

COMPAGNIE DES MESSAGERIES TRANSAÉRIENNES (1923-1927) Paris-Athènes

Eugène Louis Auguste *André* FAURE, fondateur

Né à Angoulême (Charente), le 21 avril 1879.
Fils de Laurent Gaspard *Eugène* Faure (1843-1908), inspecteur général des Ponts et chaussées, et d'Antoinette Marie Bouchet.
Marié à Paris, le 5 juin 1919, avec Yvonne Besnard, fille du vice-amiral. Alors chef d'escadron d'artillerie, officier aviateur, chevalier de la Légion d'honneur, décoré de la Croix de guerre.

Polytechnicien.

Promoteur des vols de nuit.

Administrateur d'Air Union (Lignes d'Orient)(juillet 1930),

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Air_Orient.pdf

puis d'Air Union (déc. 1930).

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Air_Union.pdf

Directeur à Air France.

Décédé en 1931.

Dépôt du nom à la Propriété Industrielle : 14 juin 1919.

Création officielle : 21 juin 1923.

Objet : ligne d'hydravions reliant Marseille à la Syrie et au Liban, avec prolongation vers l'Indochine et la Chine.

Air Orient, par Jean Renac
(*Icare*, déc. 1965)

.....
[67] [Démissionnant de la CIDNA], Nogues retrouve son ancien chef de guerre, le commandant Faure (qui organisa la première escadrille et fut ensuite le promoteur des vols de nuit ; il en fixa les règles d'exploitation dont Maurice Nogues devait tirer grand profit au cours de ses voyages nocturnes en 1923 sur la ligne de Bucarest [pour la Cie franco-roumaine]).

Depuis 1918, Faure pense à une ligne vers l'Extrême-Orient ; en 1926, il dirige les Messageries Transaériennes et fait appel à Nogues en lui confiant la direction de l'exploitation.

Avec M. Houel, secrétaire général, les deux hommes organisent leur programme d'action que le ministre de l'Air, Laurent-Eynac, accepte à condition qu'une entente soit faite avec Air Union.

Nogues passe son brevet de pilote d'hydravion tout en s'occupant des formalités administratives pour un voyage d'études du parcours maritime de la future ligne.

Le 30 août 1926, un petit amphibie Schreck, équipé d'un poste radio et peint de couleur tango (couleur choisie par Nogues parce que c'est celle que l'on distingue le mieux à la surface de la mer), décolle d'Argenteuil emmenant à son bord Nogues et son mécanicien Morin. Le pilote est plein de confiance et fonce vers la côte italienne. Il écrit :

« Je constate que je suis toujours amoureux du vol et que je ne me lasse pas d'être oiseau. La belle chose qu'une spirale serrée alors que la terre semble venir vers nous comme un ciel blond ! »

Mais une panne du moteur Jupiter le contraint à se poser sur une mer démontée et les deux hommes sont finalement recueillis par un cargo norvégien.

Quelques mois plus tard, alors que M. Roume, président des Messageries, veut renoncer au voyage, Nogues repart, mais au cours du vol, Morin a la main déchiquetée par l'hélice de la génératrice : sans rien dire à son pilote, il se bande la main, mais Nogues s'aperçoit de l'incident et ramène son compagnon à l'hôpital de Saint-Raphael.

Morin désigne lui-même son remplaçant en la personne de Raymond Girard, de la Compagnie SFRE ; c'est un radio qui a l'esprit d'équipage ; il a déjà travaillé aux Messageries aériennes [Bréguet] et aux Grands Express aériens ; Morin l'initie aux problèmes des moteurs et le nouvel équipage reprend la route vers Ortebello, Naples, Corfou, après un passage difficile des Apennins et enfin l'appareil se pose à Athènes où l'aviation grecque accueille chaleureusement les Français. Le 6 décembre, il faut repartir pour la France et, après un départ [68] mouvementé de la rade de Phalere, l'hydravion Schreck fait route vers Corfou ; mais pris dans la tempête, avec une fuite dangereuse d'essence, Nogues essaie de se poser sur un lac : l'hydravion heurte un rocher, Girard a une jambe brisée, mais après un plâtrage de secours, il répare l'appareil et après 3 semaines d'immobilisation, le Schreck reprend sa route vers la Yougoslavie pour une présentation en vol ; au moment de repartir vers Paris, Girard s'aperçoit qu'il n'a plus d'huile ; le consul de France de Dubrovnick rapporte une dizaine de flacons d'huile de ricin raflés chez les pharmaciens, quantité, hélas insuffisante pour les 420 CV du moteur ! Heureusement, un apothicaire en découvre un bidon de 20 kg... parfumé à la violette mais tans pis, cela ira...

Mais, pendant la nuit, la tempête a brisé les amarres de l'hydravion qui est venu s'écraser contre un navire.

En quatre jours, grâce au travail de tous, les dégâts sont réparés et l'appareil s'envole vers Venise ; il se posera d'abord à Pola pour refaire le plein ; avant Venise temps bouché : Nogues se pose en mer et attend, laissant dériver l'hydravion avant de repartir en hydroplanant ; de temps en temps, on coupe le moteur pour écouter et, à un moment, les deux aviateurs entendent le chant d'un accordéon et à force de cris ils réussissent à attirer l'attention de pêcheurs.

Après une nuit de repos, le Schreck repart sur Venise où Nogues dépense son dernier billet de 20 liras pour offrir des cigares à l'occasion de la fête de Girard.

Puis c'est à nouveau le survol difficile des Apennins et l'arrivée à Gênes où, après un amerrissage difficile, Nogues et Girard sont gardés à vue par les gendarmes à la suite d'une louche dénonciation les accusant d'espionnage !

Gênes-Saint-Raphael sans histoire, mais le survol de la France est rempli de difficultés.

Finalement, l'équipage se pose le 7 février 1927 sur le plan d'eau d'Argenteuil où une magnifique réception leur est réservée par Sadi-Lecointe et de nombreux amis.

Nogues rend compte de sa mission au colonel Faure et lui demande de tout mettre en action pour continuer l'œuvre commune sans perdre de temps.

Non à l'Atlantique

C'est à cette époque que l'on propose à Nogues de piloter le Farman « Oiseau Bleu » dans un raid Paris-New-York en remplacement de Drouhin. Mais Nogues ne veut pas lâcher ceux qui ont mis leur confiance en lui et il renonce à ce raid qui aurait pu être glorieux pour lui.

Le colonel Faure peut alors écrire à M^{me} Nogues :

« J'ai été à même de le juger dans des circonstances où un homme donne sa mesure aussi bien en ce qui concerne l'intelligence que le caractère et le cœur. Lorsque je lui ai demandé sa collaboration pour une œuvre qui est en somme toute ma vie, c'était en connaissance de cause et sachant que je pouvais absolument compter sur lui... »

Oui à la Méditerranée

Délaissant la gloire de l'Atlantique, Nogues est reparti à Athènes pour consolider les accords relatifs au survol du territoire grec. Il installe les hydrescales d'Athènes et de Corfou, les dotant de matériel de T.S.F. français.

En juin 1927, les Messageries transaériennes sont devenues Air Union - Lignes d'Orient (Aulo) et Nogues en est le directeur technique.

LES TRANSPORTS AÉRIENS (*La Gironde*, 11 avril 1924)

Le sous-secrétaire d'État de l'aéronautique explique qu'aux termes de l'accord conclu avec la Compagnie impériale des transports aériens, le gouvernement ne peut plus, à partir du 1^{er} avril, subventionner d'autres Compagnies pour les transports par avions en Europe. Par conséquent, il incombera à la Compagnie impériale anglaise de s'entendre avec les Messageries transaériennes françaises pour le service entre Marseille, Alexandrette et Bombay.

EXPOSÉ DU BUDGET Organisation de l'aéronautique (*JORF*, 3 septembre 1924)

.....
d) De Marseille vers la Syrie par l'Italie et Grèce, un itinéraire est étudié actuellement par une société d'études, la Compagnie des messageries transaériennes. Ce sera le prolongement de Londres-Paris-Marseille.

Suite :

Air Union (Lignes d'Orient)(juillet 1930),

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Air_Orient.pdf