

# JULIEN SERVIÈS ET LES DÉBUTS DE L'AVIATION EN ORANIE

Pierre JARRIGE

**L**e 29 mars 1909, est créée à Oran une section de la Ligue nationale aéronautique.

Elle est présidée par M. de Rochefort (directeur de la Compagnie générale transatlantique) ; vice-présidents : Docteur Gieure, MM. Duret, G. Perrier (secrétaire général de L'Écho d'Oran), Rozée d'Infreville (chef d'état-major), Fauchon et Béranger ; secrétaires : MM. Jouannault et J. Paloux ; trésorier : M. Alfred Cazes ; archiviste : M. Roux.

Peu de temps après, Béranger (adjoint au maire) devient président et de nouveaux membres apparaissent : Engel (ingénieur), Thomas (banquier), les commandants Larrazet et Perret, Philippon de Bailleul, Bosc et Roux (commerçants). Avant même qu'un vol ait été effectué en Algérie, la section de la Ligue offre un prix au premier aviateur algérien qui effectuera 10 Km en circuit fermé.

Après René Métrot qui effectue le premier vol motorisé en Algérie (et en Afrique !) le 18 novembre 1909 au Caroubier, près d'Alger, Julien Serviès réalise le premier vol en Oranie le 14 décembre 1909 à La Sénia, avec un biplan Sommer, sur un terrain mis à sa disposition par Bouisse (fondateur de Bouisseville).

Le père de Julien Serviès était arrivé à Saint-Denis du Sig avant la guerre de 1870. Il y avait amené une batteuse à vapeur et créé un atelier de forge et charronnage. Il eut l'idée d'accoupler

la locomobile à un moulin à huile, après qu'elle eut mis le feu à la batteuse. La production des oliviers sauvages étant insuffisante, il lança avec succès la culture de l'olivier dans la région. Ayant revendu le moulin, il monta un garage (Clément-Bayard) boulevard Magenta à Oran.

Julien Serviès naquit le 24 mars 1876 à Saint-Denis du Sig. Il travailla au garage paternel puis créa la première ligne d'autocars entre Oran et Mostaganem en 1906 avant de s'intéresser à l'aviation.

**Une grande rencontre aéronautique fut organisée le dimanche 9 janvier 1910.**

Plus de 40 000 personnes se rendent à La Sénia où le meeting doit se dérouler en présence du général Lyautey, commandant la division d'Oran. L'ambiance est orageuse parmi les spectateurs qui attendent impatiemment les décollages. Le Belge Jan Olieslagers décolle très tard, à 17 h 06. Il exécute un piètre saut et manque se faire lyncher en revenant à son point de départ. L'aviateur et son Blériot doivent encore être protégés par les chasseurs d'Afrique et les gendarmes

lorsque, après un deuxième essai aussi infructueux, la foule brise les barrières et les chaises du buffet. Jan Olieslagers arrive à faire quelques vols le lendemain et, le mercredi, il survole Oran à 150 m et se pose à la ferme

Calmels, à Sidi-Mahrouf, après 48 minutes de vol. Dès lors, par un revirement spontané des Oranais, il devient follement populaire. Il vole tous les jours en améliorant constamment ses performances et parvient à rester en l'air pendant 1 heure 12, le 16 janvier.

Il faut dire que Jan Olieslagers, qui comptait sans doute sur son expérience d'ancien champion motocycliste pour progresser dans l'art du pilotage, n'avait pratiquement jamais volé avant d'arriver à La Sénia. Il avait seulement effectué quelques bonds à Anvers et n'avait jamais viré avant d'y être contraint lors de son vol sur Oran. Hélas, en décollant pour Sidi-Bel-Abbès le 20 janvier, il accroche les fils télégraphiques qui longent la voie ferrée bordant l'aérodrome et le Blériot s'écrase en flammes. Le pilote s'en tire avec quelques brûlures sans gravité, mais l'aéroplane est entièrement détruit. La générosité oranaise se manifeste aussitôt par une souscription qui permet d'offrir un autre avion à Jan Olieslagers qui rentre en Europe pour une tournée de meetings.



Le garage Serviès à Oran



Julien Serviès au décollage avec son Sommer



École d'aviation

## JULIEN SERVIÈS ET LES DÉBUTS DE L'AVIATION EN ORANIE

Jan Olieslagers reparti, Julien Serviès demeure le seul homme volant d'Oranie avec l'aéronaute Georges Cormier qui effectue quelques ascensions en mai avec le Ville-d'Oran, un ballon sphérique de 1 200 mètres cubes. Un rallye ballon-auto est organisé le 7 mai par le Comité des fêtes de l'Industrie et du Commerce. L'objectif sera difficile à atteindre car le Ville-d'Oran, monté par Georges Cormier et Bourgeat, décolle vers 16 heures, se dirige vers Aïn-el-Arba en montant à 700 mètres, puis se pose et passe la nuit sur un îlot du lac de Misserghin.

Julien Serviès continue à s'entraîner régulièrement sur son aéronef et passe avec succès les épreuves du brevet de pilote, le 31 août, devant le commandant Larrazet et le journaliste Alfred Cazes, commissaires de l'Aéro-club de France, en présence du général Lere, commandant la subdivision.

Il emmène aussitôt comme passagers Victor Storto, puis Edmond-Paul Vallier, le docteur Maraval, Alfred Cazes, le commandant Larrazet et J. Llobet. Il commence également à s'entraîner en vue de remporter le prix de durée de 2000 francs mis en compétition par François Puech (de Saint-Denis du

Sig), il s'agit de battre le record de durée établi par Olieslagers. Julien Serviès se rend sur l'hippodrome de Perrégaux à l'occasion des fêtes patronales du 10 septembre en survolant au passage Bou-Henni qui s'appellera plus tard Jean-Mermoz.

Le 9 décembre, cent cinquante personnes se pressent dans la salle du conseil municipal de l'hôtel de ville pour assister à l'assemblée constitutive de l'Aéro-club de l'Oranie, sous la présidence du docteur Maraval ayant à ses côtés les généraux Lyautey et Lere, le préfet Lerebourg et le maire Colombani. Le programme de l'Aéro-club est ambitieux : créer une école de pilotage civile et militaire, organiser un circuit du Maroc, mettre sur pied un projet de traversée du Sahara, acquérir un ballon. Les membres du comité directeur sont élus par acclamations : docteur Maraval, Béranger, Duret, Thomas, commandant Larrazet, Prunier, Volhardt, Arambourg, Barrelier, Bourgeat, docteur Colombani, Frette, Gradvohl, Négrel, Julien Serviès, Engel, Henry, Jullian, Rey et Smadja. Dès sa création, l'Aéro-club compte deux cents membres et une section féminine en tête de laquelle s'inscrivent Mesdames Lyautey

et Lerebourg. Un accord est conclu avec la Société Guyot, exploitant de l'aérodrome de La Sénia, qui avait de grands projets commerciaux irréalistes.

En janvier 1911, le lieutenant Vétillard, du 2<sup>ème</sup> régiment Étranger, fait des essais de cerfs-volants à Béni-Ounif et Bocationé construit, sans résultats appréciables, un biplan à Oran. Ils avaient été devancés par de Beudroit, architecte à Aïn-Séfra, qui avait essayé un planeur de sa conception. Remorqué par une automobile, le 2 novembre 1909 devant 2000 spectateurs, le planeur s'était écrasé en se brisant une aile. Au deuxième essai, après réparation, c'est le câble qui lâcha et l'engin fut irrémédiablement détruit.

Le 28 février, le ministre Albert Sarraut inaugure l'École civile et militaire de l'Oranie, organisée par l'Aéro-club, accompagné du général Toutée (nouveau commandant de la division), du préfet et du maire. Les premiers élèves sont présentés aux autorités : Fulgence Llorca, docteur Maraval, Bellas, Edmond-Paul Vallier, François Puech, Ferdinand Serviès, lieutenant Poissonnier et commandant Larrazet. Le vent empêche le décollage du pilote Bonnet-Labranche, venu de métropole pour participer au lancement de l'École.



Julien Serviès après une compétition automobile



Julien Serviès avec son Deperdussin à Mostaganem

## JULIEN SERVIÈS ET LES DÉBUTS DE L'AVIATION EN ORANIE

Le dimanche 11 juin, Julien Serviès effectue le premier voyage aérien en Algérie en décollant d'Oran à 16 h 55 pour voler vers son village natal, Saint-Denis du Sig, où il se pose à 17 h 25 sur la propriété Escudier. Il est suivi durant tout le vol par des autos et des motos ; il retourne à Oran le lendemain.

Le dimanche 12 novembre, Lucien Serviès montre pour la première fois un avion aux Mostaganémois, sur l'invitation d'un comité présidé par maître Colonieu et composé de Boyer, Cosman, Maury, Henry Yvars, Delprat, Joseph Navarro, Ernest Dermey, Brousse, Bentayoun, Saurin, Abécassis, Girin, David Amar, Edmond Amar, Billet, Elie Clerc, Albert Jobert, Georges Denis, Lemoine, Deville, Dangenne, Mustapha Ben Kritly et Machu.

Julien Serviès sort son Deperdussin de l'abri en toile de l'hippodrome de Bourjolly, décolle pour un premier vol à 9 heures 48, pique droit vers la mer, monte à 600 mètres, tourne au large et vient se poser au milieu des applaudissements. Le lendemain, le vent trop fort l'empêche de décoller, mais une nouvelle présentation, qui se termine dans la mer après un rase-vagues trop téméraire, a lieu le dimanche suivant (le pilote est repêché, mais l'avion est perdu).

Le 13 octobre 1911, Julien Serviès, qui vole maintenant sur Deperdussin à moteur rotatif Gnôme, gagne la célébrité en devenant le premier pilote au monde à participer à une opération militaire.



Serviès se préparant à décoller à Oujda au Maroc

La conquête du Maroc Oriental se poursuit et, si l'armée occupe de nombreux postes aux confins algériens, le

pays est loin d'être pacifié et les liaisons sont difficiles. Il se forme alors à Oujda, au centre des opérations militaires, un comité chargé de faire voler Julien Serviès dans une région soumise depuis peu afin de produire sur les Marocains une impression

favorable au prestige de la France. Ce groupement a comme principaux animateurs Legay, Jacquin, Hyppolyte Simon, Régis Sabatier et Lischenstein. Les premiers vols de Julien Serviès, rapelés en mission spéciale, ont une forte influence, non seulement dans la zone occupée, mais aussi dans les régions insoumises. Le pacha Si Ahmed Ben Kerroum, à qui Julien Serviès est présenté après un vol, lui serre cordialement les mains en déclarant : "Ce que je viens de voir dépasse l'imagination, il ne reste plus maintenant aux Français qu'à découvrir le secret de la mort". Si Mohamed Ben Abdellouab, dernier ministre de la guerre d'Abd El Aziz, déclare, après avoir perdu la bataille de l'Oum-Er-Rebia remportée par Moulay Hafid : "Si Abd El Aziz avait eu un appareil comme celui-là, il aurait vu venir la mehalla de Moulay Hafid et, connaissant sa force, il n'aurait pas été vaincu".

Ces succès engagent l'état-major à utiliser l'aéroplane pour une mission de reconnaissance.

Voici ce qu'en dit lui-même Julien Serviès : "Dans la matinée du 13 octobre 1911, le colonel Henrys me demanda s'il ne me plairait pas de

remplir, dès le lendemain matin, une mission qui pouvait être des plus convaincantes, mais dont il me signala



Vol de Serviès au-dessus du camp de Oujda

tous les dangers : une colonne avait quitté Berguent le matin pour rejoindre Oudjda. Elle devait se trouver le lendemain dans une région montagneuse où la sécurité n'existait pas encore. Le colonel me demanda si je voyais la possibilité de survoler ces points distants d'Oudjda d'une cinquantaine de kilomètres et de me rendre compte s'il ne s'y trouvait pas quelques groupes de rebelles capables de gêner la marche de nos troupes. Le colonel, qui semblait avoir des craintes pour ma sécurité, ajouta qu'à cette occasion, les troupes de la garnison feraient des reconnaissances qu'elles poursuivraient le plus loin possible en direction de la colonne, ce qui leur permettrait de pouvoir venir plus rapidement à mon aide en cas d'atterrissage forcé. J'acceptai avec une grande joie... Il était exactement 7 h 10 quand je quittai le sol. Pas de vent, le ciel était un peu nuageux, mais la visibilité parfaite. Au sud, à une trentaine de kilomètres, se détachait nettement une région montagneuse. C'était là que je devais rejoindre la colonne partie de Berguent... Je passe sur le monument commémoratif de la bataille d'Isly... A 7 h 22, à une trentaine de kilomètres au sud d'Oujda, mon attention fut brusquement attirée par plusieurs colonnes de fumée à 5 ou 6 kilomètres de moi. Je piquai aussitôt vers le sol, j'aperçus alors des feux de broussailles

## JULIEN SERVIÈS ET LES DÉBUTS DE L'AVIATION EN ORANIE

*et autour d'eux environ trois cents Marocains. J'étais à peine à 150 mètres d'altitude. Soudain, le bruit de mon moteur attira leur attention et ce fut aussitôt une fuite éperdue de nomades sur leurs rapides chevaux... J'essayai de fouiller de mes yeux le moindre recoin. Allais-je me révéler incapable de préserver nos soldats ?*

*Une agglomération de tentes et de maisons de pierre s'étend devant moi. Ce sont les Aouïnet.*

*Je vire à 90 degrés pour prendre la direction est-ouest à 500 mètres d'altitude. Soudain devant moi, à 7 ou 8 kilomètres environ au nord, j'aperçois un petit nuage de poussière. Je ne puis retenir un cri de joie, c'était la colonne. Je pique jusqu'à faire vibrer les haubans et je survole dans l'ordre, à 100 mètres à peine, l'artillerie, la cavalerie et l'infanterie. Les légionnaires, les bras tendus vers moi, agitent leurs képis et, vingt minutes plus tard, j'atterris à Oujda".*

Le retour du pilote est triomphal. Le général Lobby, venu spécialement de Tlemcen, et le colonel Henrys le félicitent chaleureusement.

Julien Serviès effectuera une autre période au Maroc le 22 mars 1912. Il décollera de Merada, passera sur Guercif non encore conquis, traversera la Moulaya, dépassera Bou-Yacouba et Toubi-Bicha, découvrira le gros des forces rebelles qui compte cinq à six mille hommes, le survolera à basse altitude, reviendra par le djebel Melah et, après plus d'une heure de vol en région dissidente, rapportera des renseignements qui contribueront au succès de l'opération. Ces exploits lui vaudront d'être décoré de la croix de la Légion d'honneur. Il sera également promu, insigne distinction, caporal d'honneur du 1<sup>er</sup> régiment Étranger.

Les 21 et 22 avril 1912, la ville de Sidi-Bel-Abbès innove en créant un grand challenge automobile, aviation, cyclisme, course à pied et athlétisme.



Léonce Ehrmann après son 1<sup>er</sup> vol

Léonce Ehrmann, y participe avec son monoplan Borel et, seul aviateur présent, obtient un succès considérable. Julien Serviès continue d'avoir une activité débordante, il participe aux fêtes patronales des villes et villages de l'Oranie avec un nouveau Deperdussin en se posant, le plus souvent, sur les hippodromes. Il est le 21 avril à Mascara et le 21 juillet à Gambetta. Le 4 août, il vole à Oran au quartier d'Eckmühl où un terrain est aménagé derrière les arènes, dans le polygone d'artillerie (les spectateurs sont amenés par tramways spéciaux, dès 4 h 30 du matin). Il embarque le 5 août pour Vigo, en Espagne, où il fait une démonstration devant le roi Alphonse XIII, avant de se rendre au meeting de Santander.

Il est le 15 septembre à Arzew et les 24 et 25 novembre à Tiarret, invité par un comité composé de personnalité de la région : docteur Azam (conseiller général), Flutet (maire), Lemoine et Montière (administrateurs), Vaugien (notaire), Philippe Pradel, Abderrahim Aït, Bigarre, Alexis Rousseau, Messiah, Pierre Maunier, Mebarek Bouhakaz, Joseph Serrero, Benaouda Kara, Sliman Fekar, Adolphe Porthe, Rodolphe Rolland, Hauteville, Meissonnier, André Cornud, Mohamed Aïssa, Rémi Boffa et Albert Dolle. Julien Serviès ira

ensuite à Tunis, où il sera félicité par le résident général Alapetite.

L'aviation est de nouveau conviée au grand challenge d'athlétisme de Sidi-Bel-Abbès, les 26, 27 et 28 avril 1913.

Dès le 26, Pierre Daucourt, qui s'était déjà exhibé à Alger, fait des vols intéressants, mais le dernier jour, le lundi 28, il capote à l'atterrissage et brise son monoplan Borel.

Le 4 juin, l'Ecole civile et militaire de l'Oranie est transformée en Société anonyme présidée par Louis Sénergous (ingénieur), avec comme administrateurs : Soulier (pharmacien), Bendjo (banquier), Macé, Moulin-Krumb, (commerçant), Amoros (industriel), H. Rico (agriculteur à Rio-Salado), Simounet (adjoint au maire) et Piétri (maire de La Sénia). Soulier est directeur de l'Ecole et Julien Serviès en est, bien sûr, le chef-pilote. Le 11 août, Julien Serviès décolle de Saint-Denis-du-Sig pour aller à Portaux-Poules, où il fait voler Paul Fouque (de Saint-Cloud). Le 23 août, il bat le record algérien de durée.

Il est à Perrégaux le 15 septembre, où



Serviès et son passager Moulin-Krumb le 23 août 1913 après son record de durée avec son Borel

il fait une splendide cabriole en écrasant son avion sur les berges de l'oued, à côté des tribunes du champ de courses.

Le même mois, il fait voler le général et va atterrir à Charon après avoir survolé les troupes en manoeuvre.

## JULIEN SERVIÈS ET LES DÉBUTS DE L'AVIATION EN ORANIE

L'évènement de 1913 est la tournée de Jules Védrines.

Déjà célèbre, Jules Védrines arrive en juin dans un enthousiasme indescriptible. Son sens du spectacle et sa gouaille de titi plaisent aux spectateurs de ses vols et de ses conférences. Ses réparties, ajoutées à un sens inné du vol, font de lui un des aviateurs les plus intéressants.

Le 5 juin, il décolle pour Mostaganem et termine le voyage dans la tranchée de la voie ferrée de Mazagran à la suite d'une panne de moteur. L'hélice est brisée et la cellule légèrement endommagée. Il reprend les vols le 7 juin, après avoir réparé les dégâts. Le 8, il fait son plus long vol, survole Karouba, vire sur la mer, monte à 3 000 mètres puis fait plusieurs passages au ras du sol devant les tribunes. Il rejoint La Sénia le même jour en 17 minutes. Il fait, dans l'après-midi, une exhibition mémorable en survolant le faubourg Carteaux et Gambetta, en passant sur Santa-Cruz et le Murdjadjo, puis en se posant après une longue spirale moteur coupé. Il effectuera deux autres vols dans le même après-midi et donnera une conférence le soir même au

Casino. Il se rend les jours suivants à Bel-Abbès et à Mascara, où il se pose le 17 juin devant 10 000 personnes. Il y fait une conférence au théâtre avant de participer à la soirée dansante. Il décolle le lendemain pour Saint-Denis-du-Sig, dernière visite avant de quitter l'Oranie.

Julien Serviès arrive à voler au cours du meeting d'Orléansville du 18 avril 1914, malgré le violent sirocco, alors que Fulgence Llorca se retourne au décollage. Le 10 mai, il boucle la boucle pour la première fois et renouvelle dix fois l'exploit en public durant la revue des troupes à l'hippodrome, le 14 juillet.

Aussitôt la guerre déclarée, le 2 août, il donne à l'armée les trois avions de l'école de pilotage et part avec huit de ses élèves, dont ses frères Ferdinand et André. Il commence par participer à la défense de Paris, puis est affecté à l'escadrille de bombardement VB1.

Cité deux fois à l'ordre de l'Armée et décoré de la Croix de Guerre, il est contraint de se poser dans les lignes ennemies, le 6 décembre 1914, dans la

région d'Ypres, le moteur de son avion touché par un éclat de shrapnell.

Prisonnier avec son observateur, le lieutenant Louis Barrès, il effectuera deux tentatives malheureuses d'évasion. Son plus jeune frère, Ferdinand, pilote de l'escadrille MF32, sera tué en combat aérien, le 22 juin 1915, au cours d'un réglage d'artillerie au Labyrinthe (au nord d'Arras), premier aviateur algérien tué au combat. Son autre frère, André, trouvera la mort à Angers, en 1919, en essayant un prototype.

Après sa libération, Julien Serviès continuera à se dévouer au service de l'aviation ; le général Edmond Jouhaud lui dira, en lui remettant la cravate de commandeur de la Légion d'honneur, le 12 avril 1960 : *"C'est vous qui par vos premiers vols m'avez ouvert la voie, qui avez été à l'origine de ma carrière d'aviateur"*.

NDLR : Vous pouvez retrouver d'autres informations sur l'aviation en Algérie sur le site internet de l'auteur : [www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com) ou dans son dernier livre "L'aviation légère en Algérie 1945-1962"