

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 79 (1934)  
**Heft:** 3  
  
**Rubrik:** Chronique de l'air

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## CHRONIQUE DE L'AIR

---

### « La croisière noire de l'escadre Vuillemin. »

Vingt-huit avions militaires ont parcouru 25 000 km. environ en suivant un itinéraire établi longtemps à l'avance et en se conformant à un horaire précis. Les escales se sont faites pour la plupart sur des terrains de fortune, n'offrant que des installations sommaires, non outillées pour l'exécution de grandes réparations.

Le Sahara a été franchi deux fois, non par des avions isolés, mais par une escadre homogène placée sous le commandement d'un chef unique. Le désert, la brousse, la forêt vierge, tour à tour, ont été vaincus. Ni le mauvais temps qui règne en décembre sur les côtes d'Espagne, ni les vents de sable, ni les températures élevées du Tschad et du Niger ne surent briser l'élan de cette nouvelle Armada de l'air.

Avec un matériel de série tel qu'il existe dans les unités, vieux cependant de près de dix ans, l'escadre noire a démontré de façon splendide le rôle que l'avion est appelé à jouer en matière de liaisons ultra-rapides entre les métropoles et leurs colonies. Elle a certainement contribué au prestige de la France auprès de ses possessions africaines.

Du point de vue militaire, elle a mis en valeur les possibilités d'une intervention en masse et quasi instantanée de forces aériennes en cas de troubles, même dans les régions les plus éloignées et les moins accessibles par voie ordinaire.

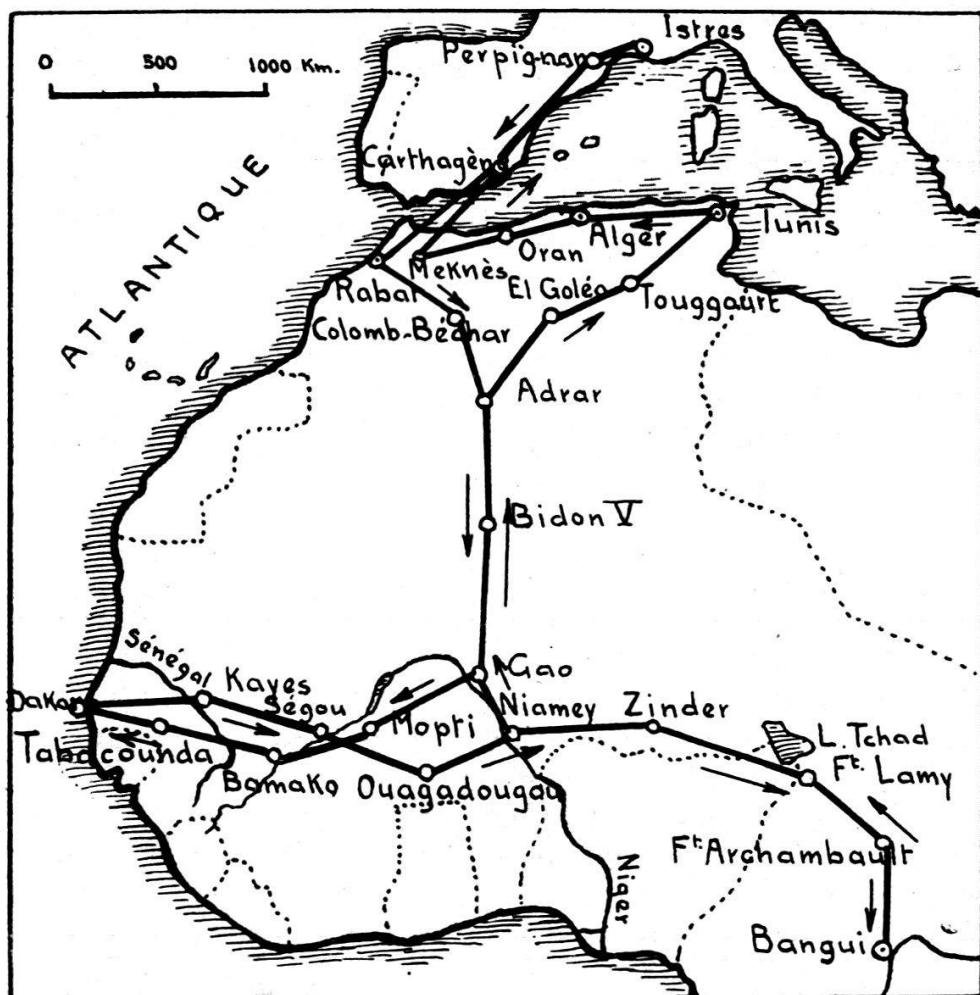
Pour qui n'est pas averti des choses de l'air, cet immense voyage semble peut-être chose aisée. En réalité, mille difficultés s'opposaient au succès de la randonnée africaine. Néanmoins, celle-ci a réussi, grâce à l'habileté des équipages et à la préparation minutieuse ainsi qu'au matériel confirmé, mais grâce surtout à la valeur du chef qui volait en tête de son escadre.

Pour réussir une entreprise de cette envergure, il faut au moins trois choses : d'abord, un ordre qui fixe le but et les grandes lignes, ensuite, un chef qui prend la responsabilité de l'exécution, enfin une préparation sérieuse et complète.

L'entraînement s'est fait à Istres, au cours de quelques semaines de travail opiniâtre. Le chef a été désigné en la personne du général Vuillemin. Aucun autre choix ne pouvait être plus heureux.

Le général Vuillemin est une des plus attachantes figures de soldat et d'aviateur que nous connaissons.

Après avoir terminé l'Ecole militaire et débuté dans l'artillerie lourde, le lieutenant Vuillemin fit toute la guerre dans l'aviation, où il se distingua à la tête d'une escadrille de bombardement



Itinéraire de la « Croisière noire ».

restée justement célèbre. La fin des hostilités, pour lui, n'amena pas la fin de sa carrière de pilote.

Pressentant en quelque sorte l'essor que l'avion allait prendre dans la paix, Vuillemin montra la voie en effectuant de nombreux et très beaux raids. L'Afrique l'attirait tout particulièrement et, en 1920, il réussissait la première traversée du Sahara, reliant ainsi le Niger à l'Afrique du Nord. Depuis lors, sa foi, son audace et son talent d'organisateur n'ont jamais cessé de se donner libre cours. Le Sahara devient son domaine propre qu'il prospecte en

tous sens et dont il trace les voies par un balisage ingénieux. La piste, seul fil d'Ariane en ces régions, est traîtresse, car trop éphémère. Il fallait la marquer d'une façon indélébile. Ce jalonnement qui permettra dorénavant aux avions de s'élancer sans trop de risques au-dessus des immensités désertiques est l'œuvre de ce général.

Depuis 1925, le général Vuillemin commanda et anima tout d'abord l'aviation d'Algérie, puis celle du Maroc. Personne mieux que lui ne pouvait prétendre au commandement de l'escadre d'élite.

Mais un raid collectif n'est pas seulement un vol groupé de plusieurs avions, simple résultat d'un entraînement technique. C'est, avant tout, la conjugaison, la mise en harmonie de volontés et d'énergies différentes, de personnalités dissemblables. Les 28 équipages, éléments disparates issus d'escadrilles diverses, ont été fondus dans un même creuset pour ne plus former qu'une seule entité morale.

Une âme collective leur a été insufflée et une flamme d'enthousiasme discipliné leur a été communiquée. Et c'est ce qu'il y a de beau et de profond sous la simple performance technique. Le général Vuillemin, magnifique entraîneur d'hommes, a su donner à ses équipages un moral élevé et, tout comme le général Balbo, faire naître ce qu'on a si justement appelé « l'esprit de la croisière » facteur indispensable de la victoire.

Puisque nous comparons Vuillemin à Balbo, citons l'éloge prononcé par ce dernier : « Le général Vuillemin a montré qu'il est une personnalité de premier plan et qu'il a compris les exigences de l'aviation moderne. Après un mois seulement d'entraînement, il a fait partir ses équipages pour un vol qui exigeait une maîtrise parfaite de ses nerfs. Le survol du Sahara, en une seule journée et dans les deux sens, par une escadrille entière, est une victoire qui mérite d'être mise à l'actif glorieux de l'aviation mondiale. Nous sommes heureux d'adresser aux aviateurs français un salut admiratif et de formuler des vœux pour qu'ils remportent de nouveau les plus vastes triomphes sur les routes aériennes infinies du monde. »

La valeur des chefs fait la valeur d'une aviation. Celles qui possèdent à leur tête des hommes de la trempe d'un Vuillemin peuvent être fières.

CH. SCHLEGEL, pilote-aviateur.

---