

De Bouthéon (Loire) à Lambaréné (Gabon)
avec l'avion du docteur Schweitzer :
un pilote forézien chez le Prix Nobel de la Paix

Nous avons retrouvé trois articles parus en octobre 1962 dans le journal de Saint-Etienne *L'Espoir*. Le sujet traité nous a paru susceptible d'intéresser les lecteurs de *Village de Forez*. Un pilote stéphanois, M. Vesselier, avait été chargé de livrer un petit avion monomoteur Morane, aménagé pour recevoir éventuellement une civière, de l'aérodrome de Bouthéon, dans le Forez jusqu'à Lambaréné au Gabon. Cet avion était destiné à l'aéro-club de Lambaréné et plus spécialement à être mis à la disposition du docteur Albert Schweitzer.

Le docteur Schweitzer et les pilotes de Trans-Gabon

Aujourd'hui le *Grand Docteur Blanc* est un peu oublié, même si quelques plaques de rue rappellent encore son nom aux passants. Qui était le docteur Albert Schweitzer ? Un homme exceptionnel : organiste, musicologue, pasteur et médecin français, né à Kayserberg, Haut-Rhin, en 1875, mort à Lambaréné en 1965. Prédicateur de l'église Saint-Nicolas de Strasbourg (1899-1912), professeur à la faculté de théologie protestante de Strasbourg (1902-1912) il a fondé un hôpital à Lambaréné dont le rayonnement fut mondial. On lui doit de nombreux ouvrages de religion, de musique (*Jean-Sébastien Bach le musicien poète*, 1905), de sociologie, de philosophie. Il fut aussi membre de l'académie des Sciences morales (1951), prix Nobel de la Paix (1952).

Faisons plus ample connaissance avec le Gabon, pays de l'Afrique équatoriale. La côte du Gabon fut découverte par le Portugais Dioga Cam en 1484. Ce fut longtemps un foyer de traite des Noirs. La colonisation française, qui remonte à 1839, avait été entreprise pour réprimer cette traite. Savorgnan de Brazza (1852-1905) créa la colonie, qui fut intégrée en 1910 à l'Afrique Equatoriale Française (A. E. F.). En 1958, 92 % des Gabonais votent "oui" au référendum proposé par le gouvernement du général de Gaulle pour faire entrer le pays dans la Communauté. Le Gabon a acquis sa pleine indépendance en 1960.

Le pays soumis au climat équatorial est couvert par la grande forêt. Le bois (acajou, ébène, okoumé) a été longtemps la ressource principale. D'après le témoignage des pilotes, cités par Jean-Claude Brouillet, *vus d'en haut les arbres apparaissent serrés les uns contre les autres à l'infini et font penser à un carré de persil bien frisé*¹.

La population est formée de diverses ethnies (40 environ) : Fangs, Mgénéés, Pounous, Echiras, Adoumas, Kotas, Zékés, etc. C'est pour assister cette population disséminée sur un vaste territoire, que le docteur Schweitzer a eu l'idée de fonder, en 1913, un hôpital de brousse à Lambaréné (à une époque où l'on était guère préoccupé par l'aide humanitaire). Les malades arrivaient à l'hôpital par les pistes, ou en empruntant le fleuve Ogoué, en pirogue ou en pinasse, jusqu'à la création de terrains d'atterrissage dans le pays. L'avion permettait de gagner un temps précieux pour les évacuations sanitaires et d'arriver plus rapidement à Lambaréné.

Après la Seconde Guerre mondiale, Jean-Claude Brouillet, un jeune Français, ancien pilote des Forces Françaises Libres, débarque au Gabon et découvre un pays vierge, sans routes, où il faut aux piroguiers des jours et des jours de navigation sur les fleuves pour gagner Libreville. L'idée de créer des liaisons aériennes, pour le transport rapide des passagers et des

¹ Jean-Claude Brouillet : *L'avion du Blanc*, Paris, Robert Laffont, 1972, p. 64.

marchandises, s'impose à lui. Il réussit, après maintes discussions, à convaincre les administrateurs et surtout les forestiers de créer et d'aménager des pistes, dans la savane ou la forêt, permettant à un petit avion d'atterrir. Travail de titan car il faut souvent abattre et dessoucher des arbres aux troncs immenses et aplanir au mieux le terrain dégagé. Travail exécuté et mené à bien par des centaines de Noirs.

Les premières liaisons commencent avec un vieux biplan acheté en Angleterre aux surplus de la guerre. Au fil des années le nombre d'avions s'accroît, ainsi que leur taille ce qui nécessite l'allongement des pistes d'atterrissage et des aménagements techniques. Et l'on aboutit à la création d'une compagnie avec des lignes régulières. Elle prendra le nom de *Trans-Gabon*. On a ainsi l'explication de l'existence en 1962 d'un terrain d'aviation à Lambaréné.

Le livre de Jean-Claude Brouillet, *L'avion du blanc*, paru aux éditions Robert Laffont en 1972, retrace l'aventure de ces pionniers de l'aviation gabonaise. Signalons qu'un autre pilote stéphanois, Robert Chavary, aujourd'hui retraité avec 25 000 heures de vols soit 250 fois le tour de la terre, a participé activement à la création et à l'exploitation de ces lignes aériennes.

Le pilote de l'avion livré à Lambaréné était donc un Forézien, M. Vesselier, membre de l'aéro-club de Bouthéon : avec une réputation d'aventurier, il avait aussi celle d'un pilote prudent. Il rédigea son livre de bord pour chaque étape du voyage. Nous en donnons ici de larges extraits, cités en italiques, tels qu'ils ont été publiés en octobre 1962 par *L'Espoir*. Les coupures sont indiquées par des points entre crochets [...]. Des mots de liaison ont parfois été insérés (entre crochets et en typographie normale). Quelques explications et informations complémentaires sont données en notes.



Vu d'en haut, c'est tout à fait un carré de persil bien frisé
(photo tiré de J.-C. Brouillet, *L'avion du Blanc*, Robert Laffont, 1972)

Le livre de bord du pilote, M. Vesselier

26 août 1962. – *Départ de Saint-Etienne-Bouthéon pour Ferrare (Italie). Là, les autorisations pour atterrissage en Tunisie et Algérie me sont refusées.*

27 août. – *Départ de Ferrare [...] au matin pour Perpignan ou j'arrive à 15 heures. Vidange de l'huile du carter moteur et décollage pour Barcelone (Espagne) que je rejoins une heure six minutes après [...]*

28 août. – *Décollage de Barcelone pour Alicante puis route vers Malaga où j'ai atterri à 18 h 23. Hôtel de premier ordre, promenade en calèche et cabaret où j'ai vu un flamenco extraordinaire [...]*

29 août. – Départ de Malaga pour Agadir (Maroc) via Casablanca où j'ai pris de l'essence. Beau temps et chaleur torride. Jusqu'à Safi où j'ai commencé à apercevoir quelques stratus épars [...] J'entre en liaison avec la tour de contrôle qui me conseille d'arriver côté Est de l'aéroport en passant en dessous des stratus se trouvant à 80 m du sol. J'ai essayé à plusieurs reprises, mais j'ai dû à chaque fois faire 180 degrés, étant donné la mauvaise visibilité et la basse altitude à laquelle j'évoluais. Afin de situer la piste, la tour envoie une fusée rouge que je ne vois pas. Je me déroute donc sur Taroudant, à 90 kilomètres d'Agadir. Malgré la visibilité réduite à moins d'un kilomètre j'atterris à 18 h 20. Accueil d'un Marocain, gardien de ce terrain, qui loge là, dans une petite case, la seule de l'endroit, avec toute sa famille. Après serremments de mains j'ai été invité à sa table pour boire le traditionnel thé à la menthe.

30 août. – Départ à 11 h 22 pour Agadir où je dus rester trois heures pour accomplir les formalités (police, douanes, autorisations de survol des régions désertiques).

Je n'oublie pas la gentillesse des Marocains qui se sont mis à ma disposition pour faciliter mes démarches au maximum.

Enfin à 14 h 42 je pars pour El Avin² que je rejoins à 17 h 49 malgré une très mauvaise visibilité notamment à Boca Grande où j'ai dû voler à l'aide des instruments de bord. A El Aïun : réception chaleureuse des militaires espagnols qui ont tout de suite mis une jeep à ma disposition ainsi que leur bar. Les Espagnols m'ont transporté à quelques kilomètres dans le camp d'une société de recherches pétrolifères. C'est le chef (un Français) qui m'a hébergé. Ma chambre se résume en un abri semi-sphérique en tôle ondulée. Le soir, je suis allé dîner au village, au mess des officiers de la garnison espagnole. Village curieux et grouillant. J'ai remarqué l'éclairage faible qui rappelait celui de nos villes françaises pendant la guerre. Il paraît que les Espagnols ont mis en place une centrale électrique mais lorsqu'ils ont voulu brancher cette usine à leurs installations précaires, tout a sauté. En rentrant, dans la lueur des phares, j'ai vu des chacals.

31 août. – Décollage à 10 h 36 pour Villa-Cisneros³. Après 15 minutes de vol, j'étais sur la mer au niveau 1200 mètres, visibilité sol presque nulle, stratus sur la mer et brume épaisse sur le sable. Vol pénible, ayant souvent recours à l'horizon artificiel. Après l'escale technique de Villa-Cisneros, je prends la direction de la Mauritanie. Les stratus ont disparu, mais sur le sable toujours cette brume épaisse rougeâtre qui se déposait sur le plexiglass à le rendre opaque. Je vole à 200 mètres, les vents contraires sont moins violents dans les basses couches. A plusieurs reprises, sur la mer, j'aperçois des requins⁴. A une heure et demie de vol avant Port-Etienne⁵ le vol s'est déroulé dans des conditions désastreuses. J'ai été terriblement secoué - la fatigue, la soif, les conditions de vol - tout me mettait les nerfs à fleur de peau. Atterrissage à 16 h 30. Je note 24 minutes de retard à cause des vents contraires. Peu après la tempête s'éleva et je dus amarrer plus efficacement l'avion.

1^{er} septembre. – Le matin visite à 10 km [de Port-Etienne] de Cansado, charmante petite localité de construction récente, de style très moderne. Au super-marché de la ville j'ai fait quelques emplettes, notamment une bouteille thermos qui, plus tard, me sera d'un grand réconfort.

Décollage à 13 h 40. Météo très pessimiste. Vents contraires allant de 30 à 45 nœuds⁶. escale technique à Nouakchott où je suis reçu par un responsable [...] qui a dû téléphoner au ministre des Transports en personne pour m'obtenir l'autorisation de quitter le pays. Enfin arrivée à 19 h 30 à Saint-Louis⁷. Le Noir sénégalais fait un heureux contraste avec le Noir mauritanien. Il est grand, bien habillé et propre. Leurs femmes ont beaucoup d'allure avec leur ruban bariolé qu'elles mettent avec beaucoup de grâce.. ainsi que leurs amples robes.

² Au Sahara occidental, en 1962 sous colonisation espagnole.

³ Aujourd'hui Ed Dakhla.

⁴ Ou des dauphins ?

⁵ Aujourd'hui Nouâdhibou.

⁶ De 55 à 83 km/h.

⁷ Saint-Louis du Sénégal.

A Saint-Louis, l'hôtel est "La Résidence", confortable et moderne (chambres réfrigérées) [sic]⁸. Depuis Port-Etienne les frais sont lourds. Notre franc ancien vaut la moitié du franc CFA. Une chambre correcte, un dîner et un petit déjeuner coûtent de 100 à 150 nouveaux francs [...]

2 septembre. – Le dimanche matin, c'est la fête : course cycliste et course en sac. Je crois que mes films seront sensationnels. Je m'amuse beaucoup pendant que l'avion se repose. Puis départ pour Dakar, la grande ville.

3 septembre. – Au matin, il ne fait pas beau. Après avoir goûté la salade de poissons à la tahitienne et un excellent riz à l'espagnole, je me rend sur le terrain. La météo pour Conakry en Guinée est pessimiste. Malgré tout à 12 h 55, j'essaye de passer. A 100 mètres au-dessus de la mer c'est turbulent. Dans le Gambia⁹, à Bathurst¹⁰, la ligne de grain apparaît. Je décide alors de me poser ici. Heureusement, car dix minutes après, un orage d'une gigantesque violence éclate. Je suis reçu par le commandant de l'aéroport qui est Anglais¹¹ (je ne parle pas cette langue). Il a absolument voulu m'héberger chez lui. Il habite une gentille maison entourée de fleurs et d'arbres gigantesques, avec sa femme et sa fille. Rafrâichissement, douche, apéritif, repas : c'est merveilleux. Une chambre est mise à ma disposition pour la nuit. Malgré les multiples gestes pour nous comprendre, escale vraiment inoubliable.

4 septembre. – [...] Il fait assez beau [...] A 8 heures petit déjeuner typiquement anglais : gâteaux secs avec du lait froid, œufs sur le plat et, pour terminer, un café au lait. Changement d'atmosphère en arrivant à la tour de contrôle. Dakar avait envoyé un message [à Conakry] un message indiquant que mon courrier de demande d'autorisation pour survol et atterrissage en Guinée ne m'était pas parvenu. Du fait que je parle français la tour m'a mis en communication avec Dakar, puis par radio avec Conakry pour demander d'urgence cette autorisation. Malheureusement la Guinée est très stricte sur ce point et m'a conseillé de passer par la voie diplomatique ce qui pouvait demander 15 jours et peut-être un mois.

Sur la demande de mes hôtes anglais nous avons contacté les ambassades. Même impuissance. Pas question de se poser à Conakry sans autorisation, sinon c'est la confiscation de l'avion et la prison inévitable. Ca ne plaisante pas¹².

Après le repas de midi, je décide d'aller jusqu'à Ziguinchor (Sénégal) où l'on parle français et [...] où se trouve l'ambassade de France. Je me pose là à 18 h 55. Pas de compromis possible. Je visite alors la ville [...]

5 septembre. – Je décide de laisser les eaux territoriales guinéennes sur la gauche et de survoler la mer dans les eaux internationales. Sans Maë-West¹³ avec un avion monomoteur, cette entreprise est périlleuse. Je n'ai pas le choix... Ou la prison chez les Guinéens ou... la flotte.

Je décolle à 10 h 26, niveau 250 mètres pour éviter les radars. Les Migs¹⁴ pouvaient me prendre en chasse et me faire atterrir chez eux. Je passe au large de Conakry – pas rassuré – et quand j'aperçois un avion dans le lointain... Quel cauchemar !... Enfin le cœur serré mais libre, j'atterris à Freetown¹⁵ à 13 h 14. Là, les formalités n'en finissent plus. Impossible de me faire comprendre. Au lieu d'essence 80 OCF je suis obligé de mettre du [70 OCF] et en plus de payer 1000 anciens francs pour la taxe d'atterrissage.

Départ à 16 h 04 avec une météo défavorable. J'arrive en Afrique en pleine saison des pluies. J'effectue 3 détournements pour éviter des grains et ceci à 100 km de Robertsfield.

⁸ L'auteur du journal de bord veut évidemment dire "chambres climatisées".

⁹ Gambia, nom donné par les anglais à la Gambie.

¹⁰ Aujourd'hui Banjul.

¹¹ En 1962 la Gambie est encore colonie anglaise avant d'accéder à l'indépendance en 1970.

¹² En 1895 la Guinée fut englobée dans le gouvernement de l'Afrique Occidentale Française (A.O.F.). En 1958, à la suite de l'option offerte par le général de Gaulle, le pays vote pour l'indépendance et se constitue en république sous la présidence de Sekou Touré (2 octobre). La France cessa toute aide financière. Rupture des relations diplomatiques.

¹³ Nom donné au gilet de sauvetage par les marins et les pilotes des forces alliées de la Seconde Guerre mondiale, en référence à une actrice américaine à la poitrine... généreuse.

¹⁴ Avions de chasse de fabrication soviétique, fournis à la Guinée par l'URSS.

¹⁵ Sierra Léone, colonie britannique de 1808 à 1961 où elle accède à l'indépendance.

Déjà 20 minutes de retard. Impossible de quitter la plage pour mettre le cap sur l'aérodrome. La ligne de grains m'en empêche. Pas de plafond. Aucune visibilité. Je décide de rester sur la mer à quelque 20 mètres au-dessus des vagues, en suivant la plage où je pouvais essayer de me poser en cas de coup dur [...] Je n'ai plus assez de carburant. Je survole la plage 20 minutes et me décide à poser le "zinc". Cette éventualité me paraît tellement injuste qu'une dernière fois, j'essaye de passer le grain qui tenait toute la côte.

Terriblement secoué, je décide de continuer coûte que coûte et, un moment après, je réussis à contacter le tour et à ajuster mon cap sur la balise. Grâce à l'horizon artificiel je tiens l'appareil dans la masse [...] Tout à coup je vois la piste et atterris en direct. Ces moments sont inoubliables. Au sol, à 50 mètres, on ne voit plus rien. Cet aéroport est américain et peu accueillant¹⁶.

6 septembre. – En prenant possession de mon passeport je dois payer 26 dollars soit 130 N.F. [nouveaux francs] pour m'être posé une heure après l'arrêt du travail ! Il fallait payer en dollars et non en argent français. Cela fut possible grâce à l'obligeance d'un équipage d'Air-France [...]

Enfin à 14 h 12, je pars pour le cap des Palmes (Libéria) afin de me ravitailler en carburant. un Américain me dépanne. Son carburant était gris, j'étais très inquiet quant à la qualité. J'ai tout de même accepté après qu'un Américain m'eut expliqué avec force gestes qu'il mettait [cette même] essence dans son avion personnel, un Cessna.

Arrivée le soir à Zabou¹⁷ où je loge chez un Français. Les cases des 20 000 Africains sont petites avec une armature d'arbres attachés les uns aux autres et [...] le tout mastiqué avec de la terre.

7 septembre. – Départ à 10 h 20 pour Abidjan où j'arrive à 12 h 18. Ici on m'attendait la veille et les recherches allaient commencer, croyant que j'étais perdu. Je visite la ville dans la 2 CV du commandant de l'aéroport. Très belle ville avec ses lagunes reliés par un pont de 800 m. Marché aux ivoires.

8 septembre. – Départ [...] pour Accra¹⁸ où j'arrive à 12 h. Parcours monotone à 100 mètres d'altitude sous la pluie. A 13 h, décollage pour Lagos¹⁹ que j'atteinds à 17 h 41. Très grand aérodrome, c'est le Nigéria. Cependant, personne ne parle français et impossibilité de changer notre argent. J'ai dû coucher dans l'avion.

9 septembre. – Décollage à 10 h 20 pour Port-Harcourt. La plus triste étape que je ne suis pas prêt d'oublier. Stratos [strato-cumulus] à 200 mètres, visibilité 3 kilomètres. Pour tout le trajet, je me mets à 50 mètres au-dessus de la mer. Jamais je n'avais volé dans ces conditions. Des paquets de pluies intermittentes réduisant la visibilité à zéro [...]. A un certain endroit, je ne me suis pas aperçu que j'avais pris depuis quelque temps le côté d'un delta pour la côte et lors d'une visibilité moins restreinte, j'ai pu voir sur ma droite : la terre. Mandrin confusion est au paroxysme. Je mets le cap sur 270 degrés pour vite rejoindre la mer. Cela a duré une éternité. Plein dans l'orage et à quelques mètres au dessus des arbres qui, à cet endroit, ont plus de 40 m. de hauteur [...]

Après ce passage dramatique [et après avoir évité une tornade], je me suis retrouvé sur la plage et bien que n'ayant aucune visibilité sous la pluie, je me suis cru au paradis. Port-Harcourt

¹⁶ Robertsfield, aujourd'hui Roberport est au Libéria. La République de Libéria doit son origine à la volonté de sociétés philanthropiques américaines de créer un établissement permanent pour les esclaves noirs libérés. Les premières installations datent de 1822. L'Etat fut proclamé indépendant en 1847 et reçut une constitution de type nord-américain.

¹⁷ Côte d'Ivoire. Les premiers établissements furent créés par les Français au début du 18^e siècle. Le pays fut érigé en colonie autonome de la Côte d'Ivoire en 1893. Celle-ci fut comprise dans le gouvernement de l'Afrique Occidentale Française (A.O.F.) à partir de 1899. Devenu Etat de la Communauté en 1958 – près de 100 % de "oui" au référendum – sous le nom de République de Côte d'Ivoire le pays a acquis sa totale indépendance en 1960.

¹⁸ Accra au Ghana, ancienne colonie anglaise Gold Coast ou Côte de l'Or jusqu'en 1957, année de l'indépendance où le pays prend le nom de Ghana;

¹⁹ Lagos, capitale du Nigéria, ancienne colonie anglaise jusqu'à l'indépendance en 1960.

est situé à l'intérieur des marais à 90 kilomètres de la côte. Quitter celle-ci m'a paru impossible tellement la ligne de grain était opaque. Bref, j'ai vérifié mon cap à la balise et j'ai foncé dedans à 20 mètres au-dessus des marais [...] Je redoutais encore bien plus l'arrivée sur l'aérodrome [...] Encore une fois tout s'est passé sans casse mais j'ai eu chaud ! [...] Après les pleins et [la dépose de mon] plan de vol, je décolle pour Calabar situé à 150 kilomètres. Au bout d'un quart d'heure de vol, je fais demi-tour en raison du plafond trop bas. Je couche donc à Port-Harcourt.

10 septembre. – Il pleut sans arrêt. Toutes les 45 minutes environ, des tornades où il tombe de l'eau comme si on déversait des seaux. [Je] fais la connaissance de deux Pères Blancs dont l'un d'Orléans [...]

A 13 h 30 je décolle pour Calabar où l'arrivée fut scabreuse. Les stratus couvraient le terrain à moins de 50 mètres. L'atterrissage a été acrobatique. En effet, la balise m'ayant "tiré" sur cet aéroport, impossible de voir la piste au travers de ces satanés stratus. [La tour de contrôle refuse l'autorisation d'atterrir]. N'ayant pas assez de carburant pour tenter quoi que ce soit, je tente l'impossible. Moteur réduit, je perce.

Au moment où apparaissait, je me trouve brusquement devant les poteaux de la radio. J'ai incliné au maximum sur la droite pour éviter la collision. Au dessous, j'ai vu une bande goudronnée [...], j'ai réussi à me poser. Ce n'était là qu'une bretelle [de la piste], j'ai tout traversé en roulant jusqu'à l'extrémité pour finalement m'arrêter à quelques dizaines de mètres des arbres. De retour au parking, le Noir qui était à la tour, avec des gestes saccadés, me fait comprendre qu'il a eu très peur, et moi alors ! Le repos ce soir-là est bien mérité.

11 septembre. – Départ 9 h 51 pour Douala²⁰. Je contourne par la mer [les monts Cameroun] et j'atterris à 10 h 55. 6 minutes après, décollage [pour Libreville]. Bruit suspect dans le fuselage. J'avertis la tour pour un retour immédiat et me pose pour l'inspection. C'était le caoutchouc de la verrière qui s'était décollé sur 80 centimètres environ et qui frappait le fuselage ! Redécollage. pas d'ennuis jusqu'à Libreville au Gabon où j'atterris décontracté, à 15 h 31. Réception par le personnel et [les] pilotes de Trans-Gabon. On me présente à J.-C. Brouillet [le patron et créateur de la compagnie], le futur mari de Marina Vlady. Après le pot bien gagné pris au bar du splendide aérogare inauguré il y a deux jours seulement par le président M'Ba, quelques instants de farniente sur la terrasse. Difficultés pour trouver une chambre à cause d'une réunion des grands chefs africains. Je loge chez une ex-Stéphanoise. Demain sera le grand jour... l'arrivée à Lambaréné vers le "Grand Docteur Blanc".

12 septembre. – Dernière étape. C'est terriblement noir du côté de Lambaréné et j'appréhende.... Une heure de vol au-dessus de la forêt aux arbres géants de plus de 60 mètres c'est peu excitant. Bref ! Décollage à 16 h 06, niveau 800 mètres, averses à mi-chemin, visibilité mauvaise. Sur Lambaréné, c'est mieux ! Arrivée à 17 h précises. C'est la fin du voyage. Accueil frénétique par les membres du club. Nous nous retrouvons tous devant les coupes de champagne bien glacé. Les journalistes sont là, ainsi que la radio-télévision gabonaise. Je réponds à toutes les questions et me couche tardivement dans une belle chambre climatisée.

13 septembre. – Réveil à 10 h. Les pilotes de Lambaréné m'attendent avec impatience pour l'essai de leur nouvel appareil, le premier avion-civière-rallye. Une nouvelle tâche m'attend. Je dois en effet les lâcher les uns après les autres, en solo. Je me pose sur différents terrains forestiers, en pleine brousse. A trois dans l'avion c'est tangent ! L'un de ces terrains est curieux ; on se pose face à la rivière Ogoué sur une piste à forte inclinaison. L'avion freine rapidement. Le décollage se fait dans l'autre sens, avec la déclivité on prend vite de la vitesse. En fin de piste à quelque 50 mètres au-dessous c'est le fleuve. En cas de panne au décollage c'est... la flotte !

14 septembre. – Visite de l'hôpital Schweitzer et réception chez le "Grand Docteur" qui nous invite pour le déjeuner [...] L'accueil du docteur est des plus chaleureux. Grand, alerte, sympathique, il parle aisément avec un accent alsacien très prononcé. Je suis chargé officiellement de l'inviter au baptême de l'avion. Il ne répond ni oui, ni non, lorsque je lui propose un tour au-dessus de Lambaréné.

²⁰ Douala au Cameroun, ex-protectorat allemand puis colonie française depuis 1916, rattaché à la France Libre en 1940, indépendant en 1960.

Ici tout le monde se pose la question : "le Grand docteur va-t-il monter en avion ?" Ce serait là un véritable miracle. Il déteste le modernisme, il refuse de monter en voiture, en avion, en hors-bord ou sur une barque à moteur. S'il part sur l'Ogoué c'est avec une pinasse avec des rameurs noirs. Le soir je suis invité par le chef de gendarmerie dont la femme est stéphanoise.



Le "grand docteur", au cours du baptême de l'avion, y est monté et a causé avec le pilote convoyeur, M. Vesselier. Peut-être est-ce là une photo unique, le docteur Albert Schweitzer n'aimant pas les "oiseaux volants"

L'hôpital de Lambaréné

"L'hôpital consistait en un ensemble de petites maisons de paille et de bois disséminées autour d'un édifice principal sur six à sept hectares d'une végétation assez dense... L'originalité de l'hôpital Schweitzer c'est que les patients n'étaient pas traités en salles communes, ni en chambre particulière. Des cases à la gabonaise étaient alignées le long de grandes allées ombragées. Chaque malade avait sa case où il pouvait s'installer avec sa famille. Il y retrouvait son mode de vie habituel ; la femme et les enfants s'occupaient de la cuisine et du ménage. Ce système plaisait aux indigènes. Le malade et sa smala étaient hébergés, et il leur était fourni les aliments que les femmes auraient à préparer. Une fois guéris, hommes et femmes devaient travailler pour l'hôpital durant huit à quinze jours. Les tâches de toute sorte ne manquaient pas... "

Charles Ortoli : "Le docteur Schweitzer, tel que je l'ai connu",

Historia, novembre 1985, n°467, p. 62-66.

16 septembre . – Lambaréné est en fête. Le Grand Docteur Blanc, avec ses adjoints et infirmières quittera son village pour baptiser l'avion qui portera son nom. [...A l'aéroport] Le Docteur est très entouré [...] Il accepte de monter dans l'avion pour la photo²¹ et le cinéma mais il refuse au décollage. Je reste ainsi avec lui dans l'avion une bonne demi-heure. Je le remercie de son geste d'être monté. Il me sourit. Il m'interroge sur Saint-Etienne, ses habitants, son activité [...]. Il me supplie de remercier avec bonhomie et gentillesse tous ceux qui lui ont envoyé des cadeaux et tous les Stéphanois. L'entretien se termine parce qu'il est très fatigué et il faudra trois

²¹ L'Espoir a d'ailleurs publié cette photo que nous reproduisons ici.

personnes pour le descendre de l'avion. Malgré tout, je possède une de rares photos d'Albert Schweitzer en avion, peut-être même la seule. Champagne, toasts, discours... On me demande un bilan de mon voyage. Il s'est effectué en seize journées, quatre de plus que prévues à cause du mauvais temps. J'ai parcouru 10 055 km en 54 h 06 soit une moyenne horaire de 186 km [...] enfin, la fête se termine à la tombée de la nuit.

17 septembre. – *Je pars pour la brousse. En canot automobile sur l'Ogoué pendant 3 h 15. Ensuite en land-rover sur une piste pendant deux heures. On voit des troncs d'arbres de trois mètres de diamètre ! [...]*

18-19-20 septembre. – *Tous les jours, je sors ou je travaille à l'avion. Enfin, le repas d'adieu [...] La soirée se termine par des danses, le tout somptueusement arrosé. Les larmes aux yeux je fais mes adieux au docteur Albert Schweitzer. Sans doute ne le verrais-je plus, aussi en moi-même je veux garder la trace de son sourire lumineux.*

21 septembre. – *C'est le départ de Lambaréné. Tous les amis sont là à l'aéroport dans l'attente du DC 3 qui me conduira à Libreville via Port-Gentil. Joyeuse surprise ! C'est mon ami stéphanois Chavary qui le pilote. Je loge chez lui dans la capitale du Gabon que je visite tout le samedi [...]*

22 septembre. – *[A l'aéroport] nous apprenons que le DC 6 qui doit nous conduire à Douala est en panne. C'est un appareil de Trans-Gabon qui le remplacera. Un Bristol bi-moteur, ailes hautes, très ventru... [Un orage très violent éclate avant d'arriver à Douala]. Mais je ne suis plus aux commandes ! Le pilote est un as et nous atterrissons sans ennuis. [Départ en Boeing avec Air-France. Arrivée à Orly. Train pour Lyon puis Saint-Etienne]. C'est la fin d'un merveilleux voyage !*

Seul dans son avion

Le livre de bord du pilote forézien est refermé... Il sut, bien qu'il eut la réputation d'être prudent, faire preuve d'audace quand c'était nécessaire. La lecture de son texte nous fait penser à l'épopée de l'Aéropostale, si bien racontée par Didier Daurat dans son livre *Dans le vent des hélices* et exaltée par Saint-Exupéry. C'est le pilote, seul dans son avion, à la merci des éléments ou de la panne. Un homme au service d'autres hommes. Comme l'était le "Grand Docteur Blanc" au milieu de ses malades à Lambaréné.

Maurice Bayle et Marie Grange

Sources :

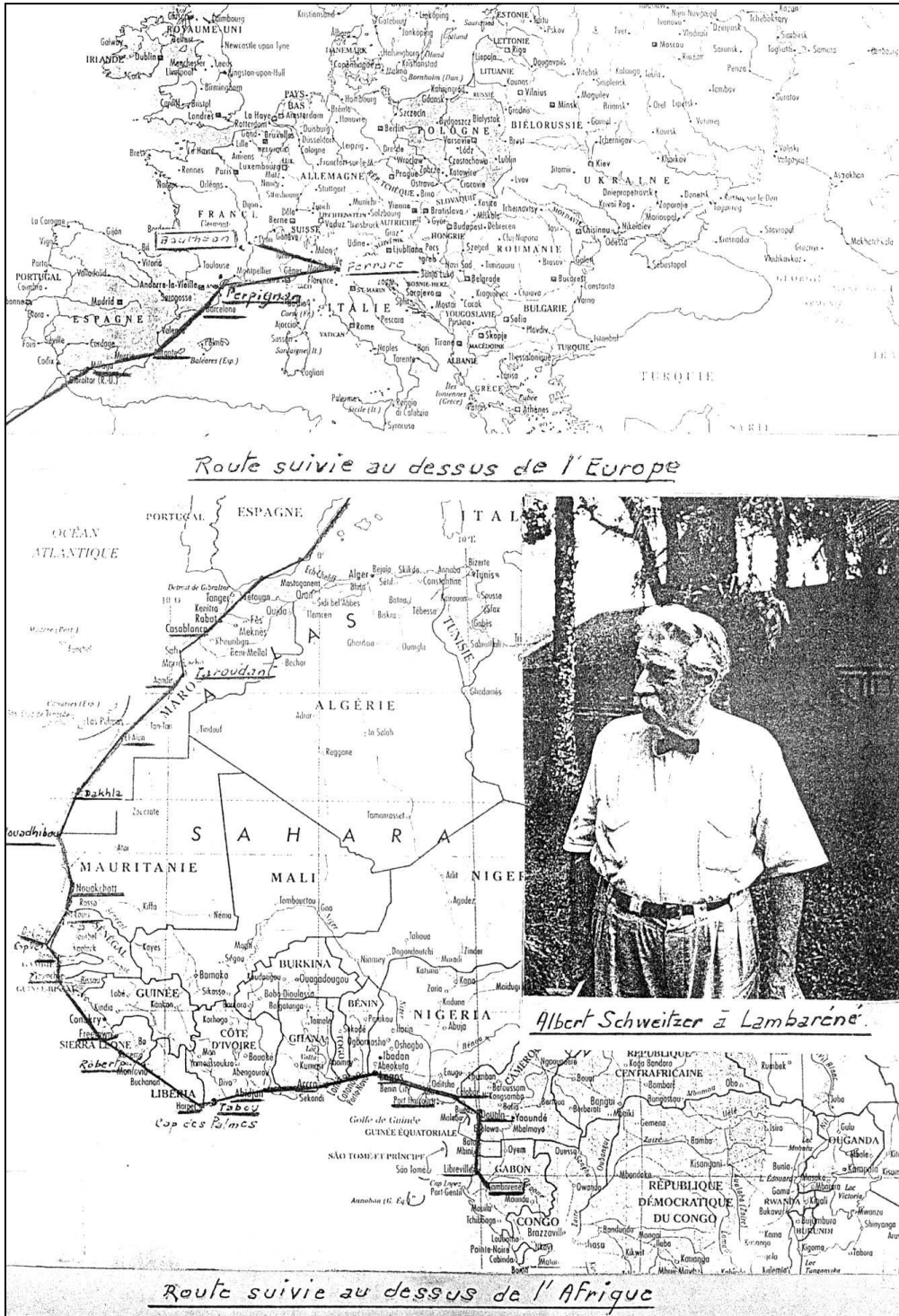
L'Espoir, octobre 1962, 3 articles signés R. F. (Archives Maurice Bayle) :

"Coup d'aile de Bouthéon à Bathurst. Avec l'avion du docteur Albert Schweitzer convoyé par un Stéphanois".

"En route vers le docteur Schweitzer. "Les deux plus grandes peurs de ma vie : tomber à l'eau ou tomber sous les coups des Migs. Comment sortir de la tornade", nous déclare M. Vesselier, pilote de l'avion-civière"

"Lambaréné et le Grand Docteur Albert Schweitzer".

Témoignage de l'ancien pilote Robert Chavary.



(extrait de *Village de Forez* n° 87-88 d'octobre 2001)