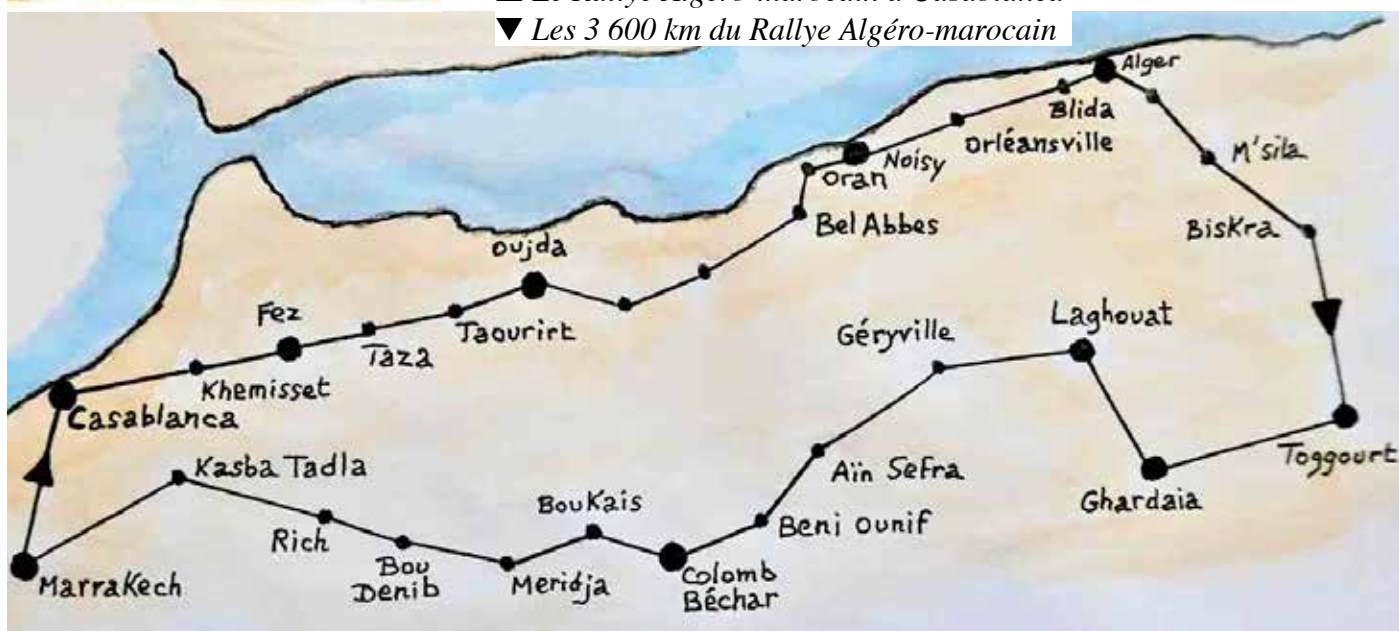
Le 19 mai 1934, Jean et Henry Germain prennent les premières places du Rallye aérien de l'Aéro-club du Maroc, avec le Farman 190 F-ALAP.

Le 27 mai 1934, lors de la Coupe du Gouverneur Général (course de régularité Alger-Orléansville-Oran) Jacques Germain se classe deuxième derrière Suzanne Aupèle.



▲ Le Rallye Algéro-marocain à Casablanca

▼ Les 3 600 km du Rallye Algéro-marocain



Le Monospar

Le mercredi 17 mai 1933, Robert Germain et son épouse, et Georges Descamps, s'envolent vers Adrar avec un *Monospar*, bimoteur anglais de la General Aircraft qui avait été ramené de Londres le 17 avril par Georges Descamps. Ils se posent le soir-même à Laghouat et le lendemain à El-Goléa. Le vendredi, ils sont à Timimoun et le jeudi à Adrar. Toutes ces étapes sont réalisées en des temps records : Timimoun-Adrar en 48 minutes, soit plus de 220 km/h.

Le 21 mai, ils réalisent au retour la première liaison Adrar-Alger dans la journée ! Parti au petit jour, le *Monospar* survole Colomb-Béchar avant d'atterrir à Maison-Blanche à 18 heures.

Partis le 8 juillet 1933, Henry Germain et son épouse ramènent le 4 août leur *Monospar* d'Angleterre. Mais après un décollage de Saint-Étienne, en panne moteur, ils doivent se poser en catastrophe dans un champ à La Fouillouse. L'avion est détruit, mais les passagers sont indemnes !



Le Monospar dans un champ à La Fouillouse, près de Saint-Étienne

Alger-Gao-Alger

Le 3 décembre 1933, cinq passagers embarquent : Robert Germain (cousin de Jacques et Marcel) et son épouse, accompagnés de Georges Descamps et de son épouse, ainsi que de Madame Delesalle, épouse du secrétaire d'État à l'Aéronautique. Pour cette nouvelle expédition, c'est le De Havilland *Dragon* F-AMTR qui est choisi, cap sur Gao (Soudan français, actuel Mali), ancienne ville caravanière sur l'axe Ouest-Est, qui est restée un carrefour entre le Sahara et le Sahel.

Les cinq aventuriers passent près de deux semaines à chasser sur les rives du fleuve Niger, mais doivent rentrer à Alger pour accueillir le ministre de l'Air, Pierre Cot ainsi que Charles Delesalle secrétaire d'État à l'Aéronautique.

C'est dans cette même année 1933, le 7 octobre, que la Compagnie Air France vient d'être créée par le gouvernement Daladier, avec le regroupement de cinq compagnies aériennes françaises : Air Union, Air Orient, SGTA (Société Générale de Transport Aérien), CIDNA (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne) et la glorieuse Aéro-postale.

Le *Dragon* entame donc son vol de retour le 15 décembre au matin, avec une étape sans escale de Gao à Reggan (Algérie) où il atterrit le soir. Le lendemain samedi 16, Robert Germain décolle tôt de Reggan, fait escale à Colomb-Béchar pour ravitailler, et rejoint Alger où il se pose à 16 h 45.

Cet atterrissage du retour va se révéler assez spectaculaire. En effet ce jour-là sont attendus en grande pompe à Alger Pierre Cot et Charles Delesalle cités plus haut, et pour l'occasion une foule nombreuse s'est déplacée dès 13 heures à Maison-Blanche avec toutes les personnalités administratives et militaires : le gouverneur général, le secrétaire général, le colonel Normans, chef de la maison militaire, le général Noguès commandant la 19^{ème} Corps d'armée, le commandant Pique-Aubrun, l'amiral de Peytes de Montcabrier, le commandant Quémard, le Préfet Atger, William Billion du Plan président de l'Aéro-club d'Algerie, etc. Une compagnie du 8^{ème} Tirailleurs est prévue pour rendre les honneurs, sous le commandement du colonel de Saint-Maurice.

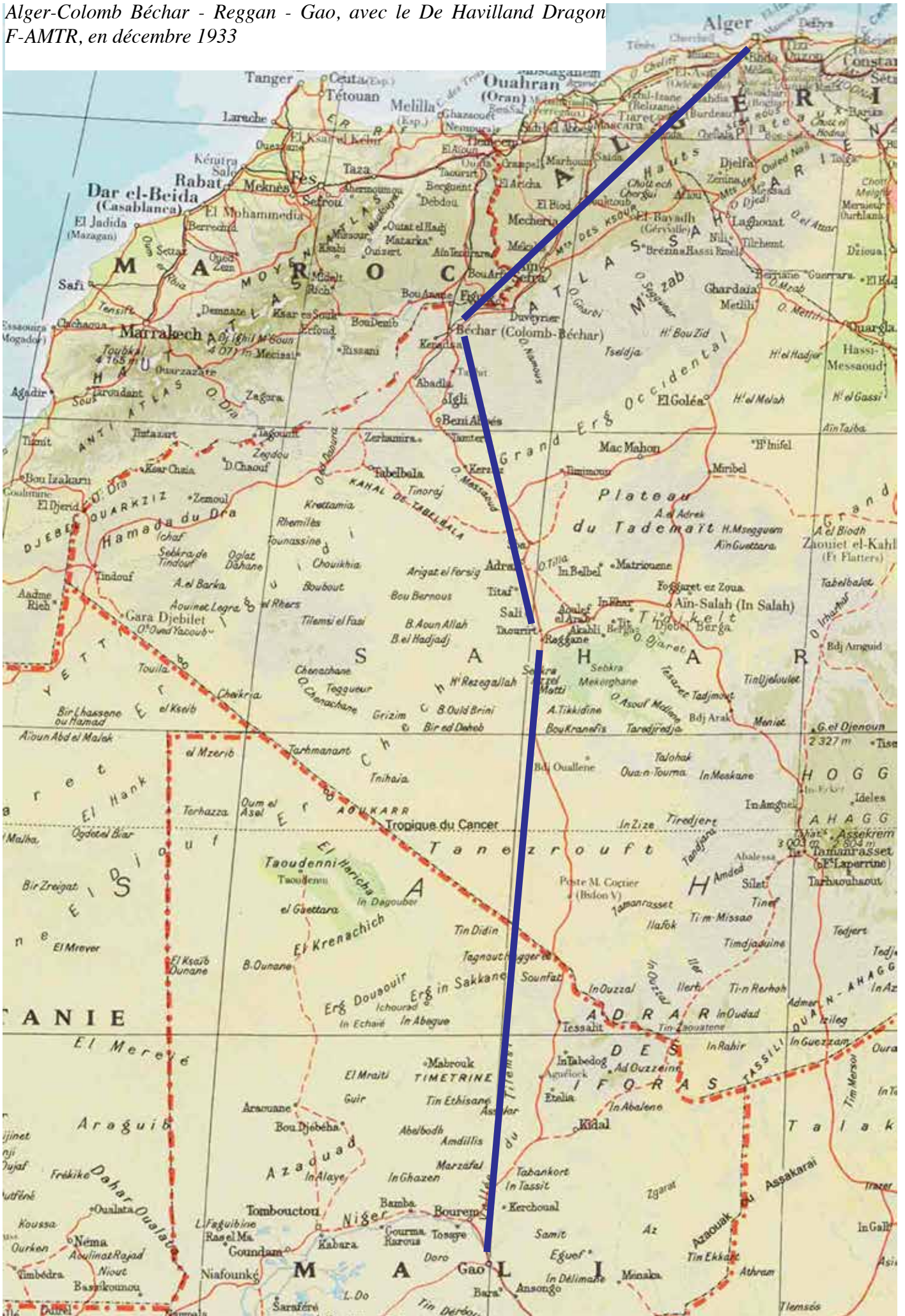
Mais voilà que le trimoteur ministériel Bloch se fait attendre. Pour faire patienter la foule, la musique du régiment fait retentir une brillante *Marseillaise*. Cependant l'attente continue, de plus en plus pénible. On regarde évoluer les avions de l'Aéro-club, on visite les hangars. Enfin, vers 16 heures un communiqué arrive : *Une très forte tempête de neige sévissant dans la région pyrénéenne et le nord de l'Espagne, M. le Ministre de l'Air a dû interrompre son voyage et retourner à Perpignan. Le ministre compte repartir demain si les conditions météorologiques le permettent pour atterrir à Maison-Blanche à une heure qu'il n'est pas possible de préciser encore.*

Alors que la foule présente, venue en nombre accueillir le ministre, commence à quitter lentement le terrain de Maison-Blanche, c'est à ce moment-là que l'on voit arriver et se poser *dans un grand style* le *Dragon*, revenant de Gao avec Robert Germain et ses passagers. Le rendez-vous prévu entre Mme Delesalle arrivant du grand sud et son mari le secrétaire d'État venant de métropole avait pourtant été bien synchronisé, mais sans compter sur les caprices de la météo.

Faute de ministre bloqué par les neiges, ils sont reçus à leur descente de l'appareil par M. Domnach, chef d'aérodrome. Tous les cinq semblent frais et dispos après ce voyage de quinze jours, enchantés de leur séjour sur les bords du Niger, et relatent leur expérience aux personnalités réunies dans le club-house.

À la surprise de l'assistance, ils sortent de leur panier, où elles étaient frileusement enveloppées, deux petites autruches qui, nullement intimidées par les personnalités, se mettent à picorer les miettes du buffet.

Alger-Colomb Béchar - Reggan - Gao, avec le De Havilland Dragon F-AMTR, en décembre 1933



Grand tour d'Afrique en 40 jours

Après leur périple de 17 000 kilomètres en Farman 190 à travers le nord de l'Afrique au début de cette année 1933, les deux frères Jacques et Marcel Germain, cette fois accompagnés de leur père Jean, détenteur lui-même de sa licence de pilote, ainsi que de leur ami le docteur Louis Alcaï, entreprennent un grand tour de l'Afrique, par Le Caire et Le Cap. Ce nouveau voyage a été longuement et sérieusement préparé.

Le conseil de famille a décidé que Jean-Baptiste, le plus jeune des trois frères, ne serait pas du voyage, bien qu'il soit lui aussi pilote. En effet, vu les risques non négligeables d'une telle aventure, il fallait *désigner un volontaire*, d'une part pour expédier les affaires courantes de la famille à Alger et dans la Mitidja, et d'autre part, en cas d'accident fatal, pour assurer la continuité de la gestion de leurs domaines créés et développés par les générations précédentes, avec les épreuves et l'acharnement que l'on connaît.

L'avion choisi cette fois est le De Havilland DH 84 *Dragon* G-ACIW, avec son immatriculation anglaise (il ne sera immatriculé F-ANGE qu'en septembre 1934) équipé de deux moteurs Gipsy Major de 130 ch chacun. Cet appareil biplan à voilure haubanée dispose de six places et son rayon d'action est de 1 400 kilomètres. Georges Descamps avait été fin juillet à Londres chercher cet avion commandé par Jacques Germain dans sa version *Prince de Galles* ! Puis amené à Alger le 6 août 1933 en 5 h 15, Jacques étant parti de Perpignan le matin, via Alicante et Ténès jusqu'à Maison-Blanche, avec comme passagers son père Jean et son jeune frère Jean-Baptiste.

Le jour J, 16 décembre 1933, toute la famille accompagne l'équipage à Maison-Blanche. La météo est bonne. À 12 h 50, le *Dragon* décolle, lourdement chargé, avec ses quatre passagers, le ravitaillement en vivres et eau, l'outillage et des pièces de rechange au cas où...

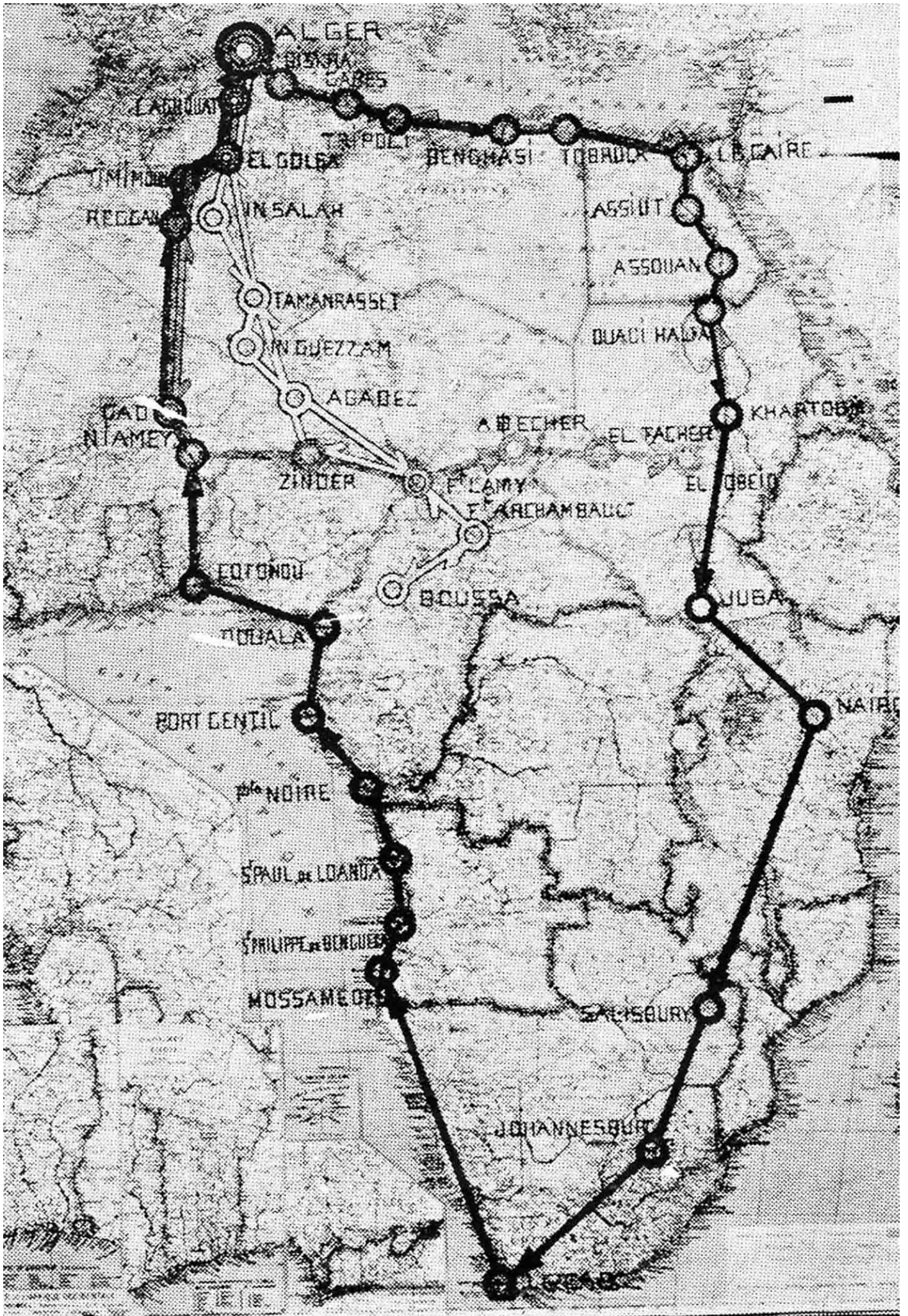
Cette première étape de *mise en jambes* est assez courte puisqu'après 1 h 40 de vol ils se posent à Biskra. Là, ils font le plein de carburant, passent la nuit et repartent tôt le lendemain pour Gabès (Tunisie) et Tripoli (actuelle Libye) où ils arrivent à 11 h 10.

Le 18, ils visent Tobruk qu'ils atteignent en trois étapes : Tripoli-Sirte en 2 heures de vol, puis Sirte-Benghasi en 2 heures 45, et enfin Benghasi-Tobruk en 2 heures 5. Ils ont survolé les populations tribales de Tripolitaine, puis de Cyrénaïque, durant près de sept heures de vol dans la journée. Il faut ménager le père Germain.

Le 19 décembre, après 4 heures 25 de vol sans problème depuis Tobrouk, les voilà déjà passés en Égypte et rendus au Caire. Là, avant de changer de cap à 90 degrés, leur trajectoire virant d'ouest-est à nord-sud, ils ont prévu de faire réviser leur *Dragon* anglais dans les ateliers De Havilland. Ils profitent de ces trois jours pour faire un peu de tourisme, visitent la ville et s'aventurent même jusqu'à Alexandrie distante de plus de 200 kilomètres au nord.

L'avion étant révisé, ils quittent Le Caire le 23 décembre très tôt à 2 h 35 du matin ! La chaleur nécessite de partir tôt pour la plupart des étapes, car le décollage à pleine charge n'est souvent possible qu'avant le lever du soleil. Ensuite, il est difficile de gagner de l'altitude à cause de la faible densité de l'air aux heures les plus chaudes de la journée.

Mais deux heures plus tard, ils doivent se poser à Assiut pour réparer une fuite d'huile sur un des moteurs. Les mécanos du Caire avaient sans doute mal resserré une durite ? Heureusement le manomètre de pression d'huile a alerté le pilote. L'avion est immobilisé pour la journée. C'était bien la peine de se lever tôt...



Ils ne repartent d'Assiut que le lendemain 24, direction Louxor. Leur atterrissage matinal permet à nos quatre voyageurs de visiter le temple de Karnak, la Vallée des Rois et le tombeau de Toutnkhamon. (NDA : le journaliste a écrit *Tout au Kammoun* dans son interview).

Le 25 décembre, jour de Noël, le *Dragon* avale en 3 heures le parcours Assiut-Wadi Halfa, à la frontière entre l'Égypte et le Soudan anglo-égyptien. Wadi-Halfa est un aéroport militaire et douanier géré par la Royal Air Force. Le règlement local prévoit que les pilotes doivent avertir de leur arrivée par télégramme indiquant l'heure de départ du dernier terrain visité. Jacques Germain a bien envoyé ce télégramme depuis Assiut, cependant le service des douanes semble peu empressé de faire les formalités en raison du *Christmas Day*. Nos quatre aventuriers sont donc contraints de fêter Noël dans cette localité, en attendant le visa des douaniers le lendemain. (Notons les frais d'atterrissage à Wadi-Halfa : 15 piastres pour un avion occupant 45 m², 35 piastres pour un avion occupant 80 m² et 200 piastres pour ceux de plus de deux moteurs et occupant plus de 325 m²). Ils en profitent pour aller visiter les temples de Ramsès II et de Nefertari à Abou Simbel.

Ils décollent le 26 pour une étape assez longue de près de six heures vers Khartoum. Ils doivent un moment quitter le précieux repère de la vallée du Nil, et survoler des étendues désertiques, avant de retrouver le grand fleuve à Khartoum, confluent du Nil Blanc venant du lac Victoria et du Nil Bleu venant d'Éthiopie.

Après avoir visité la ville, ils repartent le lendemain 27 décembre, cap au sud. Le *Dragon* survole une petite brousse à faible altitude pour admirer de nombreux troupeaux de gazelles, antilopes, girafes et éléphants, avant de se poser à Malakal (actuel Soudan du Sud) au terme de cette étape de près de quatre heures de vol.

L'équipage décide de s'accorder un peu de répit, et de passer quelques jours à Juba, (actuel Soudan du Sud) où ils parviennent le 28 décembre. Des parties de chasse sont organisées dans la brousse sur les rives du Nil Blanc à Mongalla où ils se rendent en voiture, à 75 kilomètres de Juba.

1^{er} janvier 1934. Après ces quatre jours de détente sportive, ils démarrent matinalement la nouvelle année 1934, en décollant de Juba à 5 h 50, et passent du Soudan au Kenya en survolant une grande partie du territoire ougandais. Cette longue journée de 6 h 40 de vol, n'est coupée que par l'escale de Kisumu (Kenya) au bord du lac Victoria, pour ravitailler le *Dragon*.

L'approche de Nairobi est somptueuse, ils peuvent admirer le Kilimandjaro et ses neiges éternelles. *Notre trop court séjour dans cette région restera un des plus beaux souvenirs de notre voyage. C'est le pays du printemps éternel et des sites enchanteurs*, diront les voyageurs à leur retour.

Cependant, l'atterrissage à Nairobi est assez périlleux, le terrain étant encombré de troupeaux de buffles, d'antilopes et autres zèbres qui occupent la piste ! Le *Dragon* doit louvoyer. Ce premier jour de l'année, l'avion et ses passagers viennent de franchir l'équateur, la latitude de l'aéroport étant de 1° 19' sud. Quant à l'altitude : 1 676 m !

À Nairobi la température est constante de 15 à 22°. Leur arrivée à 13 h 10 leur laisse le temps d'aller en voiture vers la vallée du Rift pour découvrir le lac Naivasha, surpeuplé de flamands roses et autour duquel des troupeaux de zèbres se promènent sans être inquiétés.

Le lendemain 2 janvier, après le décollage de Nairobi, c'est un spectacle magnifique qui s'offre aux quatre passagers : une fois passée la frontière séparant le Kenya et le Tanganyika (actuelle Tanzanie), le *Dragon* passe entre le mont Meru (4.565 m) sur sa droite et le Kilimandjaro (5 895 m) sur sa gauche. Grandiose ! (NDA : l'altitude de 6 010 m mentionnée par les encyclopédies de l'époque pour le Kilimandjaro semble très optimiste, malgré la fonte des neiges !).



▲ *Jean, Jacques et Henry Germain et Georges Descamps*

▼ *Le De Havilland DH 84 Dragon F-ANGE ex-G-ACIW - Aquarelle de l'auteur*



Puis l'objectif du jour est la traversée du Tanganyika jusqu'à M'Beya avec une escale à Dodoma, région très chaude survolée à basse altitude pour observer la faune sauvage très riche. Ils filment des troupes d'éléphants. Le décollage de Dodoma est très délicat, vu l'altitude et la charge de l'avion, ils doivent s'y reprendre à plusieurs reprises, les deux moteurs du *Dragon* à pleine puissance. Jacques et Marcel Germain ne veulent pas abandonner leur père pour gagner du poids. En cas d'échec, c'était le *plan B*, avoueront-ils. Le père Germain les aurait alors retrouvés, en gagnant Salisbury par le prochain avion de passage. En fait, il était d'accord pour ce sacrifice.

Après avoir été fortement secoués, ils se posent sur le terrain de M'Beya qui est à 1 666 mètres d'altitude. Cette localité est très recherchée pour son climat idéal : *Nous pouvons nous croire en Suisse*. Ils décident de faire une pause après les émotions de la journée. Cette ville s'est récemment développée avec les chercheurs d'or et la création d'un centre minier. C'est un point de passage vers la Rhodésie du Nord voisine (actuelle Zambie).

4 janvier : Ils ont bien fait d'avoir repris quelques forces dans ce climat agréable, pour affronter le long parcours du jour M'Beya-Salisbury de 7 h 45 à 18 h 45, avec plus de neuf heures de vol en trois étapes ! L'avion longe d'abord la rive est du lac Tanganyika avant de se poser à M'Pika sur un terrain difficile au fond d'un cirque de montagnes. L'étape suivante est longue, quatre heures jusqu'à Broken Hill en Rhodésie du Nord (actuel Kabwe en Zambie), puis encore trois heures pour Salisbury en Rhodésie du sud (actuel Harare au Zimbabwe). Là, ils doivent réparer un compte-tours défaillant.

Après une courte nuit à Salisbury, l'aventure continue avec un départ dès potron-minet à 4 h 55, avec Johannesburg (Transvaal) comme objectif de la journée. Ils ont prévu de couper en trois étapes de 2 h 30 chacune, avec escales à Bulawayo (Matabeleland, Rhodésie du sud, actuel Zimbabwe) et Pietersburg. Sur ce parcours le *Dragon* rencontre de la pluie et de la brume et doit grimper parfois à 4 000 mètres. Ils décrivent ainsi Johannesburg : *Ville splendide aux artères merveilleuses et aux magasins d'un luxe inouï, avec l'impression que cette ville débordant de richesse, ne se ressentait pas de la crise mondiale... Nous avons visité un superbe jardin zoologique. La ville se compose de deux parties distinctes, d'un côté les magasins et les théâtres, de l'autre des villas toutes plus somptueuses les unes que les autres.*

Le lendemain 6 janvier, après la longue étape de la veille, ils s'accordent une matinée pour poursuivre la visite de la ville. Le vol du jour ne sera que de deux heures et demie jusqu'à Kimberley, ville du diamant, où ils sont accueillis en fin de journée par une réception sympathique au clubhouse anglais.

Il faut maintenant atteindre Le Cap (Capetown - Afrique du sud) qui sera le point virage au sud de leur périple africain. Mais le *Dragon* doit se poser à Victoria West où ils constatent que leur boussole est faussée de 15 degrés, ce qui peut être gênant pour la poursuite de leur navigation à travers ce vaste continent ! Il faudra impérativement la remplacer à l'escale de Capetown.

Après le décollage de Victoria West, le *Dragon* survole une région montagneuse aux pics escarpés, où il est fortement ballotté par les vents, il doit monter à plus de 4 000 mètres pour trouver un temps calme et poursuivre le voyage dans des conditions plus confortables pour les passagers. Enfin à 12 h 50 ce 7 janvier 1934, ils atteignent Le Cap.

À l'atterrissage, ils sont reçus par le consul de France et M. de La Marlière dont le père est un algérois. Après la réception, Jean Germain père adresse un télégramme pour le moins succinct que *La Dépêche Algérienne* reprendra dans ses colonnes le lendemain : *Capetown 7 janvier - Bien arrivés Cap - Souvenirs - Germain.*



▲ *Marcel Germain, docteur Louis Alcay, Jean et Jacques Germain*

▼ *Intérieur du Dragon*



Nos pilotes-aventuriers, quelque peu fourbus par cette première partie du voyage, s'accordent trois jours de repos durant lesquels ils visitent la ville.

10 janvier 1934 : la remontée du Cap vers Alger. *Nous repartîmes pour faire notre plein d'essence à Port-Nolloth, où nous atterrissons sur un lac salé desséché, entourés immédiatement par les habitants du village.*

Après cette première étape de trois heures et demie, et une fois le plein fait à Port-Nolloth (Namaqualand, Afrique du sud), ils survolent des rochers occupés par des otaries à fourrure et des flamands roses, avant d'arriver quatre heures plus tard sous une pluie battante à Walvis Bay (baie des Baleines, actuelle Namibie), enclave alors administrée par l'Afrique du sud.

Le lendemain 11 janvier, ils continuent leur remontée de l'Afrique en suivant la côte atlantique, ils survolent une région désertique pendant 900 kilomètres jusqu'à Mossamédès (Moçâmedes, nom actuel, Namibe) en Angola, où le *Dragon* se pose en territoire portugais, après... 5 h 45 de vol ! étape la plus longue de leur périple. Mais la journée n'est pas encore terminée : courageux, ils redécollent pour une nouvelle étape de plus de trois heures jusqu'à Saint-Philippe-de-Benguela où ils se posent à 18 h 15 sur le terrain de golf qui fait office de piste d'atterrissage.

Ce jour-là, depuis Walvis Bay, ils auront voyagé de 6 h 50 à 18 h 15 dont neuf heures de vol. Les colons portugais leur réservent un accueil très chaleureux, tant à l'escale de Mossamédès qu'à leur arrivée à Benguela : *Les habitants nous reçurent avec un empressement au-dessus de tout éloge, ils ne savaient que faire pour nous être agréables.*

12 janvier. Le *Dragon* tient toujours le coup. Ils continuent la traversée de l'Angola, en suivant la côte abrupte dans un ciel couvert, jusqu'à Saint-Paul-de-Loanda (Luanda, actuelle capitale), dernière des trois villes littorales de la colonie portugaise. Après cette escale technique, ils survolent une végétation de plus en plus dense avant d'atterrir à Pointe-Noire (Congo français, actuelle République du Congo), mais, ils se trompent de terrain, et doivent repartir à la recherche du bon. Les quatre aventuriers apprécient d'entendre à nouveau parler français, après avoir traversé tous ces pays anglophones depuis l'Égypte, ou lusitanophone (sic) depuis la frontière sud angolaise. La ville de Pointe-Noire est alors en pleine effervescence avec le chantier du CFCO (Chemin de Fer Congo-Océan) en cours d'achèvement cette année 1934, pour relier notamment les 500 kilomètres qui séparent Brazzaville de l'Atlantique.

Ils en repartent le 13 janvier, mais doivent bientôt faire face à un gros orage et à des tornades. Le *Dragon* louvoie et vole tantôt sur la mer, tantôt au-dessus des terres. Alors qu'ils sont parvenus sur la forêt équatoriale, le manomètre de l'appareil indique une baisse de la pression d'huile au moteur droit. Jacques Germain décide de se poser en pleine brousse, dans une clairière à peu près plate, mais dérangeant un troupeau de buffles. Un malheur arrivant rarement seul, ils constatent alors que la béquille arrière du bimoteur est cassée, sans doute depuis l'atterrissage de Pointe-Noire. Ils réajustent le niveau d'huile avec la réserve d'AeroShell embarquée, puis s'affairent sans outil vraiment adapté à une réparation de fortune de la béquille arrière, celle de rechange embarquée ne convenant pas.

Cependant cette journée du 13 n'est pas encore terminée. Le *Dragon*, rechargé en huile et roulette de queue rafistolée, parvient à s'extraire de la brousse, cap sur Port-Gentil (Gabon). Mais voilà que le terrain est inondé après un fort orage, et ils se posent... dans l'eau !

Précédés de l'administrateur, tous les habitants du secteur se précipitent, curieux, pour venir les accueillir. Nos aviateurs sont obligés de se déchausser pour descendre de l'appareil. On leur fait apporter des sandwiches. Un tel empressement s'explique : d'une part, l'administrateur a



▲ *Le Dragon au Kenya - Aquarelle de l'auteur d'après Blake et Mortimer*

▼ *le 23 janvier 1934, retour du Cap, Jacques Germain, docteur Louis Alcaÿ, Marcel et Jean Germain*



été prévenu par Pointe-Noire de l'arrivée des Germain à Port-Gentil, et d'autre part, ils sont les premiers aviateurs à se poser sur ce terrain !

Le dimanche 14 janvier, ils arrivent à Libreville (Gabon) où ils sont reçus en grande pompe par le gouverneur général qui leur offre l'hospitalité pour la nuit à la Résidence.

Au décollage du lendemain, le *Dragon* se trouve entouré d'une multitude de femmes et d'enfants, ainsi que des Pères Blancs venus assister au départ des aventuriers de passage. Ils ne manquent pas de faire un survol d'adieu à cette population accueillante, mais après le survol de la Guinée équatoriale espagnole, ils se retrouvent rapidement en pleine brume au-dessus de forêts de plus en plus denses à l'arrivée sur le Cameroun français. L'avion dérive ainsi trop à l'est de l'estuaire de Douala et ils n'ont pas de carte de cette région ! Ils doivent voler à basse altitude et ne voient que de l'eau, des arbres et des petites plages impraticables. La nuit-tombant, ils doivent se résoudre à virer pour atterrir, risquant le tout pour le tout, sur une petite plage qu'ils avaient repérée sur le littoral au bord de la mangrove. Le *Dragon* parvient à se poser, mais la plage est encombrée de nombreuses billes de bois, l'obligeant à louvoyer pour éviter la casse ! Heureusement, les frères Germain s'étaient sérieusement exercés à de multiples décollages et atterrissages courts sur leur terrain de Mouzaïville, avant ce long voyage. Ils sont soulagés d'avoir pu se poser sur cette plage, mais les voilà bientôt entourés d'indigènes intrigués, pêcheurs sortis de la mangrove. Jacques les décrira comme : *De superbes athlètes qui les interpellent en français, en commençant chacune de leurs phrases par 'Pardon Monsieur'*. Ils sont bien sûr très curieux, posant toutes sortes de questions sur l'appareil, sa vitesse, etc. Très accueillants, ils leur apportent des bananes et des noix de coco pour le dîner.

Les quatre aviateurs doivent donc coucher sur cette plage, les uns dans le *Dragon*, les autres sous ses ailes. Mais ces derniers doivent rapidement déménager et se regrouper dans la carlingue, sous la menace de crabes géants attirés par les débris des noix de coco du dîner ! Dès le réveil - on ne sait pas si la nuit fut bonne - ils font déblayer la plage par 25 indigènes costauds motivés qui dégagent les billes de bois pour tenter un décollage. L'un d'entre eux affirme alors qu'il connaît bien Douala et propose à l'équipage de les y guider. Le *Dragon* est repoussé à l'extrémité de la plage pour avoir la piste d'envol la plus longue possible. Il parvient à s'extraire avec toute la puissance de ses deux moteurs, mais ne voilà-t-il pas que le passager embarqué trouvant que l'avion va trop vite, se trouve pris soudain d'une frousse intense et demande à *descendre* ! Ils sont donc contraints à un nouvel atterrissage sur la plage pour débarquer leur *guide* improvisé.

Le pilote s'aperçoit alors qu'après ce retour acrobatique au point de départ, et n'ayant pu refaire le plein après le parcours de la veille, les réservoirs du *Dragon* seront à bout d'essence pour repartir. Vu la situation, il ne leur reste plus qu'une chose à faire pour continuer : se rendre en pirogue à travers la mangrove jusqu'à Douala pour trouver de l'essence ! Le voyage est entrepris en compagnie de sept gaillards pagayant en cadence au rythme de mélopées *malè-malè*. Les touristes en perdition ont bien du mal à se maintenir en équilibre dans l'embarcation. Après quatre heures de navigation peu confortable, ils font escale à Soelaba (actuelle Pointe Suelaba), village perdu dans la mangrove, où ils peuvent se restaurer d'ananas délicieux dans une ancienne maison autrefois habitée par un colonel. Puis les piroguiers remontent jusqu'à la petite île de Manoka (3°51'19"N - 9°36'53"E) où ils sont reçus à bras ouverts par Fernand Drotz, directeur d'une exploitation de bois, la Société Nationale du Cameroun.

Monsieur et Madame Drotz leur offrent *une réception royale* et l'hébergement pour la nuit, nuit bien courte, car à minuit ils doivent déjà prendre le chemin du retour vers l'avion, avec leur précieux chargement d'essence. Jean Germain et le docteur Alcay embarquent sur un remorqueur mis

AÉRONEF FRANÇAIS **F-ANGE** (Marque d'immatriculation.) Type DH Dragon 84 N° de série 6038

Certificat de navigabilité n° 03700 du 17 SEP 1934 Catégorie Normal

Certificat d'immatriculation n° _____ du _____ Subdivision Algérie Port d'attache Mouzaïville

PROPRIÉTAIRE :

Nom Monsieur Germain Prénoms Jacques

Adresse Mouzaïville (Alger) Nationalité Française

Délivré à Paris le 17 SEP 1934

*Le certificat d'immatriculation constitue seul le titre légal de propriété.
Le nom du propriétaire n'est donné ci-dessus qu'à titre d'indication.*

Voir au dos la description de l'aéronef.

Le Chef du Service Aéronautique.




CONSTRUCTEUR Co de Havilland Aircraft Co Ltd. Stag Lane, Edgbury, England
(Nom et adresse.)

Avion, hydravion ou amphibie	<u>Avion</u>	Poids maximum autorisé	<u>1950 kg</u>
Nombre de plans	<u>deux</u>	Coefficient de sécurité	_____
Envergure	<u>14^m 32</u>	Nombre de places de passagers	<u>multiplace</u>
Longueur	<u>10^m 51</u>	Contenance des réservoirs d'essence	<u>545 l à 0,72</u>
Hauteur sans chariot	<u>2^m 08</u>	Contenance des réservoirs d'huile	<u>25 l à 0,96</u>
Hauteur sur chariot	_____	Heures de vol	_____
	(Pour hydravions.)		(Pleine puissance au sol.)
Surface portante	_____	Licence pour T.S.F.	<u>aucune</u>
Charge par mètre carré	_____		(Accordée le _____)
Charge par C. V.	_____	Type de l'appareil de T.S.F.	<u>aucune</u>
Poids à vide	<u>1463 kg</u>	Dispositifs d'atterrissage ou d'amerrissage	_____
(Y compris l'eau des radiateurs et du lubrifiant.)		Répartition de la charge	<u>Voir par 37 des CN</u>
Poids du combustible	<u>us. 392 kg</u>	Moteurs	{ Marques <u>2 Gipsy Major</u>
(Réservoirs normalement remplis.)	<u>huile 24 kg</u>		{ Types <u>150 CV à 2100 t/m</u>
Poids de l'équipage <u>M. pilote</u>	<u>80 kg</u>		(Et puissance internationale par moteur.)
Poids de l'équipement	_____	Propulseurs	{ Marques <u>2 Fairey Reid</u>
(Non compris la T. S. F.)			{ Types <u>94234/A/X?</u>
Poids du poste de T.S.F.	_____		<u>changement hélices approuvés par l'Air Ministry</u>
Chargement autorisé	<u>294 kg</u>		

Le De Havilland 84 Dragon F-ANGE, l'avion du Tour de l'Afrique

à leur disposition, tandis que les frères Jacques et Marcel prennent place dans la pirogue chargée du ravitaillement de carburant. Le trajet retour à travers la mangrove de palétuviers se fait dans une nuit noire, avec de multiples échouements sur les bancs de sable du fleuve. Malgré tout, vers 6 h 30 du matin, cette équipée parvient à l'avion abandonné à ses fiers gardiens. Après avoir dû débarquer avec leur cargaison au large de la plage au moyen de pirogues, les aviateurs-navigateurs peuvent aussitôt ravitailler le *Dragon*.

Le bimoteur s'extirpe à nouveau de la plage et reprend son envol pour la proche Douala où ils atterrissent un quart d'heure plus tard sur un très bon terrain. Ils sont accueillis par l'administrateur Monsieur Michel, très inquiet. Il les attendait depuis deux jours. Nous sommes le 17 janvier. Après s'être réconfortés et avoir narré leur aventure, ils n'oublient pas de demander une carte avant de poursuivre leur périple panafricain en direction de Lagos (Nigeria). Mais le brouillard persistant les oblige à naviguer au compas jusqu'à Lagos où ils se posent après 5 heures de vol. Ici le terrain est quasiment inexistant !

Le lendemain 5 heures du matin : *Nous eûmes toutes les peines à nous envoler de Lagos. Sitôt après le décollage, nous nous trouvons en face d'une maison et d'un palmier. Il fallait à tout prix passer entre les deux et nous passâmes en deux temps, virant sur l'aile gauche pour éviter la maison, puis sur la droite pour éviter le palmier, qui heureusement n'étaient pas sur le même plan.*

L'étape suivante est Cotonou (Dahomey, actuel Bénin) où ils sont reçus aimablement par le délégué. Après les deux nuits quasi blanches dans la mangrove littorale du Cameroun, ils décident de prendre ici un peu de repos bien nécessaire. Ils ne repartent de Cotonou que le lendemain, pour Niamey (Niger), qu'ils atteignent après 5 h 30 de vol, une des deux plus longues étapes.

Les voilà bientôt de retour au Sahara, partis de Niamey à 6 h 20 ils se posent à Gao deux heures plus tard. Ils commencent à *sentir l'écurie* et voient s'approcher le jour où ils pourront retrouver leurs familles à Alger. Cependant le *Dragon* a besoin d'une révision. Ils profitent de cette journée pour aller chasser et se balader en pirogue, malgré leur expérience de ce type d'embarcation les jours précédents au Cameroun. Le soir ils assistent à une fête donnée en l'honneur du Ramadan. Il leur faut maintenant *boucler la boucle*. Le 21 janvier sera une longue journée : Gao-Bidon V-Reggan-Timimoun, soit près de neuf heures cumulées de vol, de 6 heures du matin jusqu'à la nuit tombante, après avoir survolé Adrar. Bidon V au milieu de nulle part, doit son nom au balisage sur 1 000 kilomètres de la route du Tanezrouft par le lieutenant-aviateur Georges Étienne en 1926. Il avait installé pour le compte de la CGT (Compagnie Générale Transsaharienne) 16 dépôts distants chacun de 50 km entre Tessalit et Reggan. Il s'agit de simples bidons sous lesquels sont enfouis des fûts contenant des réserves d'eau pour les voyageurs de passage assoiffés.

Sans relâche, dès le lendemain le *Dragon* toujours vaillant et ses quatre passagers continuent leur route de Timimoun vers Laghouat, avec escales à El-Goléa et Ghardaïa. Le mauvais temps les contraint à naviguer au compas. Après un atterrissage délicat à Ghardaïa sous un violent orage, le trajet vers Laghouat rencontre encore des conditions météo difficiles et même de la neige. Le pilote grelotte à son poste. À Laghouat ils trouvent un terrain boueux, et si près du but, à trois heures d'Alger, ils doivent patienter dans cette oasis en attendant une amélioration des conditions atmosphériques devenues exécrables. Ils apprécient le confort de l'Hôtel Transatlantique ! M. Boillet, correspondant local de *La Dépêche Algérienne*, profite de cette immobilisation pour recueillir une longue interview.

Le 23 janvier, impatients de retrouver leurs foyers, ils prennent des renseignements météo, et décident malgré tout vers 10 h 30 de reprendre leur envol. Le *Dragon* doit grimper à 4 000 mètres pour naviguer au-dessus de la mer de nuages. Vers 11 h 15 ils peuvent voir Boghari dans une

veuillez vous rappeler que...

Le tour complet de l'Afrique de MM. Jean, Jacques, Marcel Germain et le Docteur Alcaÿ a été réalisé sur

Huile AEROSHELL et ESSENCE AVIATION SHELL.

(Dragon de Havilland, bimoteur Gipsy Major).

M. Robert Germain, pour effectuer la liaison aérienne Alger-Zinder-Alger employait aussi

l'huile AEROSHELL et l'ESSENCE AVIATION SHELL.

(Dragon de Havilland, bimoteur Gipsy Major).

*Enfin, chaque jour, dans le monde entier
des centaines d'avions utilisent avec la plus grande satisfaction*

HUILE AEROSHELL ESSENCE AVIATION SHELL

et tous les aviateurs apprécient le

SERVICE AVIATION SHELL

▼ Réception au club-house de l'Aéro-club d'Algérie au retour du voyage autour de l'Afrique - Il s'agit également de l'inauguration du club-house



trouée, mais décident de continuer cap sur Alger. Ils passent l'Atlas sans le voir. Dans une nouvelle trouée, ils réalisent qu'ils survolent la mer et aperçoivent un chalutier. Ils inversent alors le cap, réduisent les moteurs, s'engouffrent dans ce passage entre les nuages et reconnaissent bientôt la Pointe Pescade.

Les journalistes, prévenus par leur correspondant de Laghouat, sont accourus à Maison-Blanche, les yeux rivés vers le sud, guettant la silhouette du biplan, mais voilà que le *Dragon* se profile arrivant du nord à basse altitude au-dessus de la mer. Après un tour de reconnaissance au-dessus des pistes, les quatre héros du jour dans leur valeureux *Dragon* réalisent un atterrissage parfait à 12 h 20, bouclant ainsi le premier tour aérien complet d'Afrique.

Le bimoteur vient stopper face aux hangars, sans fatigue apparente de son long voyage. Jean Germain père, étonnant de jeunesse, sort le premier. Ils sont accueillis par Jean-Baptiste Germain, le troisième fils, privé du voyage pour *garder la maison*, et par M. Faurien, directeur de la Shell. Le docteur Alcay, médecin de l'expédition, fait un compte rendu *néant* sur l'état sanitaire de bord, et ne tarit pas d'éloges sur *la fougue, l'allant et la résistance de ses compagnons de route*. Sur le chemin du retour vers Alger, ils croisent de nombreuses voitures d'amis accourus vers Maison-Blanche, qui font demi-tour quand ils reconnaissent la voiture des Germain.

Le soir même, chez Jean Germain à *Emerald Park*, une longue interview sera donnée aux divers journaux d'Alger : *Ce voyage merveilleux de quelque 30 000 kilomètres autour de l'Afrique leur a permis de survoler les possessions anglaises, portugaises et françaises du sud de l'Afrique et le retour par cet admirable Sahara, terre d'élection de l'Aviation... Et lorsque nous avons quitté leur somptueuse demeure, nous avons emporté le souvenir d'une famille heureuse de se retrouver pour entendre le récit des visions inoubliables du magnifique périple. L'Écho d'Alger n'oubliera pas l'accueil si simple et si charmant fait à son reporter par les hardis voyageurs aériens*. Rapportera Pierre Laffargue. Les frères Jacques et Marcel Germain déclarent que l'accueil fut partout le plus cordial et souvent enthousiaste. Ils insistent également sur l'organisation impeccable, l'amabilité et le dévouement des agents du Service Aviation Shell, sans lesquels un tel voyage n'aurait pu être entrepris. À chaque étape ils ont pu trouver l'essence Aviation Shell, l'huile AeroShell et tous les avantages du Service Shell ! (...pub gratuite). Le bilan de ces 133 heures de vol du *Dragon* totalise une consommation de 6 234 litres d'essence et 226 litres d'huile. Chacun des moteurs aura consommé moins de 24 litres d'essence par heure.

La revue *Le Manche à Balai* tirera les conclusions suivantes de ce tour d'Afrique :

1 - *Il existe sur les côtes est et ouest de l'Afrique un réseau de terrains bien aménagés, distants au maximum de 400 kilomètres, sans parler des terrains de secours, ce qui permet d'envisager des voyages de tourisme, mais aussi de réaliser de nouvelles lignes aériennes commerciales. Certains terrains n'avaient encore reçu la visite d'aucun avion, jusqu'à la visite du Dragon des Germain.*

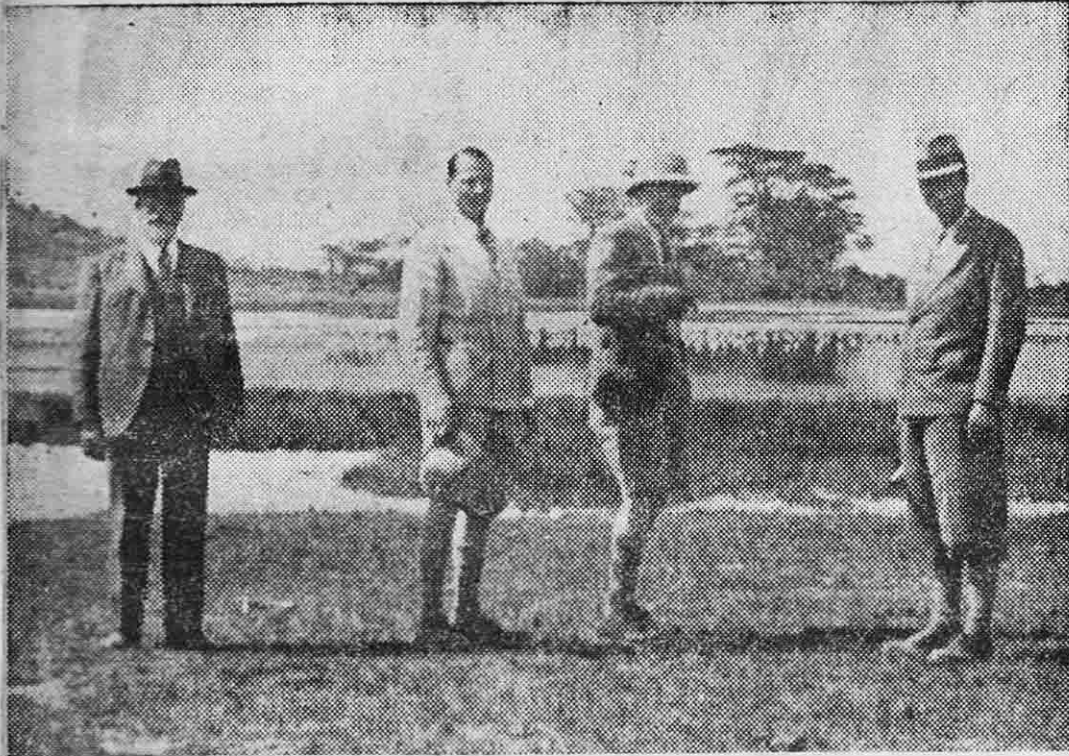
2 - *Ce voyage a contribué au prestige de la France à l'étranger, à chaque étape un accueil très chaleureux leur fut réservé. Il faut espérer que de nombreux aviateurs se lanceront sur la voie tracée par les Germain.*

3 - *L'aviation de tourisme dispose désormais d'appareils fiables. Témoin en est ce bimoteur Dragon qui n'a pas rencontré d'ennui majeur durant ces 133 heures de vol panafricain.*

Le samedi 3 février est organisée une grande réception par l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche pour consacrer officiellement la réussite de ce voyage. Tout le monde de l'aéronautique algérienne est présent à cette fête pour féliciter les aviateurs. À leur retour à Alger, les frères Jacques et Marcel Germain, ainsi que leur père Jean, apprennent dans le dernier exemplaire de *La Presse Libre*, qu'ils sont : *la plus grande famille volante du globe !*

Les beaux voyages aériens

Nos concitoyens Jean, Jacques et Marcel Germain et le docteur Alcay, de retour du Cap, ont atterri, hier, sur l'aérodrome de Maison-Blanche



Les quatre aviateurs photographiés sur les bords du lac Navura, en Kenya, ont le sourire. On reconnaît, de gauche à droite : MM. Jean et Marcel Germain, le docteur Alcay et Jacques Germain.

Nous avons fait un beau voyage. Répétant les paroles de « Ciboulette », nos quatre concitoyens ne tarissent pas de raconter les différentes péripéties, bonnes ou mauvaises, de leur voyage aérien de quarante jours tout au long des côtes africaines, tel que l'a retracé dans « La Dépêche Algérienne » notre correspondant particulier de Laghouat, M. F. Boillet.

Laghouat - Alger au-dessus des nuages

Rien n'impatiente plus un aviateur que d'être près du but et de ne pouvoir l'atteindre par la faute des éléments contraires.

Quarante-huit heures d'attente à Laghouat fut pour nos aviateurs, MM. Jean, Jacques et Marcel Germain et le docteur Alcay, une épreuve qui épuisa la somme de patience dont ils pouvaient disposer.

Hier matin, ils décidaient de courir leur chance. A 9 h. 30, ils prenaient place dans le bimoteur « Dragon ». En route pour Alger. Immédiatement l'appareil prend de la hauteur. L'altimètre marque 4.000. Les nuages déroulent sous leurs pieds leurs blancs flocons. A 11 h. 15, une trouée. Boghari est là tout en bas. Atterriront-ils

ou poursuivront-ils leur route vers Alger ? Continuons. Et toujours à la même altitude ils survolent l'Atlas sans le voir, les nuages amoncelés sur les cimes le cachant complètement aux yeux du pilote.

Et le vol se poursuivait. Où peut bien se trouver l'aérodrome de Maison-Blanche ? Telle est la question que se pose continuellement le pilote, en face de cette mer de nuages.

Midi. Une trouée. La mer. Un chaliutier. Régime réduit, le bimoteur doucement perd de la hauteur et se rapproche du niveau de la mer. Pointe-Pescade est vite reconnue et quinze minutes plus tard l'atterrissage de MM. Jean, Jacques et Marcel Germain et du docteur Alcay se faisait impeccablement.

Nous ne pouvons terminer ce dernier compte rendu du voyage aérien de nos concitoyens en Afrique sans les féliciter pour le nouveau lustre qu'ils jettent sur les ailes algéroises.

R. FAOUCN.

Succès également pour le Service Aviation Shell, car à chaque étape MM. GERMAIN trouvèrent l'essence Aviation Shell, l'huile Aéro-Shell et tous les avantages du Service Shell.

Service Aviation

SHELL



LE CAIRE - LE CAP

*Itinéraire
Imperial Airways
Plan et Renseignements
sur les Aérodrômes*

No 2

Date Déc. 1933

Société Anonyme Française des Pétroles SHELL

46, Boulevard Saint-Saëns - ALGER

Téléphones : 88-01 à 88-09

Documentation fournie par Shell à l'équipage du Grand tour d'Afrique

SERVICE AER. AVIATION E G Y P T E
AERODROME D'ASYUT

I - CLASSIFICATION : Aérodrome civil et militaire

II - AUTORITES DE CONTRÔLE : Royal Air Force.

- POSITION.

- Latitude. 27° 11' Nord Longitude. 31° 6' Est
- Déclinaison magnétique Nulle - Date : 1933.
Variation annuelle 7 1/2 " Est
- Situation locale relative 10 kms. Ouest d'Asyut (en ligne droite) 8 kms. Ouest des casernes, juste au Sud de la zone cultivée.
- Altitude 46 mètres

IV - ZONE D'ATERRISSAGE

- Dimensions principales : Nord-Sud = 700 mètres
Est-Ouest = 500 mètres.
- Aspect de sol : Terrain sablonneux, assez mou au Sud. Le sol s'élève vers le cercle, de l'Est, de l'Ouest et du Sud.
- Marques d'atterrissage de jour : Cercle et marques d'angles.
- Marques d'atterrissage de nuit :
- Zones d'atterrissage et de décollage (si elles sont spécialement indiquées)

V - INDICATEUR DE VENT : A l'angle Nord-Est.

VI - DIRECTION DE VENT NEU

VII - OBSTACLES : Fils télégraphiques au Nord et indicateur de vent au Nord-Est.

VIII - SURFACE D'ATERRISSAGE

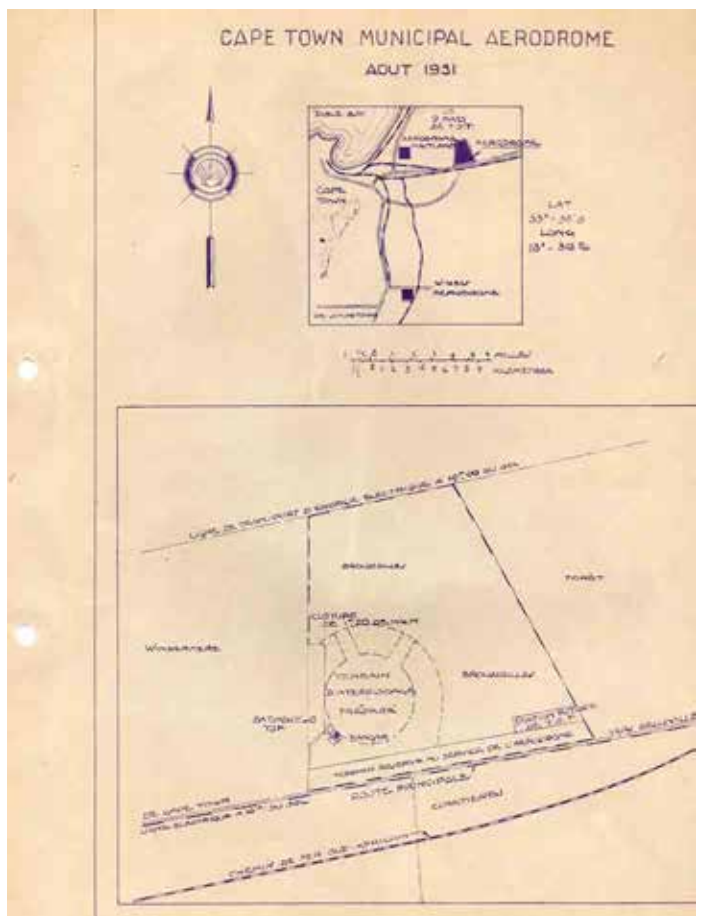
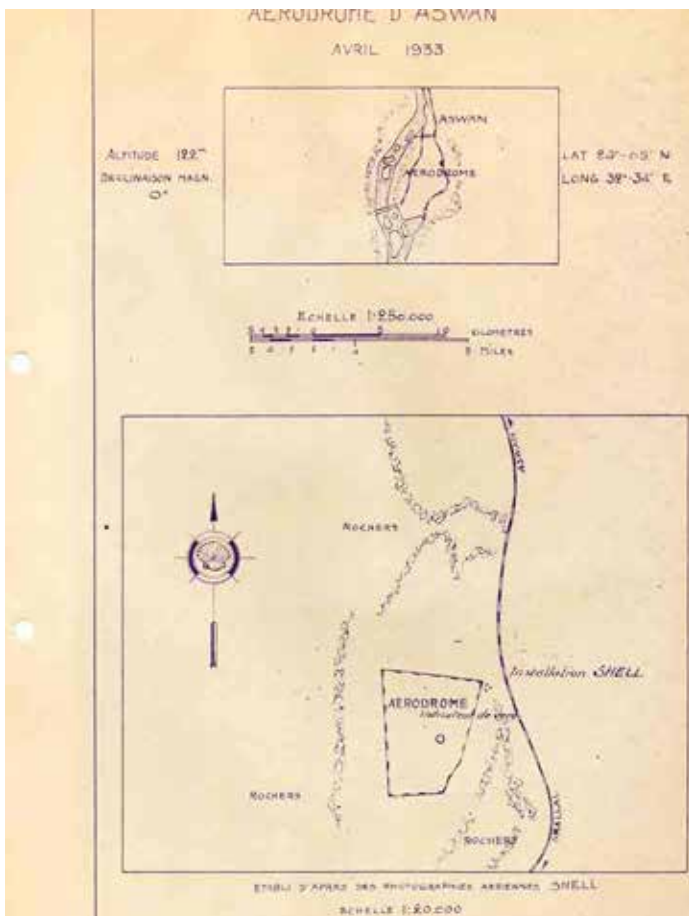
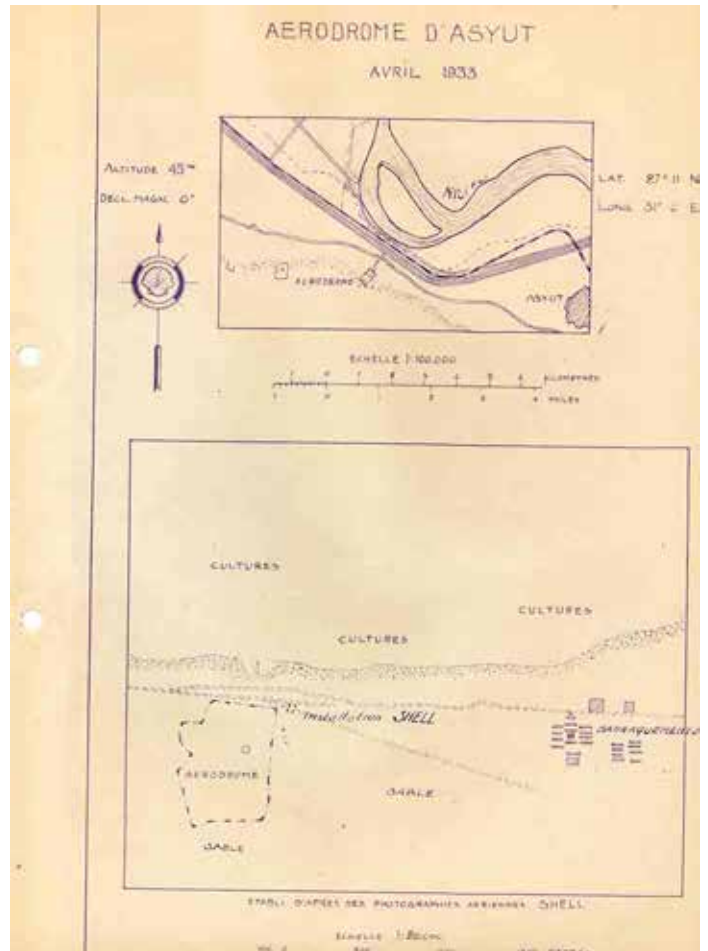
- de jour : le Nil - Asyut & Barracks
- de nuit :

IX - SIGNAUX D'AERODROME

- Position
- Signaux

X - FACILITES

- Service-Station & Installations **Service-station SHELL**
- Combustible **essence Shell aviation & essence tourisme**
huile AeroShell, Triple-shell, Golden SHELL
Ess



Alger-Zinder-Fort Archambault-Alger

Première liaison aérienne Alger-Niger-Tchad, retour par le Hoggar

Après l'exploit de Marcel Germain et Robert Volmerange qui avaient ouvert la voie aérienne de Djanet le 11 novembre 1932, il y a plus d'un an, ce nouveau raid de la famille Germain a comme objectif de rallier Alger à Zinder, pour ouvrir une nouvelle liaison aérienne Algérie-Niger.

Cette fois, c'est Robert Germain, cousin de Marcel, qui tente l'aventure, accompagné de Georges Descamps, co-pilote navigateur, et de M. Lavaud chargé du reportage photographique de l'expédition.

Samedi 13 janvier 1934, décollage d'Alger à 6 h 45 avec le De Havilland 84 *Dragon* F-AMTR. À 11 h 30 ils sont à El-Goléa, puis à 14 h 30 à In-Salah.

Le lendemain dimanche, Robert Germain se pose à Tamanrasset à 11 h 30, puis il suit la piste jusqu'à In-Guezzam où ils se posent vers 17 heures. Ils en repartent le lundi à 7 h 45, se posent au Niger à In-Gal et inaugurent le terrain d'Agadès à 13 h 30.

Ils réalisent ainsi la première liaison Alger-Agadès, et en moins de trois jours.

Dès le lendemain mardi 16 janvier, le *Dragon* poursuit son vol jusqu'à Zinder, en suivant la piste non balisée depuis In-Guezzam.

Ainsi, à près d'un an d'intervalle, les deux cousins auront ouvert deux nouvelles voies aériennes, Marcel Germain à Djanet et Robert Germain à Zinder.

Sur leur lancée, ils poursuivent ensuite leur voyage jusqu'au Tchad.

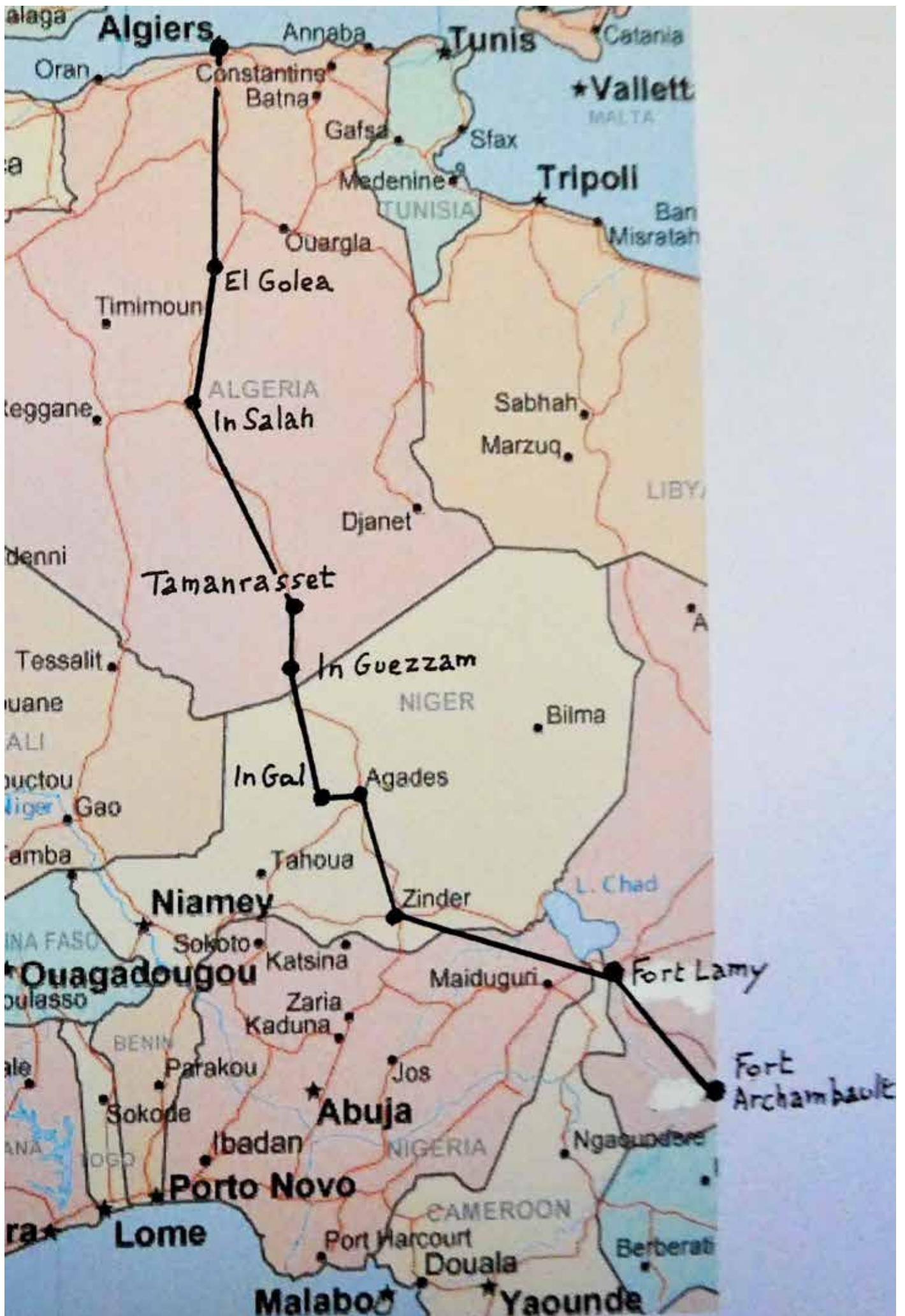
Après quelques jours de repos à Fort-Archambault, l'équipage prend le chemin du retour au cours duquel la performance surpassera celle du trajet aller. Parti de Zinder au matin du 1^{er} février, le *Dragon*, après deux escales à In-Gal et In-Guezzam, atterrit le soir à Tamanrasset pour y passer la nuit. Robert Germain en repart le lendemain dès la première heure et fait une seule escale à El-Goléa, avant de boucler son parcours de 3 500 kilomètres à Maison-Blanche le 2 février 1934 à la tombée de la nuit.

La revue aéronautique *Le Manche à Balai* dans son numéro 10 rapporte ainsi l'événement dans un style épique :

Le voyage de Robert Germain n'est pas seulement le geste symbolique du pilote qui réalise pour la première fois une performance, mais il a l'avantage beaucoup plus considérable d'être le coup de ciseau qui déchire le voile de l'inconnu et qui ouvre ainsi une voie nouvelle, plus courte, plus sûre et plus agréable à l'aviation française.

Toujours dans le même style de l'époque, *Le Manche à Balai* conclut :

Robert Germain a fait preuve pendant ce voyage d'un cran et d'une audace qui firent l'admiration de tous ceux qui le virent passer, et en particulier du colonel Weiss qui se trouvait à Tamanrasset. Il se classe, par ce voyage et par ses précédents, parmi les grands pilotes privés d'Algérie. Quant à Georges Descamps, ses qualités de pilote sont suffisamment connues et appréciées de tous. Nous nous attacherons seulement à préciser ses qualités de navigateur qui furent particulièrement mises en évidence par ce dernier voyage. C'est lui en effet qui assura la navigation, et la précision du retour est son œuvre.



Sahara en famille : 9 passagers, 2 *Dragon*, 1 *Leopard*, 1935

En début de l'année 1935, le 27 janvier, huit membres de la *famille volante* entreprennent un nouveau voyage. Les trois frères Germain Jacques, Marcel et Jean, et leurs épouses, ainsi que leur cousin Henry et son épouse. Cette fois-ci, ils vont utiliser trois de leurs avions :

Le bimoteur De Havilland *Dragon* F-AMUZ piloté par Henry Germain, qui embarque comme passagers son épouse *Chounette* ainsi que son cousin Jean Germain fils, lequel avait été privé du grand Tour d'Afrique l'année précédente.

Le bimoteur De Havilland *Dragon* F-ANGE piloté par Jacques Germain, avec à son bord Lucie son épouse dite *Mamoune* et Simone la femme de Jean, ainsi que leur mécanicien Cassar.

Enfin un De Havilland *Leopard Moth* F-AMXQ, appareil monomoteur piloté par Marcel le *Héros de Djanet* accompagné de son épouse *Taty*. De retour d'un séjour à Tripoli, le 28 mai 1934, Marcel avait eu un accident avec cet avion qui était resté immobilisé jusqu'en septembre.

Le trajet aller a prévu comme étapes Timimoun, Bidon V et Gao (Mali), jusqu'à Menaka ancienne capitale des Touaregs Ouelleminden, proche de la frontière du Niger.

Bidon V a déjà reçu la visite de la famille, lors du périple du continent africain en janvier de l'année précédente. C'est depuis devenu un petit village établi pour la douzaine d'ingénieurs et d'ouvriers affairés à la construction du phare Vuillemin. Nos huit voyageurs sont reçus chaleureusement par le directeur du chantier, l'ingénieur Delaplace, qui *sable* le champagne en leur honneur.

Le trajet retour fait escale à El-Goléa où les trois aéronefs font le plein.

Ils se renseignent sur la météo avant la prochaine étape à Laghouat. Le bulletin prévoit une bonne visibilité sur 25 kilomètres avec un ciel peu nuageux. Confiants, ils décollent d'El-Goléa cap sur Laghouat distante d'environ 350 kilomètres à vol d'oiseau.

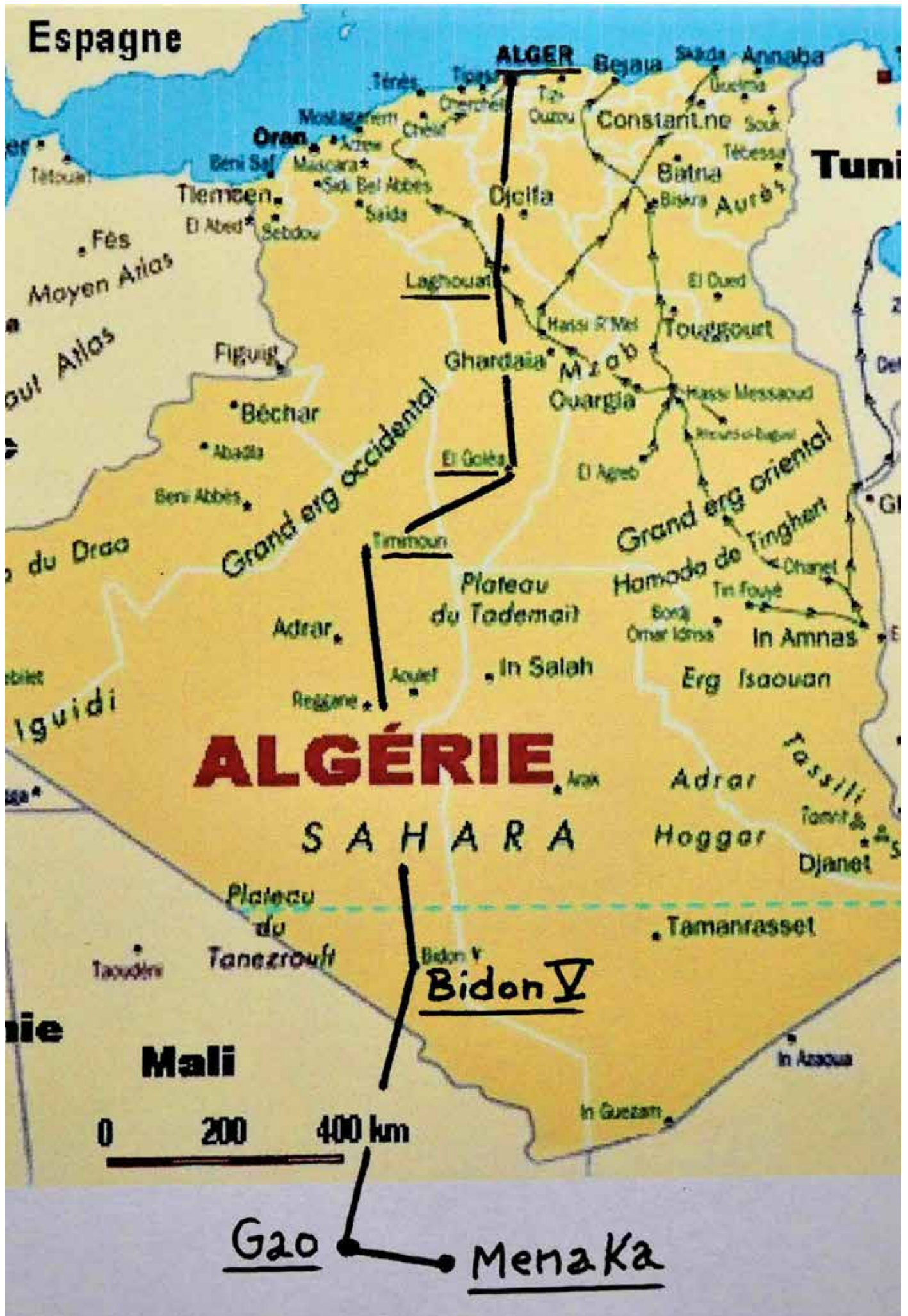
Mais ne voilà-t-il pas qu'ils rencontrent une violente tempête de neige que n'avait pas prévue la météo. Moteurs givrés, le *Dragon* d'Henry Germain est contraint de se poser sur la piste méhariste à 30 kilomètres de Laghouat. Les deux autres pilotes Jacques et Marcel poursuivent, leurs appareils volant au plus près de la piste pour ne pas se perdre.

Mais bientôt c'est le *Leopard* de Marcel qui doit lui aussi se poser, moteur givré, à trois kilomètres seulement de Laghouat, juste avant le lieu dénommé le Rocher des Chiens. Hélas, l'avion vient à heurter un fossé et son train d'atterrissage est cisailé. Pas d'autre dégât n'est à déplorer sur l'appareil.

Quant à Jacques, son *Dragon* parvient dans la tempête à survoler le Rocher des Chiens, sans le voir, mais un des deux moteurs givre également, et il doit faire sur un seul moteur un atterrissage forcé à 800 mètres seulement du terrain de Laghouat.

Pendant ce temps, Henry qui est parvenu à dépanner le second *Dragon*, redécolle, survole la ville de Laghouat sans la voir, mais doit à nouveau atterrir en plein bled, à sept kilomètres de la ville, ses deux moteurs à nouveaux givrés !

Une grande inquiétude règne alors chez les divers membres de la famille, sans communication entre eux, craignant le pire pour les autres appareils et leurs passagers. Suivant la consigne : *En panne dans le désert, ne quittez jamais votre appareil, il est plus visible que vous*, Henry, sa femme et son cousin Jean décident sagement de passer la nuit à l'abri dans le *Dragon*. Ils sont retrouvés le lendemain matin par une colonne de spahis partis à leur recherche sous les ordres du colonel Berchi et du capitaine Lacoste.



Quant à Marcel et Taty son épouse, s'orientant à la boussole, ils ont choisi de faire à pied les quelques kilomètres pour rejoindre Laghouat.

Ainsi la famille parvient à se regrouper et à se rassurer sur le sort des autres. On décide de faire remorquer le *Leopard* jusqu'à Laghouat où il sera réparé. Il sera ramené plus tard à Alger.

Après un peu de repos, nos huit aventuriers prennent place dans les deux *Dragon*. La météo étant plus clémente, le 13 février ils redécollent de Laghouat et atteignent ensemble Maison-Blanche sans nouvel incident. Ils garderont tous des souvenirs inoubliables de cette nouvelle aventure mouvementée.



▲ Taty et Marcel Germain devant le *Leopard Moth*

▼ Avant le départ





▲ *Avitaillement à El-Goléa*



▲ *Le Leopard Moth est poussé vers l'alvéole de protection*
▼ *les « naufragés du désert »*



Accidents dramatiques

Le dimanche 17 février 1935, quatre jours après le retour de leur croisière familiale au Sahara, Marcel Germain se rend à Maison-Blanche pour un second vol d'essai sur l'avion de sport Caudron-Renault *Rafale* F-ANAQ.

Vers 16 heures, après un vol de démonstration de quinze minutes, le *Rafale* passe à 50 mètres au-dessus des hangars de l'aéroport, puis entame une remontée en chandelle. C'est alors que le moteur a des ratés à une altitude de 150 mètres et émet des bouffées de fumée noire. L'avion perd de sa puissance : *Problème de carburation dû à un excès d'alimentation en essence et à un manque d'entrée d'air*, conclura le rapport d'accident du Bureau Véritas.

L'avion se met à flotter, balançant à gauche puis à droite, perdant rapidement de la hauteur dans ce décrochage et le *Rafale* vient s'écraser au sol, dans un champ de vignes.

Au point d'impact on relèvera un sillon d'une trentaine de mètres, l'avion pulvérisé et le corps du pilote 100 mètres plus loin, au milieu des débris. Marcel a été tué sur le coup.

La foule accourt vers le nuage de terre. L'ambulance et les secours de l'aviation militaire arrivent. Après avoir touché le sol, l'appareil a rebondi, glissé, roulé, capoté. Les docteurs Pouget et Morand ne peuvent que constater le décès. Jean-Baptiste Germain présent sur les lieux, témoin de l'accident, se précipite vers son malheureux frère. Meurtri, il a la lourde charge d'informer la famille. L'ambulance de l'Aviation récupère le corps pour le transporter au domicile du défunt. Quatre jours auparavant, cette famille était heureuse, les trois frères Jacques, Marcel et Jean, ainsi que leur cousin Henry, accompagnés de leurs épouses, revenaient d'un voyage au Niger.

La consternation est grande dans le monde de l'aviation nord-africaine, tous les journaux d'Alger diffusent la nouvelle à la une de leur édition du 18 février.

Les obsèques ont lieu le lendemain à l'église Sainte Marie de Mustapha-Supérieur. L'absoute est donnée par Mgr Leynaud, archevêque d'Alger. Une foule de plus de 3 000 personnes suit le cortège funèbre jusqu'au cimetière de Saint-Eugène où des discours sont prononcés notamment par M. Billion du Plan président de l'Aéro-club d'Algérie, M. Pourcher directeur de la Navigation Aérienne et M. Tesquet maire de Mouzaïaville.

Au-delà des officiels, on remarque la présence des gérants et du personnel des domaines Germain. Après les dernières prières prononcées sur la tombe de Marcel Germain, quatre appareils pilotés par MM. Ferraris de l'Aéro-club d'Algérie, Cazeaux et Duterriez moniteurs-pilotes, Billier et Tracol de l'Automobile-club d'Alger, tournoient dans le ciel en hommage suprême des aviateurs à leur infortuné camarade.

« *Celui qui se perd dans sa passion a moins perdu que celui qui a perdu sa passion* ».

Saint Augustin - *Les Confessions*

Le 19 mars suivant, Marcel Germain sera cité à l'Ordre de la Nation par le Gouvernement de la République française.

Sa veuve Mathilde *Taty* connaîtra un autre drame en 1952 : leur fils aîné Louis se tuera en voiture au même endroit que son père Marcel, son corps également retrouvé dans un champ de vignes.

En hommage, le 22 mai 1949 l'Aéro-club d'Algérie baptisera *Marcel Germain* son *Norécrin* F-BEMR. Le 21 octobre 1956, lorsque cet avion sera remplacé après 2 000 heures de vol, il sera exposé pendant un mois à la Grande Poste d'Alger.



Marcel Germain devant le Caudron Rafale

Marcel Germain est cité à l'ordre de la Nation

Paris, 19 mars. — Le Gouvernement de la République française cite à l'ordre de la nation :

« M. Germain Marcel-André, chevalier de la Légion d'honneur, pilote aviateur d'une énergie et d'une valeur peu communes, était devenu, par ses vols de tourisme et ses performances à travers l'Afrique, le pionnier et le symbole de l'aviation algérienne en plein essor.



« Le 11 novembre 1932, a atterri à Djanet, à 2.000 kilomètres d'Alger, montrant pour la première fois un avion à notre grande oasis frontière du Tassili. En 1934, a effectué, sans un incident, le périple du continent africain.

« Tombé au cours d'un vol d'essai, le 17 février 1935. De-meurera dans l'histoire de la pénétration saharienne un exemple de patriotique initiative et du courage le plus volontaire.

« Fait à Paris, le 15 mars 1935.

« Le Ministre de l'Air :
« Général DENAIN. »

L'année précédente, le 27 juin 1934, un autre drame avait frappé cette famille chez leurs cousins du Domaine d'El-Kous à Bône. Paul Germain, un fils de Maurice (branche n° 15 des 16 enfants), se tue aux commandes d'un Potez 43, après avoir accroché un poteau électrique avant l'atterrissage sur l'hippo-aérodrome de l'Allélick. Son frère Didier venait d'être lâché ce jour-là.

Ces drames aéronautiques freinent l'enthousiasme de la famille Germain.

Maurice et Didier arrêteront de voler. Leurs cousins Jacques et Jean stopperont leurs grands voyages panafricains et se limiteront à des participations dans des rallyes ou à des voyages paneuropéens.

Henry poursuivra l'aventure sous une autre forme, avec la création des Lignes Aériennes Nord-Africaines (LANA).

Dans son discours radiodiffusé
M. FLANDIN a magnifié
la mémoire d'Albert 1^{er}
(Information page 5)

La Dépêche

ALGER, 9, BOULEVARD LAFERRIERE

25c

L'AVIATION ALGÉRIENNE EN DEUIL

Le pilote-aviateur Marcel Germain se tue non loin de l'aérodrome de Maison-Blanche en essayant un avion grand-sport

C'est à la suite d'une perte de vitesse, à 150 mètres de hauteur — et malgré tous les efforts du pilote — que l'appareil s'est écrasé dans un vignoble



... Le premier moment de stupeur passé, tous les pilotes présents se précipitèrent vers les lieux de l'accident, un vignoble, à quatre cents mètres à vol d'oiseau à l'est de l'aérodrome... (Photo Hollywood).

On a appris dans l'après-midi d'hier une consternation profonde la mort de Marcel Germain, victime d'un accident imprévisible, enlevé tout jeune à sa famille et à l'aviation algérienne. On ne peut que s'étonner, hélas ! d'une si cruelle fatalité. Toute la ville en est de sa sympathie douloureuse la ville du disparu, envers laquelle toute aviation serait vaine, et malgré les efforts du pilote qui, jus-

qu'il nous soit permis cependant d'ins-

pas croire. Malheureusement le fait était inévitable dans sa brutalité. Lentement, peusement, les pilotes transportèrent le corps de leur infortuné camarade jusqu'à l'ambulance automobile de l'aérodrome, venue sur les lieux. Celle-ci, par un chemin de terre, rejoignit la grand-route pour se diriger vers Alger au domicile du pilote disparu. Sur les lieux, nous avons noté la présence de MM. Pouchier, directeur de l'éta-

LIBRE

MARDI
19
FEVRIER
1935

ABONNEMENTS		
ALGER	21.50	42 85
PROVINCES ET COLONIES	24	47 92
ÉTRANGER	48	95 185
On s'abonne sans frais dans tous les bureaux de poste		
CHEQUE POSTAL	97-16	

ALGER

25 centimes

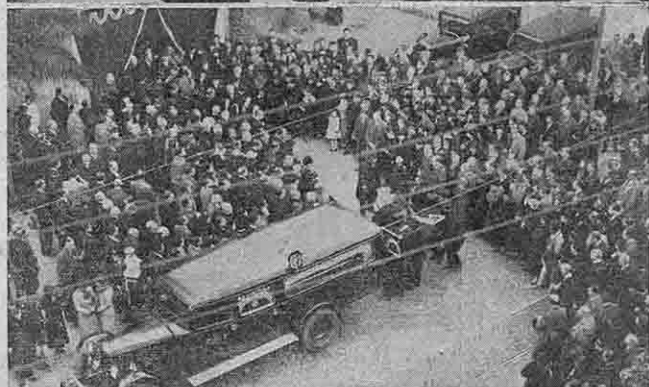
TELEPHONES :

REDACTION-ADMINISTRATION
7-16 et 17-06

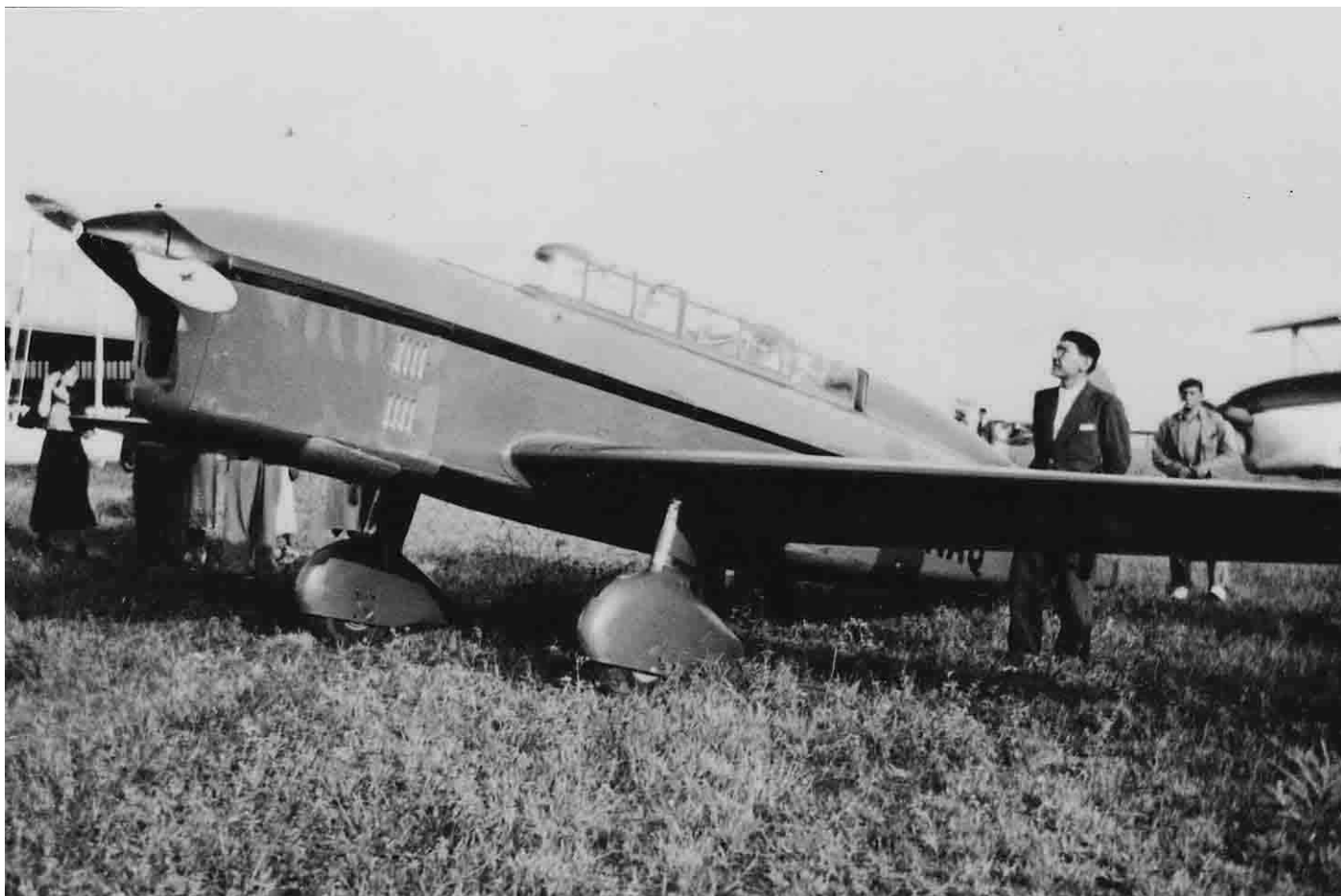
PUBLICITE
23-01 et 33-93

L'AVIATION ALGÉRIENNE EN DEUIL

Les obsèques de M. Marcel Germain ont eu lieu hier au milieu d'une immense affluence



En haut : Mgr Leynaud reçoit le corps à l'entrée de l'Église. En bas : Après la cérémonie religieuse.



▲ *Le Caudron Rafale à Maison-Blanche*

▼ *Aéro-club de Bône le 27 juin 1934, quelques instants avant l'accident mortel de Paul Germain : Marcel Bouilloux, Steve Nuncie, Yvette Gallo, Paul Germain et Jacques Duchêne Marullaz*



LANA

Alors qu'Air France exploite, à partir de 1934, la ligne Marseille-Alger avec des hydravions plus ou moins fiables, plusieurs tentatives de création d'un réseau aérien commercial en Afrique du Nord n'obtiennent pas de succès. Henry Germain, alors âgé de 27 ans, relève le défi en créant les Lignes Aériennes Nord-Africaines (LANA) pour exploiter une liaison Maroc-Algérie-Tunisie. Le 6 décembre 1934, la ligne Alger-Oran est inaugurée, avec un temps de trajet moyen de 2 heures dans chaque sens et trois vols par semaine. Il affecte deux monomoteurs Farman à cette ligne : Le Farman 190 F-ALAP et le Farman 192 F-ALEB.

Les LANA s'organisent avec le transfert des passagers depuis les centres-villes (hôtel Aletti à Alger et Grand Hôtel à Oran) vers les aéroports, ouvrent la ligne au transport postal et prévoient des correspondances avec les hydravions d'Air France arrivant de Marseille. On ajoute de la souplesse en prévoyant des arrêts à la demande dans des villes intermédiaires : Blida, Affreville, Orléansville, Relizane, Mostaganem.

Début 1935, Henry Germain renforce la flotte avec le Fokker VII F-AJUD, avion néerlandais équipé d'un moteur Lorraine de 450 ch, pouvant embarquer huit passagers et deux hommes d'équipage. Il faut souligner que les LANA, à part quelques subventions locales, ne disposaient d'aucune subvention nationale du gouvernement, contrairement à Air France et à la régie d'État Air Afrique.

Le 20 avril 1935, la ligne Alger-Bône est inaugurée à son tour, avec une escale à Constantine. La durée du trajet est environ de deux heures entre Alger et Constantine, puis une demi-heure entre Constantine et Bône.

Vu le succès de la compagnie, Henry Germain décide alors d'affecter deux De Havilland DH 84 *Dragon* de la famille aux LANA : Le *Dragon* F-AMTR acheté à Robert Germain en septembre 1935 et son propre *Dragon* F-AMUZ acquis en mars 1934.

Le 7 novembre 1935, les LANA ouvrent la ligne Alger-Tunis, avec escales à Constantine et à Bône, et trois vols par semaine. Les pilotes sont Georges Descamps, Henri Ferraris, Émile Duterriez. Robert Volmerange est le directeur d'exploitation.

Pour renforcer à nouveau le parc, les LANA s'équipent du Latécoère 28 F-AJPC, ancien de l'Aéropostale, qui ne donnera pas satisfaction, puis en janvier 1936 d'un troisième *Dragon* F-ANES. Un quatrième *Dragon* F-ANGE est même utilisé en période de pointe par les LANA, prêté par Jacques Germain à son cousin.

Mais à la fin de 1936, malgré le succès des LANA pendant deux années (aucun accident, 551.540 km parcourus, 2 110 passagers transportés), la subvention locale du gouvernement général d'Alger est supprimée, pour laisser la place libre à la régie d'État Air-Afrique qui veut implanter son réseau et obtient par loi de finance la concession de la transversale nord-africaine.

Dès lors, Henry Germain décide de suspendre ses vols, négocie la reprise du personnel et du matériel des LANA par la régie d'État Air Afrique.

En février 1937, Henry Germain recevra la croix de la Légion d'Honneur avec la mention suivante : *Directeur général des Lignes Aériennes Nord-Africaines, 13 ans et 9 mois de services civil et militaire. Après avoir été un fervent propagandiste de l'aviation de tourisme, il a réalisé par ses propres moyens la liaison aérienne Casablanca-Tunis, a rendu ainsi de signalés services à nos possessions nord-africaines.*



▲ *Devant un Dragon, les trois pilotes des LANA : Emile Duterriez, Georges Descamps et Henri Ferraris*



▲ *Les deux Farman des LANA*

▼ *Les trois Dragon et le Fokker VII F-AJUD*



Aux Jeux Olympiques de Berlin en *Dragon* en 1936

Après le tragique accident de Marcel Germain, son frère Jacques modérera ses ardeurs pour de nouveaux exploits aéronautiques en terre africaine. Cependant sa passion pour l'aviation ne le quittera pas. L'examen de ses carnets de vol nous dévoile qu'il entreprend de grands voyages en Europe durant les étés 1936 et 1937.

Du 23 juillet au 12 août 1936, Jacques Germain exécute un aller-retour aux Jeux Olympiques de Berlin avec son De Havilland *Dragon* F-ANGE. Il embarque deux passagers MM. Lucien Brossette et Dupuis, et suit l'itinéraire suivant :

23 juillet : Alger - Tunis - Palerme (Sicile)

24 juillet : Palerme - Rome - Pise

25 juillet : Pise - Lyon Bron. Arrivé à Lyon, Jacques Germain prend quelques jours de vacances dans la propriété de sa belle-famille Brossette, au château de Fougères à Poule-les-Echarmeaux, dans le haut Beaujolais.

Le 3 août, il s'envole de Lyon-Bron avec de nouveaux passagers, son frère Jean-Baptiste et M. Lambert, cap sur Strasbourg Entzheim, puis Karlsruhe (Allemagne).

Le 4 août : Karlsruhe - Frankfurt/am Main – Berlin. L'avion a atterri sans assurance responsabilité civile. La somme de 72,30 Reichsmarks a été collectée par le contrôle aérien de Francfort/Main. L'avion est assuré à partir d'aujourd'hui pour une période de deux mois selon les conditions prescrites. La police d'assurance reste avec le contrôle aérien local et est prise en charge par M. Germain. Là, ils assistent durant trois jours aux Jeux Olympiques d'été.

Le 7 août : Berlin - Strasbourg Entzheim

Le 8 août : Strasbourg - Lyon Bron

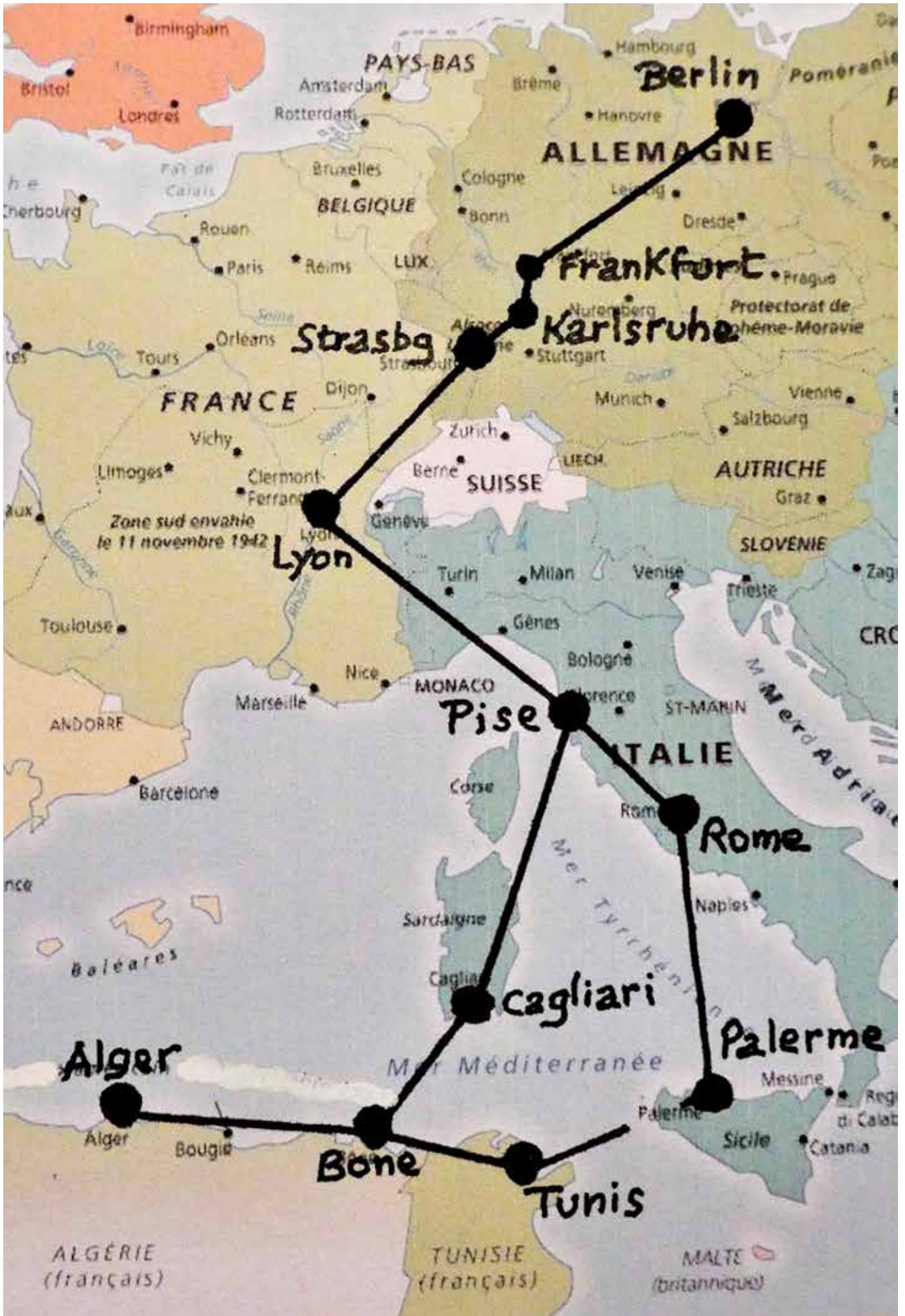
Le 10 août : Lyon Bron - Pise

Le 11 août : Pise - Cagliari (Sardaigne) - Bône (Algérie). Ils passent la nuit chez leur cousin Maurice Germain, au domaine d'El Kous, près de Bône.

Le 12 août : Bône - Maison Blanche.



Le Dragon F-ANGE à Mouzaïville devant le Leopard Moth



Rallye de la France d'Outre-Mer 1937

15 pays en 9 jours

Un an plus tard, Jacques Germain participe au Rallye de la France d'Outre-Mer et se lance dans un nouveau voyage paneuropéen. Le *Dragon* F-ANGE embarque cette fois trois passagers M. et Mme J. Kohler et Lucien Brossette. Ce rallye est organisé par le Comité de la Foire Internationale de Paris à l'occasion de l'Exposition Internationale de 1937. Sont inscrits 84 participants de toutes nationalités, qui recevront des indemnités de frais de combustible et de voyage.

Itinéraire du Rallye 1937 :

26 juin : Alger 6 h 50- Tunis - Catane (Sicile) - Praia a Mare (Calabre Italie) où ils atterrissent à 19 h 40.

27 juin : Praia a Mare 7 h 30 - Naples - Rome - Venise à 17 h 10.

28 juin : Venise 8 h 45 - Zagreb (Croatie) - Budapest (Hongrie) 14 h 40.

29 juin : Budapest 9 h 30 - Vienne (Autriche) - Prague (Tchécoslovaquie) 13 h 45.

30 juin : Prague 13 h 20 - Dresde (Allemagne) – Berlin 16 h 20.

1er juillet : Berlin 8 h 30 - Malmö (Suède) – Stockholm 17 h 10. (vidange des moteurs)

2 juillet : Stockholm 10 h 25- Oslo (Norvège) - Copenhague (Danemark) - Hambourg (Allemagne) 20 h 50.

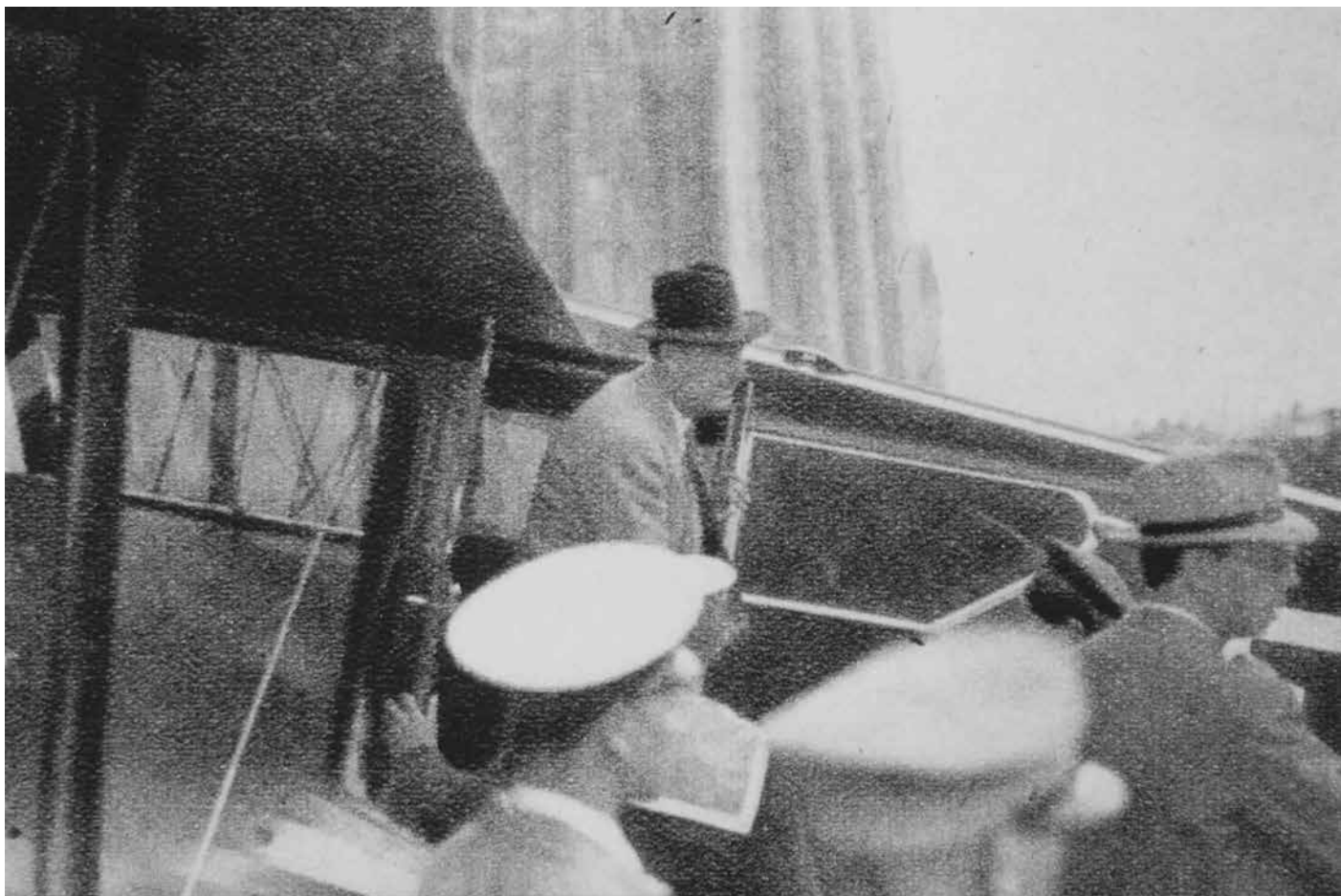
3 juillet : Hambourg 9 h 50 - Amsterdam Schiphol (Pays-Bas) - Bruxelles (Belgique) - Londres Croydon - Abbeville - Beauvais 20 h 30. (cinq pays dans la journée !)

4 juillet : Beauvais 10 h 50 - Etampes - Paris Le Bourget - Paris Orly 14 h 20.



Jacques Germain et la dérive du Dragon F-ANGE avec le logo du Rallye de la France d'Outre-Mer






▲ ▼ *Jacques Germain à Orly le 4 juillet 1937, lors du Rallye de la France d'Outre-Mer*




15 DATE 24-7-1936 VOYAGE DE *Palermo* A *Roma - Pise*

ÉQUIPAGE				VISA					
NOMS ET QUALITÉS		ADRESSES		NATIONALITÉ		DU S. N. AÉ.		DE LA DOUANE	
<i>M. Germain</i>				<i>F</i>		<i>Visto partenza da</i>		<i>Visto partenza da</i>	
<i>M. Brosette</i>				<i>F</i>		<i>Palermo 24-7-36</i>		<i>Palermo 24-7-36</i>	
<i>M. Dupin</i>									
									
POINT DE DÉPART	NOMBRE de PASSAGERS	CHARGEMENT		DURÉE DE L'ESSAI des moteurs au sol	RÉGIME MAXIMUM DES MOTEURS		HEURES		POINT D'ATTERRISSAGE
		NATURE	POIDS		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
		AEROPORTO CIVILE PISA							
QUANTITÉ DE COMBUSTIBLES EMPORTÉE POUR LE VOYAGE		INCIDENTS				OBSERVATIONS DE PILOTE SUR LE VOYAGE			
Esence	Huile	<i>Visto arrivo are</i> <i>Visto di sbarco</i> <i>S. Giusto II, 24 LUG. 1936 Anno XIV</i> <i>Il Direttore (Rama Abbata)</i> <i>R. Robaty</i>				<i>17.45</i> <i>15.45</i> <i>13.00</i> <i>du vol.</i> <i>Visto di partenza</i> <i>Il Reggente la S. S. S.</i>			
État de l'aéronef au départ :		Signature du Pilote :							

▲ Extrait du carnet de route du Dragon F-ANGE - Palerme-Rome-Pise le 24 juillet 1936

▼ Extrait du carnet de route du Dragon F-ANGE - Stockholm-Oslo le 2 juillet 1937

14 DATE 2 juillet 1937 VOYAGE DE *Stockholm* A *Oslo*

ÉQUIPAGE				VISA					
NOMS ET QUALITÉS		ADRESSES		NATIONALITÉ		DU S. N. AÉ.		DE LA DOUANE	
<i>J. Germain</i>		<i>Alger</i>		<i>France</i>					
<i>J. Kohler</i>									
<i>J. Kohler</i>									
<i>L. Brosette</i>									
POINT DE DÉPART	NOMBRE de PASSAGERS	CHARGEMENT		DURÉE DE L'ESSAI des moteurs au sol	RÉGIME MAXIMUM DES MOTEURS		HEURES		POINT D'ATTERRISSAGE
		NATURE	POIDS		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
<i>Stockholm</i>	<i>4</i>								<i>Oslo</i>
QUANTITÉ DE COMBUSTIBLES EMPORTÉE POUR LE VOYAGE		INCIDENTS				OBSERVATIONS DU PILOTE SUR LE VOYAGE			
Esence	Huile	PANNE, CASSE, DOMMAGE AUX TIERS, ETC.							
État de l'aéronef au départ :		Signature du Pilote :							

La Guerre - 1939-1945

Pour soulager l'URSS contre l'avancée d'Hitler qui est aux portes de Stalingrad, Churchill et Roosevelt lancent l'idée de l'ouverture d'un nouveau front en Afrique du nord. La France garde un mauvais souvenir de la destruction de l'escadre à Mers-El-Kébir le 3 juillet 1940. Les Anglais veulent défendre le canal de Suez. Le generalfeldmarschall Rommel le *Renard du désert* et l'AfrikaKorps sont en Libye.

Roosevelt et Churchill se mettent d'accord pour désigner le général Eisenhower comme responsable de cette opération baptisée Torch (flambeau). De Gaulle, à Londres, est tenu à l'écart de cette décision : Roosevelt veut le cantonner à Brazzaville, tandis que Churchill cherche à l'envoyer comme gouverneur à Madagascar.

Le 8 novembre 1942 a lieu le débarquement allié (Britanniques et Américains) sur les côtes d'Afrique du nord, principalement au Maroc (Casablanca) et en Algérie (Oran, Alger) : 107 000 hommes, 200 bâtiments de guerre et 110 bâtiments de transport sont mobilisés. La rade d'Alger voit arriver notamment deux porte-avions et trois sous-marins.

Le principal obstacle est la rivalité entre Vichystes et Résistants. En fin de compte un rapide cessez-le-feu est décrété.

La réaction des Allemands ne tarde pas, avec l'occupation de la zone libre en France entraînant le sabordement de la flotte à Toulon le 27 novembre 1942. La Luftwaffe, qui a des bases en Italie et en Tunisie, procède à des bombardements en 1942 et 1943.

Les Alliés vont prendre Rommel en tenaille entre la Tunisie et l'Égypte, après la bataille d'El-Alamein. Ils resteront en Algérie jusqu'à la fin de la guerre.

Durant la guerre, les vols privés sont interdits en Algérie. Les avions et les pistes de la ferme Germain sont réquisitionnés. Le pigeonnier de la ferme est utilisé comme tour de contrôle.

La villa d'Emerald Park est réquisitionnée et mise à la disposition du général De Gaulle à son arrivée à Alger. Dans l'antichambre néo-gothique, sur une console, on apercevait invariablement le képi retourné du général De Gaulle. Les visiteurs étaient introduits dans un petit salon. Une grande salle dans laquelle se tenaient quelques officiers d'ordonnance tenait lieu de secrétariat. Au fond de la pièce une porte s'ouvrait sur le bureau du général. Gaston Palewski occupait un bureau voisin. Toutes les pièces, y compris les chambres de bonnes, étaient occupées par les services des attachés du cabinet. L'amiral Philippe de Gaulle raconte : *Ma mère se souvenait, pour se procurer une ampoule électrique, c'était la croix et la bannière. Il fallait faire attention parce que les gens volaient. On barbotait même les serrures de portes. Tous les jours, on devait se battre en permanence pour des choses aussi rudimentaires.* L'arrivée imminente de sa famille, le 24 juillet 1943, conduit de Gaulle à s'installer rapidement dans une autre demeure, la villa des Oliviers.

À l'époque, coupée de la Métropole, l'Afrique du Nord est exsangue et végète dans la pénurie la plus totale. Effectivement au lendemain de la guerre, la famille de retour chez elle déplorera la disparition de l'argenterie. Dommage collatéral.

Quant à la villa de Jacques Germain, Parc Labladji, voisine d'Emerald Park, elle est réquisitionnée pour les Alliés suite au débarquement du 8 novembre 1942. Cette demeure rebaptisée l'immeuble *King* accueillera le roi George VI venu incognito à Alger le 14 juin 1943, contre l'avis de Churchill. George VI offrira un déjeuner auquel assisteront Charles de Gaulle, Henri Giraud et Harold MacMillan représentant en Algérie du gouvernement britannique.

MacMillan écrira dans ses *Mémoires de guerre* : *Après ce déjeuner, De Gaulle me demanda ce que je comptais faire de mon après-midi. Je pensais aller en voiture à Tipasa pour me baigner. Il me demanda s'il pouvait m'accompagner. [...] Je me rappelle encore avec plaisir ce curieux épisode. Je me baignai nu à la pointe extrême de l'ancienne cité romaine, tandis que de Gaulle restait assis sur un rocher, drapé dans sa dignité, en uniforme, avec ceinturon et képi.*

Tandis que leurs résidences urbaines sont ainsi réquisitionnées à Alger, les domaines de la famille à Mouzaïville tournent tant bien que mal, au ralenti faute de main d'œuvre partie à la guerre sur tous les fronts.

Pierre, le fils aîné de Jacques, est engagé dans l'Infanterie Coloniale. Lieutenant au 13^{ème} Régiment de Tirailleurs Sénégalais, il participe aux opérations de Tunisie, de l'île d'Elbe, au débarquement de Provence, à la libération de Toulon, Belfort, Mulhouse, aux combats de la plaine d'Alsace, et ne sera démobilisé qu'en septembre 1945.

De plus, le rationnement de l'essence rend inutilisable une grande partie du matériel agricole. Cependant des solutions sont trouvées grâce aux multiples ateliers de la ferme, un véritable village d'artisans.

La quasi-totalité des véhicules automobiles, voitures et camions, sont remisés dans la cave de la ferme de Ketelha jusqu'à la fin de la guerre. Seules parviennent à rouler quelques voitures adaptées au gazogène : 12 kilos de bois ou 6 kilos de charbon de bois remplacent 5 litres d'essence.

Les véhicules hippomobiles sont remis en état. Un break tiré par deux chevaux fait chaque dimanche matin la tournée des fermes pour emmener ceux qui le désirent à la messe de Mouzaïville. En semaine, il est utilisé pour le service de ramassage scolaire mis en place. (NDA : Les cloches de l'église de Mouzaïville seront transférées en 1966 dans l'église Sainte Bernadette d'Anglet, au pays basque, sur une initiative de M. et Mme Pernot).

Tous les corps de métier sont représentés dans les ateliers autour de *La Grande Ferme*. Ils assurent la logistique nécessaire au bon fonctionnement du domaine.

L'atelier de mécanique occupe une vingtaine de personnes, sous la houlette de M. Bruat, et assure la fabrication et l'entretien du matériel (tracteurs, charrues, pompes... ainsi que l'entretien des avions avant et après la guerre). Tous les véhicules hippomobiles sont entièrement fabriqués par les ateliers de la ferme (deux-roues, breaks, pastières, remorques, charrettes...) y compris le charronnage (cerclage à chaud des roues).

On trouve aussi la forge de M. Pefau et l'atelier de menuiserie occupant chacun trois personnes, les ferblantiers-plombiers zingueurs, les maçons-plâtriers-peintres, les comptables, les chefs de culture, etc. L'atelier de bourrellerie de MM. Martinez et Kern est aussi très important avec cinq personnes nécessaires à la fabrication et à l'entretien des harnais équipant les 350 chevaux du domaine. La ferme de Ketelha sert alors de haras, avec une quarantaine de juments poulinières et un étalon. Accessoirement les bourrelliers fabriquent et réparent les matelas des familles logeant sur le domaine.

Ceci implique la culture de céréales (orge et avoine) pour assurer la nourriture des chevaux en service. Pendant la guerre les moissons se font avec des moissonneuses-lieuses tractées par des chevaux, produisant des gerbes destinées au battage. En effet, faute de carburant, la moissonneuse-batteuse est remise dans son hangar.

En ce qui concerne les orangeries, chacune dispose d'un puits car il faut arroser les arbres tout l'été, avec trois équipes se relayant jour et nuit, s'éclairant pendant la guerre avec des lampes à acétylène.

Les labours de défonçage, lors de l'arrachage des vieilles vignes, se font avec de très hautes char-ruées actionnées par un câble tracté par deux machines à vapeur situées de chaque côté du champ. À la fin de la guerre en 1945, les pistes de la ferme Germain ne sont pas encore totalement libérées par les militaires. Une armada d'avions vient encore s'y poser : des bombardiers bimoteurs de type Martin B-26 Marauder de l'US Air Force. Afin de ramener de France les troupes de FFI avant leur intégration à l'Armée française, ces bombardiers sont transformés en transports de troupes en fixant deux bancs longitudinaux dans leur soute qui contient habituellement 1 800 kilos de bombes.

Tous ces militaires sont alors logés dans la cave de la grande ferme de Mouzaïa. Une certaine euphorie s'empare d'eux lorsque, sur ordre de Jacques Germain, le contenu d'une cuve est mis à leur disposition. Bien peu d'entre eux auront les idées claires ce jour-là, chose bien compréhensible après la longue période de privation que tout le monde avait subie.

Une fois la guerre terminée, la vie du domaine peut reprendre dans de meilleures conditions, avec la fin des réquisitions et des restrictions d'essence. En 1945, au départ des Américains qui libèrent les pistes de Mouzaïa, Jacques Germain acquiert dans les surplus US des camionnettes Ford, Jeep et autres 4x4 Dodge qu'il affecte au fondé de pouvoir M. Alvado, aux différents gérants et chefs de culture, en remplacement des *deux-roues* hippomobiles utilisés pendant la guerre. Le dimanche, ces véhicules permettent d'emmener le personnel qui le souhaite passer la journée au bord de la mer, à Chenoua-Plage au pied des ruines romaines de Tipasa, ou à Bérard.

La moissonneuse-batteuse est remise en service. Pour les vendanges à la mi-août, les camionnettes permettent d'aller chercher des ouvriers saisonniers au sud de Médéa vers Berrouaghia, ou dans les montagnes de l'Ouarsenis vers Theniet-el-Had. Le matériel est modernisé. Les tracteurs Renault montés sur roues pneumatiques gonflées remplacent les anciens à bandage de caoutchouc. Les machines à sulfater se mécanisent, permettant un passage beaucoup plus rapide dans les rangs de vignes, certains longs de plus d'un kilomètre. Le domaine est équipé d'une trentaine de Caterpillar à chenilles, alignés *au millimètre* dans leurs hangars jouxtant ceux des avions situés aux abords des pistes. Les tracteurs doivent être opérationnels douze heures par jour, ce qui nécessite deux conducteurs qui se relaient. Les caves sont réactivées. L'irrigation des orangeries est mécanisée, et leur traitement est opéré par avion avec des Piper *Cub* déclassés de l'US Air Force. Le miel est à nouveau extrait des ruches.

NDA : Tous ces détails sur la vie du domaine sont issus de la correspondance de l'auteur avec des anciens de Mouzaïaville. Merci notamment à Jean-Pierre Troussard (ancien de l'armée de l'Air), dont le père, Pierre, a dirigé les domaines Germain des Brises, puis de Ketelha, de 1937 à 1950, date à laquelle il a trouvé la mort accidentellement à la suite d'une électrocution lors d'une opération d'entretien de la cave.



▲ *Emerald Park, actuelle ambassade du Royaume-Uni*

▼ *Juin 1943 : Le roi George VI au Parc Labladi, rebaptisé « Immeuble King »*



L'après-guerre : Les *Noralpha*

Après la guerre, les pistes de Mouzaïaville sont libérées et les vols privés peuvent reprendre. Jacques Germain et son frère Jean-Baptiste acquièrent les deux Nord 1101 *Noralpha* F-BBJJ et F-BBII. À l'occasion ils s'en servent pour aller chasser dans le Sud Algérien.

Mais Jacques Germain utilise surtout cet appareil pour se rendre quasi quotidiennement d'Alger à la ferme de Mouzaïaville (30 minutes aller-retour), et quasi mensuellement pour suivre ses propriétés du Maroc. Ses carnets de vol indiquent des escales à Oujda, Meknès, Rabat, Agadir, ou encore Taroudant où il rend visite à son cousin Henry Germain qui a développé dans le secteur d'importants domaines, vignes, orangeries, bananeraies sous serre (domaine de la Gazelle), ainsi que les pistes d'atterrissage qui existent encore.

Il conservera le *Noralpha* F-BBJJ du 16 juillet 1947 jusqu'au 24 avril 1953 date à laquelle il sera vendu à la DTI pour usage militaire et le CEV (Centre d'Essais en Vol). Après une dernière autorisation de convoyage de Mouzaïaville à Maison-Blanche le 29 avril, il sera radié par le Bureau Veritas le 15 octobre 1953. Mais cet avion n° 15 de la série existerait toujours ! Après avoir reçu de multiples immatriculations selon le lieu d'affectation du CEV : F-ZJOD, F-ZLGB, F-ZJOX, F-ZJQN, F-ZJNM, F-BYAX, et F-AZVV le 16 novembre 2006 il est devenu propriété de l'Escadrille du Souvenir à Niort-Souché, après restauration depuis 1998 où il était arrivé à l'état d'épave. (d'après recherches de Pierre Jarrige, Jacques Chillon et Bernard Chenel).

▼ *Le Noralpha F-BBJJ - Aquarelle de l'auteur*





▲ ▼ *Le Noralpa F-BBJJ à Mouzaïville*



Le Norécrin

En janvier 1948, Jacques Germain reçoit le *Norécrin* 1203 F-BBKY, qu'il utilise alternativement avec le *Noralpha* F-BBJJ pour les aller-retours Alger-Mouzaïaville. Un seul vol du *Norécrin* vers le Maroc est répertorié dans ses carnets de vol, le *Noralpha* semblant lui être préféré pour ces trajets. Les deux Beechcraft les remplaceront par la suite.

Ce *Norécrin*, en panne de juin 1950 à juin 1951, sera incendié avec d'autres appareils le 25 novembre 1956 à Mouzaïaville dans les hangars de la ferme harcelée par les fellaghas, lors d'une attaque nocturne où Jean-Pierre Germain et son directeur d'exploitation M. Hoffman seront grièvement blessés lors d'un échange de coups de feu.



▲ Régis Frachon devant le *Norécrin* F-BBKY

▼ Le *Norécrin* F-BBKY à Maison-Blanche





▲ ▼ *Le Norécrin F-BEMR de l'Aéro-club d'Algérie, baptisé «Marcel Germain», à Maison-Blanche*



Les Beechcraft 17 et 18

Le 5 novembre 1948, Jacques Germain inaugure son Beechcraft 18 F-BEDU avec un voyage au Maroc : Alger - Rabat - Taroudant - Rabat - Alger. Cet appareil sera désormais préféré au *Noralpha* pour ces vols quasi mensuels vers le Maroc (durée entre 3 h 30 et 4 heures).

Le 21 février 1949, la famille prend cet appareil pour aller visiter ses plantations d'ananas et de bananiers près de Conakry en Guinée. Ce pays est alors le plus gros exportateur d'ananas frais vers la France.

Décollage d'Alger Maison-Blanche, El Goléa – Adrar (4 h 25 de vol).

Le 22 Adrar - Tessalit (Mali) – Gao (5 h de vol).

Le 24 Gao -Bamako (3 h 20 de vol).

Le 25 Bamako - Conakry (Guinée). (2 h 55 de vol)

Parmi les passagers de la famille, *Taty* la belle-soeur de Jacques avait pris soin d'embarquer une théière pour ses besoins naturels, le Beech 18 n'étant pas équipé à cet effet.

L'approche de Conakry est périlleuse : un des moteurs est en feu et il faut atteindre la piste ! *Taty*, pressentant le pire, s'agenouille dans le couloir central et commence à réciter ses prières, tout en se confessant à voix haute ! Heureusement Jacques Germain a le réflexe de couper le robinet d'arrivée d'essence du moteur en flammes, pour épuiser le combustible dans le carburateur. Il parvient sur un seul moteur à poser l'appareil et ses passagers quelque peu stressés.

La réparation du Beechcraft est confiée aux mécanos de l'aéroport de Conakry : changement de la durite d'arrivée de carburant.

Le 4 mars de cette année 1949, le retour vers Alger est prévu via le Maroc. Mais après 2 heures et 20 minutes de vol, alors que le Beech longe la Gambie, un nouvel incendie se déclenche sur le moteur qui venait d'être réparé ! Les mécanos de Conakry avaient sans doute mal resserré la nouvelle durite ?

Un moteur en feu, Jacques Germain est contraint de poser en urgence son Beech 18 sur la plage de Bathurst (actuelle Banjul, capitale de la Gambie, petit état enclavé dans le Sénégal au nord de la Casamance).

D'après les carnets de vol, la famille a regagné le Maroc par un autre vol depuis Bathurst. Le F-BEDU devra être réparé sur place, et ne réapparaîtra dans les vols de Jacques Germain que cinq mois plus tard, le 31 juillet 1949.

La famille a ensuite rejoint Alger en faisant le trajet Rabat-Maison Blanche le 11 mars avec un nouveau Beechcraft 17 F-BEXA.

Ce nouvel appareil biplan Beech D17S *Staggerwing* est utilisé en alternance avec le Beech 18 F-BEDU (réparé à la suite de l'incendie de Gambie) pour les vols mensuels d'Alger vers le Maroc (Meknès et Rabat). Jacques Germain continue à piloter le *Noralpha* F-BBJJ et le *Norécrin* F-BBKY pour ses vols quasi quotidiens Alger-Mouzaïville-Alger. Il doit gérer simultanément les quatre avions de 1949 à 1956 !

Lors d'un de ses nombreux déplacements au Maroc, Jacques a l'occasion de transporter la célèbre Liz Taylor entre les villes de sa tournée. Les journalistes pensent alors qu'il est son pilote privé. C'est aussi lors d'un de ces trajets entre Marrakech et Taroudant qu'un panneau du pare-brise de l'avion est pulvérisé après une collision avec un aigle royal lors du survol du djebel Toubkal



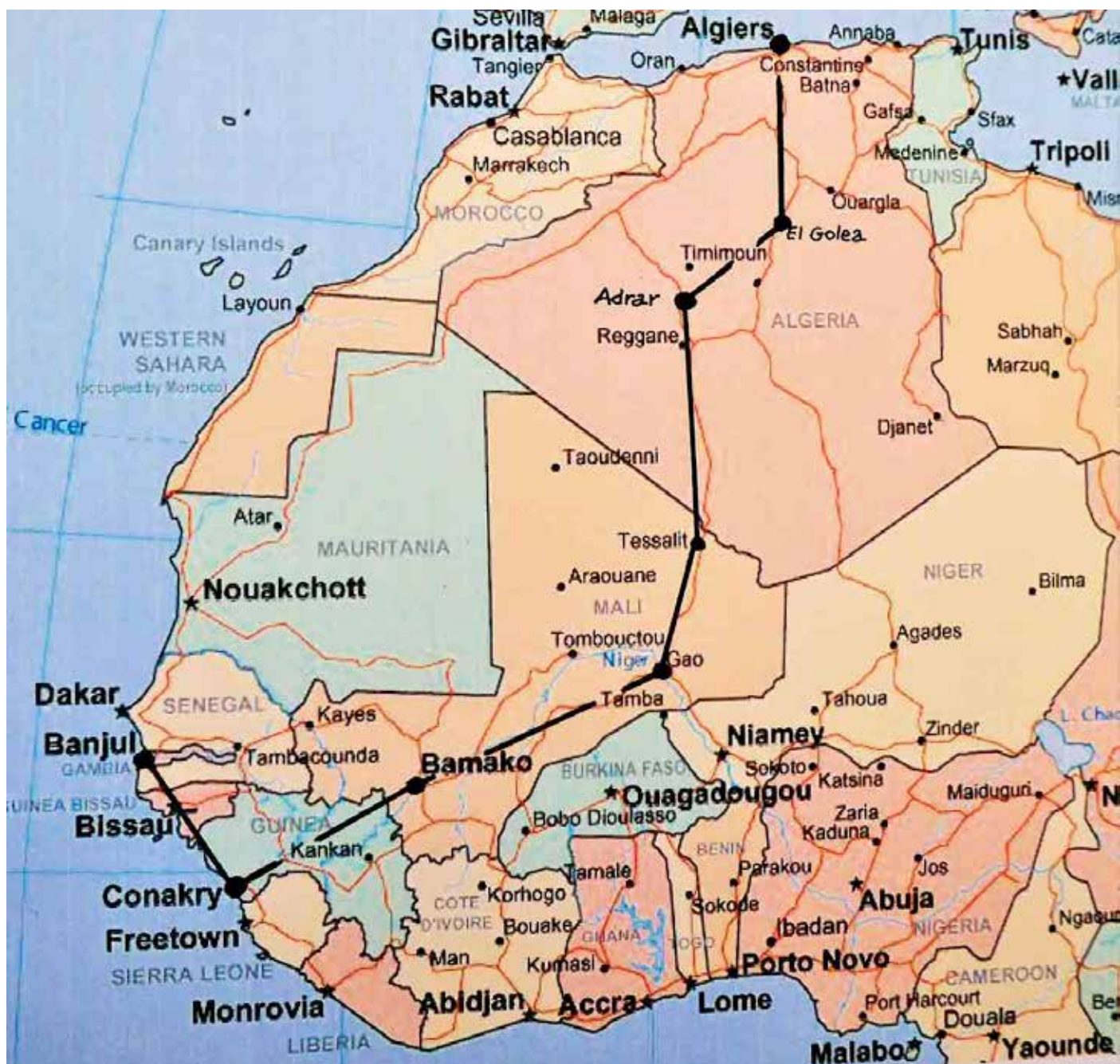
▲ ▼ *Le Beech 17 à Marrakech*



dans le Haut-Atlas. Il faut achever avec les moyens du bord la pauvre bête qui se débat dans le cockpit et retourner à Marrakech pour changer le panneau.

Le 3 août 1949, un nouveau voyage en Europe est entrepris avec le Beechcraft F-BEDU : Alger-Oran-Valence-Perpignan-Lyon Bron le 4 août où l'avion est stationné jusqu'au 19 août durant les deux semaines de vacances de Jacques Germain dans sa belle-famille à Fougères (Poule-les-Echarmeaux, Haut Beaujolais). Le 19 août, le vol retour passe par le Maroc : Lyon Bron-Toulouse-Valence-Rabat-Meknès-Alger.

Le Beechcraft F-BEDU sera retrouvé plus tard avec émotion sur la base de Saint-Yan, près de Digoin.



Le voyage Alger-Conakry-Bathurst



▲ *Le Beech 18 Staggerwing en 1951*

▼ *Jacques Germain aux commandes du Beech 18 Staggerwing en 1951*



LISTE DES VOLS						
DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURE		
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	EN	
			Report...	2117,35		
2.1.49	Beech.	BEDU	Essai	2,30		
2	}	JJ	Mauquai	40		
10		II	M. B. Mbow	3,40		
14		"	Mbow Rabat	30		
15		"	Rabat Agadir	2 -		
16		"	Agadir Rabat class	1,30		
18		"	Rabat M.B.	3,40		
19.2.1			KY	Mauquai	40	
24			JJ		40	
26					30	
28					40	
29				40		
30				40		
31				40		
			A reporter...	2134,50		

LISTE DES VOLS					
DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURE	
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	EN
			Report...	2134,50	
2.2.49	North	JJ	Mauquai	40	
6	Beech	BEDU	Essai	1,30	
7			M. B. Mbow	3 -	
8			Rabat	30	
10			Rabat M.B.	3,15	
11	North	JJ	Mauquai	40	
12		KY		40	
16				15	
20				45	
14				40	
21	Beech	BEDU	M. B. Mbow	4,25	
22			Agadir Conakry	5 -	
24			Que Bamako	3,20	
25			Bamako Conakry	2,55	
			A reporter...	2162,25	

LISTE DES VOLS					
DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURE	
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	EN
			Report...	2162,25	
4.3.49	Beech	BEDU	Conakry Bathurst	2,20	
8.3	"	BEXA	Rabat class. Rda	1,00	
11			Rabat M.B.	4,25	
13.3			Essai	1	
14				40	
17				1,40	
20				1,30	
21	North	KY	Mauquai	40	
23	"	"		40	
24	"	"		40	
26		BEXA		40	
27				40	
28				40	
30				40	
			A reporter...	2179,20	

LISTE DES VOLS					
DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DUREE DE	
	TYPE	IMMATRICULATION		COURS PILOTE	COURS PILOTE
			Report...	2287,05	
23	1	NE BBKY		0,40	
25	10	Beech BEXA	Mauquai MB	0,20	
26	-	-	Alger Bone	1,40	
27	-	-	Bone Alger	1,45	
28	-	-	Alger Mauquai	0,20	
29	-	NE BBKY	Alger Mauquai	0,20	
29	-	KA BBJJ	Mauquai Alger	0,20	
4	11	NE BBKY	Alger Mauquai	0,20	
5	11	Beech BEDU	Mauquai Alger	0,20	
9	11	NE BBKY	Alger Mauquai	0,20	
10	11	-	-	0,40	
12	11	-	-	0,40	
14	11	-	-	0,40	
			A reporter...	246,10	

Le voyage à Conakry et Bathurst et les vols de Jacques Germain en Norécrin, en Beech 18 et en Beech 17



▲ ▼ *Beech 18 et Beech 17 - Aquarelles de l'auteur*



Le Wassmer WA 40 *Super IV*, le dernier avion

Jacques Germain achète le Wassmer 40 *Super IV* n° 12 F-OBJS en février 1961, à la suite de la présentation à Chéragas du prototype par Hrisa Pélissier fin 1959. Il utilise cet avion pour les trajets quasi quotidiens entre Alger et Mouzaïaville.

Le 25 janvier 1962, Jacques Germain rentre en avion de Mouzaïaville vers Alger. Il apprend dans la soirée l'assassinat de son fils Jean-Pierre, pris dans une embuscade à la sortie de la ferme sur la route de Oued-el-Alleug, alors qu'il rentrait en voiture vers Alger.

La famille n'aura pas été épargnée par les drames. Malgré tout, les trajets quotidiens du Wassmer reprendront dès le 30 janvier.

Mais les *accords* d'Evian signent la fin de l'Algérie française.

Le 30 juin 1962 Jacques Germain s'envole vers la France via Carthagène et l'Espagne, en deux jours jusqu'à Moulins (Allier) où il atterrit le 1^{er} juillet. Le Wassmer sera enregistré à l'Aéro-club de Moulins-Avermes, et sera reimmatriculé F-BHJN.

Jacques retourne en Algérie jusqu'en 1963. Cent vingt-huit ans après l'arrivée en Algérie de son bisaïeul, un autre Jacques Germain, il rentre définitivement après la spoliation de toutes ses propriétés agricoles et urbaines, nationalisés par l'État algérien.

Retiré sur ses terres du Bourbonnais, près de Moulins dans l'Allier, il ne cultivera plus la vigne ni les orangeries, mais développera des vergers de pommiers et un élevage moderne de bovins charolais.

De juin 1963 à mars 1965, il utilisera encore régulièrement le Wassmer pour des vols régionaux, bien différents des grands raids et des nouvelles voies ouvertes sur le continent africain dans les années 1930.

Son dernier vol est enregistré le 5 mars 1965, quelques jours avant son décès le 27 mars. Son carnet de vol cumule alors 3 258 heures de vol.

Après le décès de Jacques Germain, le Wassmer sera vendu à l'Association du Cercle Aéronautique du Ministère de l'Intérieur (CAMI).

Créer, c'est vivre deux fois.

Albert Camus – *Le mythe de Sisyphe*.



Photo Alain Gosset

▲ ▼ Jacques Germain et le Wassmer 40 Super IV, ex F-OBJN, sur l'aérodrome de Moulins-Avernes



Quelques brevets

L'aviation de tourisme en Algérie

La plus grande famille volante du monde est algérienne

Huit pilotes dans la même famille, tel est le titre d'un entrefilet que notre confrère les « Ailes » a consacré à la famille Germain, que nous félicitons également pour la propagande, par l'exemple, qu'elle fait en faveur de l'Aviation de tourisme.

La plus grande famille volante du monde, depuis près d'un an, ne compte pas moins de huit pilotes, dont deux femmes, et possède neuf avions dont trois bimoteurs « Dragon » de Havilland.

Et cette véritable famille volante n'est ni américaine, ni anglaise, pas même allemande, mais tout bonnement française. C'est à Alger, en effet, que réside la famille Germain, la plus aéronautique du globe.

C'est au chef pilote lillois, Georges Descamps, que revient l'honneur d'avoir instruit ces pilotes qui, tous déjà, ont fait parler d'eux à la suite de retentissants voyages :

Marcel Germain : première liaison aérienne Alger-Djanet, récompensé d'ailleurs par le ruban rouge.

Robert Germain : nombreux voyages en Afrique et, récemment en décembre 1933, sur son « Dragon », en compagnie de Descamps et de Mmes Delesalle, Descamps et Germain, traversée rapide du Sahara, Alger-Gao en deux jours et retour dans le même temps, après de nombreuses chasses en brousse et sur le Niger.

Henri Germain : nombreux voyages en Afrique et en Europe.

Jacques Germain : nombreux voyages en Afrique ; effectuée actuellement sur son « Dragon », en compagnie de son frère Marcel et de son père Jean Germain, doyen pilote de la famille (63 ans), le tour de l'Afrique par Le Cap.

Germain-Vinson et Mme : s'entraînent régulièrement sur leur « Phalène-Hispano » en vue du rallye Londres-Melbourne (Australie).

Mme Robert Germain vole sur le « Dragon », attendant impatiemment l'arrivée de son avion rapide « Léopard », pour faire son premier grand voyage seule à bord.

Ajoutons que les Germain possèdent leur aérodrome particulier, balisé, avec hangars et atelier de réparations, à Mouzaïville, banlieue d'Alger.


N° 1826 BREVET DE TOURISME

Nom: Germain

Prénoms: Jean Pierre

Nationalité: FRANÇAISE

Lieu de naissance: Bleda algérien

Date de naissance: 5 Janv. 1873 Signature du titulaire: 

Domicile: Bleda Emerald Parc-Chemin des Glycines Alger

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'A. C. F.	DATE.	NUMÉRO.
Pilote de transport public (avions)		
— (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions)	<u>27.6.1926</u>	<u>1826</u>
— (hydravions)		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré)		
— (2 ^e degré)		
Mécanicien d'aéronefs		
Navigateur aérien (brevet élémentaire)		
— (brevet supérieur)		
Autres brevets.		

OBSERVATIONS.

25-Bleda s. J. 84058-1655. (33593)


N° 4799 BREVET DE TOURISME

Nom: Germain

Prénoms: Robert, Pierre, Auguste

Nationalité: FRANÇAISE

Lieu de naissance: Bleda (Algérie)

Date de naissance: 7 nov. 1903 Signature du titulaire: 

Domicile: Alger - 6 Chemin de l'Oriental

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'A. C. F.	DATE.	NUMÉRO.
Pilote de transport public (avions)		
— (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions)	<u>16.6.1933</u>	<u>4799</u>
— (hydravions)		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré)		
— (2 ^e degré)		
Mécanicien d'aéronefs		
Navigateur aérien (brevet élémentaire)		
— (brevet supérieur)		
Autres brevets.		

OBSERVATIONS.

25-Bleda s. J. 84058-1655. (33593)

N° 1647 BREVET DE TOURISME

NOM: Germain

Prénoms: Jean Baptiste

Nationalité: FRANÇAISE

Lieu de naissance: Mouzaïaville (Alger)

Date de naissance: 23.9.1904 Signature du titulaire: _____

Domicile: 232 Rue Michelet Alger

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'A. C. F.	DATE.	NUMÉRO.
Pilote de transport public (avions)		
— — (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions).....	<u>10.4.1933</u>	<u>1647</u>
— — (hydravions).....		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré).....		
— — (2 ^e degré).....		
Mécanicien d'aéronefs.....		
Navigateur aérien (brevet élémentaire).....		
— — (brevet supérieur).....		
Autres brevets.		

OBSERVATIONS.

N° 772 BREVET DE TOURISME

NOM: Germain

Prénoms: André Marcel

Nationalité: FRANÇAISE

Lieu de naissance: Mouzaïaville (Alger)

Date de naissance: 29.11.1908 Signature du titulaire: _____

Domicile: Mouzaïaville (Alger) Algérie

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'A. C. F.	DATE.	NUMÉRO.
Pilote de transport public (avions)		
— — (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions).....	<u>30/3/1932</u>	<u>772</u>
— — (hydravions).....		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré).....		
— — (2 ^e degré).....		
Mécanicien d'aéronefs.....		
Navigateur aérien (brevet élémentaire).....		
— — (brevet supérieur).....		
Autres brevets.		

OBSERVATIONS.

N° 574 BREVET DE TOURISME

NOM: Germain

Prénoms: Henri Marie Jean Baptiste

Nationalité: FRANÇAISE

Lieu de naissance: Alger (Algérie)

Date de naissance: 4 Mars 1907 Signature du titulaire: _____

Domicile: 10 Bd Laferrrière à Alger (Algérie)

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'A. C. F.	DATE.	NUMÉRO.
Pilote de transport public (avions)		
— — (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions).....	<u>29/5/1922</u>	<u>574</u>
— — (hydravions).....		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré).....		
— — (2 ^e degré).....		
Mécanicien d'aéronefs.....		
Navigateur aérien (brevet élémentaire).....		
— — (brevet supérieur).....		
Autres brevets.		

OBSERVATIONS.

N° 23320 BREVET DE TOURISME

NOM: GERMAIN

Prénoms: Michelle Marie Jeanne

Nationalité: FRANÇAISE

Lieu de naissance: Alger (Algérie)

Date de naissance: 19 mars 1930 Signature du Titulaire: _____

Domicile: 2 Chemins des Glycines Alger (Algérie)

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'Aé. C. F.	DATE	NUMÉRO
Pilote de transport public (avions)		
— — (hydravions)		
Pilote moniteur (avions)		
— — (hydravions)		
— — (planeurs)		
Pilote de Tourisme (avions) (1 ^{er} degré)		
— — (2 ^e degré)		
— — (hydravions) (1 ^{er} degré)		
— — (2 ^e degré)		
Pilote de gyroplane (1 ^{er} degré)		
— — (2 ^e degré)		
Pilote de planeurs (type B)		
— — (type C)		
— — (type D)		
— — (type E)		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré) (2 ^e degré)		
Mécanicien d'aéronefs		
Navigateur aérien (brevet élémentaire)		
— — (brevet supérieur)		
Autres brevets (Brevet militaire (avions)		
— — (hydravions)		
— — (parachutiste)		

OBSERVATIONS

Descendants à la fibre aéronautique



Diane Frachon-Bagory, fille de l'auteur



Élisabeth Frachon, épouse de l'auteur, hôtesse de l'air sur DC 8, DC 9 et DC 10 UTA en Courrèges ! (Longs courriers Afrique et Extrême-Orient) et sur le HS 748 Hawker-Siddeley F-BSRA de Réunion-Air-Service «RAS», devenue Air Austral (ligne Réunion-Mayotte).



Franck Frachon et ULM P92



Michel Frachon, petit-fils de Jacques Germain, aux commandes d'un Grumman



Isaure, petite-fille de l'auteur, future aviatrice ?



Jean-Noël Durand-Germain, pilote d'hélicoptère, petit-fils de Michel Germain

Les avions de la famille Germain

F-AJPC Latécoère 28
F-AJUD Fokker VII
F-ALAP Farman 190
F-ALEB Farman 192
F-ALZN Caudron 286 *Phalène*
F-AMIF Caudron 289 *Phalène*
F-AMTR De Havilland DH 84 *Dragon* (ex G-ACLP)
F-AMUZ De Havilland DH 84 *Dragon*
F-AMXQ De Havilland DH 85 *Leopard Moth* (ex G-ACKJ)
F-ANES De Havilland DH 84 *Dragon*
F-ANGE De Havilland DH 84 *Dragon* (ex-G-ACIW)
F-AQZV De Havilland DH 87 *Hornet Moth*
G-ACGM General Aircraft *Monospar* ST-4 Mark II
F-BBJI Nord 1101 *Noralpha*
F-BBJJ Nord 1101 *Noralpha* (actuel F-AZVV)
F-BBKY Nord 1203 *Norécrin*
F-BEDU Beechcraft 18
F-BEXA Beechcraft 17 *Staggerwing*
F-OBJN Wassmer 41 *Super IV* (devenu F-BHJN)

Sources et illustrations

Archives familiales Germain, Brossette, Frachon.

Extraits des rapports et carnets de vol de la famille Germain.

Correspondance avec les anciens de Mouzaïaville.

La Dépêche Algérienne, articles de Michel Raineau, F. Boillet, R. Faouen.

L'Écho d'Alger, articles de Marcel Baer, P. Laffargue.

La Presse Libre, articles de J. Lombarde.

L'Afrique du Nord illustrée.

L'aviation légère en Algérie 1909-1939, de Pierre Jarrige.

L'aviation légère en Algérie 1945-1962, de Pierre Jarrige.

Le Manche à Balai 1933, 1934, 1935.

The De Havilland Aircraft Company Ltd, *Manual of instructions*.

SHELL Service Aviation, *Recueil d'itinéraires*.

Wassmer Aviation SA - Issoire.

Registre d'immatriculation des aéronefs DGAC.

À la rencontre de nos ancêtres, généalogie Germain, de France-Noëlle Bonnard-Bonthoux, petite-fille d'Émile Germain.

Photos : Taty Desjoyaux, Jacques Frachon-Germain, Didier Germain, Henry Germain, Pierre Laffargue, Didier Lecoq, Rémi Saint-André, Stanavo, Georges Vieville.

Pour contacter l'auteur : jacques.frachon@wanadoo.fr

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- L'aviation légère en Algérie (1909-1939) (Pierre Jarrige)
- L'aviation légère en Algérie (1945-1962) (Pierre Jarrige)
- Le vol à voile en Algérie (1862-1962) (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- L'ALAT en AFN (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Hoste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Emile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)

- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Bell 47G-2 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **SE 3130 Alouette II dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Vertol H-21C Workhorse dans l'ALAT** (Emmanuel Bosc, Christian Malcros)

