

**Auguste BERNARD et Alexandre BERNARD
Pionniers des raids aériens au Sahara**

Ces deux pilotes d'avion qui sont les pionniers des premiers raids aérien au Sahara sont originaires de la Région Rhône-Alpe :

BERNARD, Auguste, Marie, est né le 28 avril 1885 à Lyon 1^{er}.
Breveté pilote à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, le 24 mai 1911, sous le n°505 sur avion Sommer.

BERNARD, Alexandre, est né le 12 Septembre 1894 à Saint Just, près de Bourg en Bresse.
Le 4 mai 1917, le Maréchal des Logis Alexandre Bernard se porte volontaire pour l'aéronautique militaire où il est breveté pilote militaire, le 21 juillet 1917, avec le n°7605.

Entre 1917-1918, ces deux pilotes qui appartiennent à l'escadrille 547 basée à Biskra, puis Ouargla au Sahara, sont les pionniers des premiers raids aériens sahariens.

Ces deux pilotes n'ont aucun lien de parenté entre eux.

BERNARD, Auguste, Marie, est né le 28 avril 1885 au 30 rue de l'annonciade à Lyon 1^{er}.

Auguste est le fils de Maître Pétrus Bernard, qui fut Président de la Société Lyonnaise de dépôts et comptes et maire de la commune de Francheville.

Le 5 janvier 1904, il entre au service actif au 14^{ème} Régiment de Chasseurs à cheval.

Auguste Bernard est breveté pilote à l'École Nationale d'Aviation de Bron, le 24 mai 1911, sous le n°505 sur avion Sommer.

Ingénieur, il est directeur d'une usine en Norvège lorsque la Première Guerre mondiale éclate. C'est comme maréchal des logis de cavalerie qu'il est mobilisé et gagne son premier galon d'officier. Sur sa demande, il passe dans l'Aéronautique militaire et participe à des vols de reconnaissance sur le front. C'est avec le grade de Sous-lieutenant qu'il est affecté en Algérie, courant 1916, au sein de l'escadrille 546 qui parcourt sans cesse le ciel d'Algérie, d'est en ouest, du nord aux limites du Sahara. En janvier 1916 est créée l'escadrille F 306 à Biskra qui deviendra VR 547 en juin 1917 et déplacée à Ouargla en août 1917. Le Sous-lieutenant Bernard est nommé chef de l'escadrille 547.



Dès la création de l'Aviation Militaire, son emploi au Sahara est envisagé. Une escadrille de Henry Farman 50 chevaux est installée à Biskra. Son commandant, le lieutenant Max de Laffargue, y effectue le premier vol le 17 février 1912 et entreprend aussitôt des voyages tout autour de l'oasis vers Touggourt et Ouargla. Quatre avions vont jusqu'à Tunis. Un raid de Tunis jusqu'à Oujda est entrepris en mai 1914 avec cinq avions (Henry Farman HF 20 de 80 chevaux). Un convoi automobile les précède pour assurer le ravitaillement et les dépannages. Quatre avions parviennent à rejoindre Oujda en parcourant 3.000 kilomètres en 43 heures de vol.

Le 4 août 1914, le conflit débute en Algérie avec le bombardement de Bône et Philippeville par des croiseurs allemands. Des tribus sénoussites attaquent les postes de la frontière tuniso-lybienne puis les troubles s'étendent au Sahara (avec l'assassinat du père De Foucauld à Tamanrasset le 1er décembre 1916) et dans le Sud-Constantinois. Le général Laperrine est rappelé du Front en février 1917. Aussitôt des vols d'intimidation sont effectués sur l'Aurès par l'escadrille F 546 (avions Farman F-41) et de grands voyages sont entrepris dans le Nord-Sahara et toute l'Algérie pour défricher les futurs aérodromes et définir les conditions de vol en milieu désertique.

La création de l'Escadrille Saharienne F 547 à Ouargla est suivie par celles des escadrilles VR 548 et VR 549, fin 1918.

Le voyage remarquable de trois Farman de Ouargla à In-Salah et retour en mars 1918 passe inaperçu dans la tourmente de la Grande Guerre et, en janvier 1919, les antiques Farman poussent leur chant du cygne en participant à une reconnaissance mixte autos-avions de Ouargla à Colomb-Béchar. Deux avions seulement parviennent à boucler le circuit. Il est temps que les Breguet 14 viennent relever les valeureux Farman.



L'escadrille F 546 à Biskra en 1917 (Alain Gibergues)

Dès son arrivée à Biskra, le Sous-lieutenant Bernard, promu Lieutenant, étudie les cartes, et multiplie les vols de reconnaissance sur la liaison Ouargla-In Salah. En janvier 1918, après avoir arrêté ses plans qui sont approuvés par le Général Laperrine, un convoi est mis en place avec pour mission de reconnaître les terrains propices à l'atterrissage, les faire aménager par les méharistes des postes les plus proches, déposer sur les lieux du carburant, des moteurs et des pièces de rechange, acheminer à In Salah du personnel spécialisé

Le 28 janvier 1918, le Lt. Fondet, pilote de la VR 547, part en reconnaissance avec deux tracteurs d'aviation "Brasier" et un détachement composé du Lt. Chandès (du Génie chargé de l'installation d'un poste de télégraphie sans fil) et des sous-officiers et soldats suivants qui appartiennent tous à la VR 547 : Sgt. Hours, Cal. Tierce, Sol. Demart, Mugnier, Renevret, Barlat, Lacoste et Roussel, ainsi qu'un guide chaambi. L'ordre de marche du convoi sur la piste précise les étapes suivantes : Ouargla-Berkane, Berkane-Inifel, Inifel-El Guettara, El Guettara-In Salah. La marche du convoi est lente. Les rares postes militaires qui jalonnent la piste la signalent par T.S.F. Tout se déroule selon le plan méticuleusement établi par le Lieutenant Bernard. Le 4 février, la radio reste muette au poste de Biskra qui reste à l'écoute, silence encore le lendemain. Un télégramme officiel interroge : «*aviation Biskra à aviation Ouargla : le lieutenant Fondet est-il arrivé à In Salah ?*». On précise que des convois de méharistes effectuent des recherches. Le 7 février, un télégramme met fin à l'angoisse : «*Chef*

annexe In Salah télégraphie que la reconnaissance automobile du Lieutenant Mollin arrivée à El Guettara a trouvé deux autos d'aviation complètement brûlées à 20 mètres de distance dans les lacets de descente. Onze cadavres trouvés sur le plateau, égorgés après épuisement des munitions, toutes armes enlevées. Quatre corps indigènes enterrés sur place, sept corps ramenés à In Salah. Ont été identifiés : sous-lieutenant Chandès (Eugène Chandès du 8^{ème} Régiment du Génie, né le 1^{er} juillet 1891 à Villeurbanne, demeurant à Oullins, tué le 1^{er} février 1918 à El Guettara), sous-lieutenant Fondet, sergent Hours, conducteur Lacoste, trois corps non reconnus. Il y aurait trois disparus.»

Le 1er février, à environ deux cents kilomètres au nord d'In-Salah, après avoir quitté Inifel, le convoi tombe dans une embuscade en franchissant les gorges d'Ain-Guettara. Les dix Français et leur guide sont tués par des Touaregs Ajjers, après avoir épuisé la totalité de leurs munitions. Les huit gardes chaamba, qui protégeaient le puits où le convoi devait faire escale, ont également été tués par les nomades.

Le Lieutenant Bernard ne renoncera pas à sa mission. Quelques jours après, il fait connaître au commandement les nouvelles dispositions qu'il a arrêtées. Avions et autos marcheront de concert, étant entendu bien sûr que les véhicules terrestres partiront sur la piste très en avant. Des autos partiront d'Ouargla, d'Inifel et d'In Salah. Le 14 mars 1918, trois Farman MF 11 à moteur 80 HP, avec les équipages suivants : Lt. Bernard (commandant de l'escadrille) / Cne. Sigonnet (unités saharienne) – Adj. Audit / Lt. Lemaître – Sgt. Terpeau / M. Léon Souguenet (explorateur et guide), s'envolent d'Ouargla, à 6 h 46. A 8 h 14, ils se posent à Hassi-Berkane où attendent deux camions ravitailleurs, ils repartent à 9 h 6 pour arriver à Hassi-Inifel à 13 h 55. Ils atterrissent à El Guettara, à 16 h 19, et pendant le ravitaillement de leurs avions, les équipages vont se recueillir sur les tombes des aviateurs de la VR 547, tués dans l'embuscade du 1^{er} février 1918. A 17 h 30, les appareils décollent pour un dernier bond qui les mène à In Salah, à la tombée de la nuit. Le trajet aller de 600 kilomètres a été parcouru en 7 h 22 de vol en une seule journée. A titre de comparaison, il faut 15 jours pour parcourir cette distance à dos de chameau. Les équipages rentreront le 25 mars en faisant étape à In-Salah et Aïn Guettara. Le lendemain, les trois avions se posent successivement à Hassi-Inifel et Hassi-Berkane. Ils rejoindront finalement Ouargla, le 27 mars au matin.



Pour la première fois, le Sahara est franchi dans sa majeure partie. Le Lieutenant Bernard est cité à l'ordre de l'Armée par le Général Nivelles, commandant les troupes françaises d'Afrique du Nord : *«Pilote remarquable par son audace, sa froide énergie et sa volonté réfléchie. A organisé avec une sûre méthode et dirigé avec une calme ténacité, malgré les circonstances atmosphériques défavorables, la reconnaissance...»*

Dès son retour, le Lieutenant Bernard rédige ses rapports, tire les enseignements de ce premier raid au-dessus du Sahara estimant que l'heure n'a pas encore sonné de poursuivre la liaison jusqu'à Tombouctou...Selon lui, la traversée totale du Sahara exigera une longue et minutieuse préparation.

Le Général Laperrine que l'exploit de l'escadrille 547 a enthousiasmé est conquis à la politique saharienne de l'air.

Avec la fin de la Première Guerre mondiale, le Lieutenant Bernard retrouve la vie civile.

D'autres pilotes poursuivront la tâche commencée. Lors du raid d'Alger à Tombouctou, du 3 février au 6 juin 1920, l'adjudant Alexandre Bernard (pilote à l'escadrille 547 depuis décembre

Auguste BERNARD et Alexandre BERNARD : Pionniers des raids aériens au Sahara

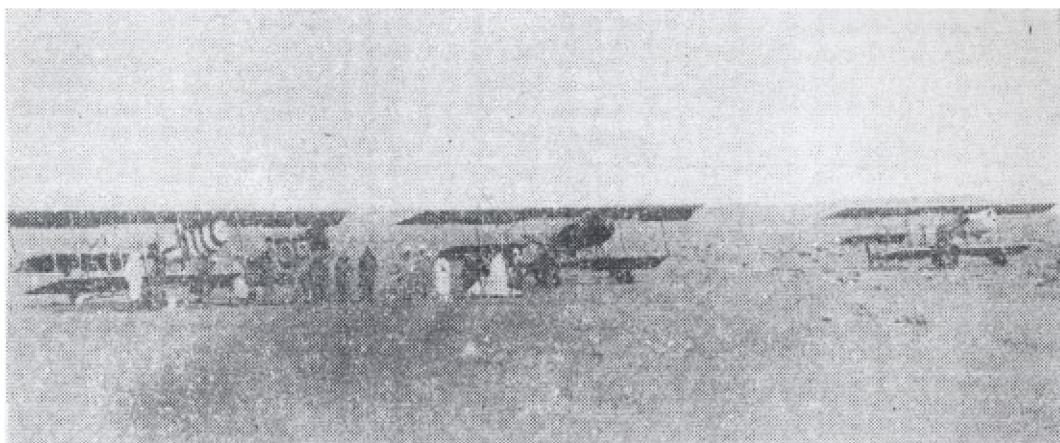
1917 est sans aucun lien de parenté avec le Lieutenant Auguste Bernard, il est natif de Saint Just, près de Bourg en Bresse) pilote un Breguet XIV avec comme observateur le général Laperrine et mécanicien le sergent Vaslin, son appareil tombe en panne, le 5 février. Bernard et Vaslin entreprennent une marche de 24 jours dans le désert avant d'être secourus. Pendant ce temps, le Général Laperrine resté près de l'appareil, décède de ses blessures.

Membre des Vieilles Tiges et décoré de la Légion d'Honneur, Auguste Bernard qui passe une agréable retraite à Aix les Bains en Savoie, décède dans cette ville, le 3 décembre 1963, à l'âge de 78 ans.

Sources :

Adaptation d'un texte de Marcel-G. Rivière publié dans le journal Le Progrès du 26 et du 27 février 1958. Site d'AlbinDenis: Escadrille 547.

<http://espacesaerienslyon.pagesperso-orange.fr/vieilletige/ouargla.html> *Le raid Ouargla-In Salah-Ouargla*



Les trois Farman MF 11

BERNARD, Alexandre, est né le 12 Septembre 1894 à Saint Just, près de Bourg en Bresse.

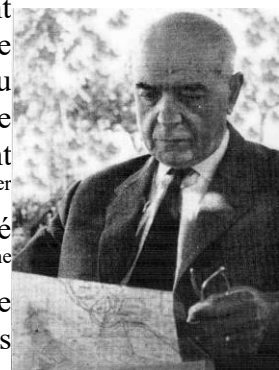
Fils de Jean-Claude Bernard, cultivateur, et de Marie Pillion, demeurant à Saint Just, Alexandre travaille, dès son plus jeune âge, aux travaux de la ferme familiale.

Alexandre, jeune homme d'une taille de 1,77 m et aux cheveux châains foncés, est ouvrier-journalier lorsqu'il s'engage pour trois ans au 1^{er} Régiment de Cuirassiers, le 24 septembre 1912. Ses capacités intellectuelles et militaires le font progresser rapidement; il est nommé brigadier en juin 1913, puis maréchal des logis en novembre de la même année. Dès les débuts de la Première Guerre mondiale, en septembre 1914 et mai 1915, le maréchal des logis (MdL) Bernard se fait remarquer pour sa bravoure, puisqu'il est cité à l'ordre du régiment, le 1^{er} juillet 1916: *«Sous officier modèle, excellent cavalier d'un calme et sang froid au dessus de toute élogé. S'est toujours distingué par ses qualités morales, son calme et sa belle attitude au feu.»*

Le 4 mai 1917, MdL. Bernard se porte volontaire pour l'aviation où il est breveté pilote militaire, le 21 juillet 1917, avec le n°7605. Stages de qualification à Avord et Pau, puis pilote à l'escadrille N 81 / SPA 81 du 27 octobre au 7 novembre 1917. De décembre 1917 à juin 1923, il est affecté à l'escadrille F 306 / VR 547 de Biskra au 2^{ème} groupe d'Aéronautique en Algérie où il est nommé adjudant en janvier 1919, et participe à des raids sur Ouargla, à El Oued, le Constantinois, le Sud tunisien. En juin 1919, l'adjudant Bernard rengage pour deux ans.

Lors du raid d'Alger à Tomboctou, du 3 février au 6 juin 1920, l'adjudant Bernard pilote un Breguet XIV avec comme observateur le général Laperrine et mécanicien le sergent Vaslin, son appareil tombe en panne. Bernard et Vaslin entreprennent une marche de 24 jours dans le désert avant d'être secourus. Pendant ce temps, le Général Laperrine resté près de l'appareil, décède de ses blessures. Le 1^{er} août 1920, il est affecté au 1^{er} Groupe d'ouvriers d'aviation du 36^{ème} Régiment d'Aviation à Villacoublay. Médaille coloniale avec agrafe Sahara en juillet 1920, Chevalier de la Légion d'Honneur en septembre 1920 avec citation à l'ordre de l'Armée d'Afrique : *«Pilote toujours prêt à accomplir les missions les plus difficiles. Volontaire pour prendre part aux raids d'avions à travers le Sahara, a mis en oeuvre pour réussir toute la sérénité consommée de pilote jointe à de magnifiques qualités d'énergie et de dévouement. Obligé d'atterrir en plein désert, a enduré sans jamais se laisser abattre les pires souffrances physiques et morales. A poussé l'esprit de sacrifice jusqu'aux limites extrêmes en se privant malgré les tortures de la faim et de la soif et ce qui était indispensable à sa propre existence pour essayer de sauver son chef blessé le général Laperrine »*

Puis, l'adjudant Bernard connaît plusieurs affectations : 36^{ème} Régiment d'Aviation, le 14 septembre 1921 ; 1^{er} Groupe d'Aviation d'Afrique, le 1er janvier 1923 ; 2^{ème} Régiment d'Aviation de chasse à Strasbourg du 17 juin 1923 au 21 septembre 1928 où il est nommé adjudant-chef, le 10 avril 1924. Breveté observateur en ballon, le 12 juillet 1927, avant d'être nommé Sous-lieutenant, le 8 septembre 1927. Affecté au 1^{er} Groupe d'Aviation d'Afrique, le 21 septembre 1928, où il est nommé Lieutenant, le 8 septembre 1929, et prend le commandement de la 3^{ème} escadrille d'aviation légère de défense de la 4^{ème} escadre de Tunisie, le 20 septembre 1933 où il est nommé Capitaine, le 25 mars 1934, et mis en disponibilité. En tant que chef du département Aviation pour l'Afrique du Nord de la Société Renault, il dirige la station d'Alger-Maison Blanche. Le Capitaine Bernard est fait Officier de la Légion d'Honneur, le 1^{er} janvier 1936. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il est promu Commandant de réserve et assure divers commandements en Afrique du Nord en 1940, puis en tant qu'Inspecteur général, il est chargé



Auguste BERNARD et Alexandre BERNARD : Pionniers des raids aériens au Sahara

de créer des bases aériennes. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Alexandre Bernard devient concessionnaire de la société Renault à Blida jusqu'en 1954. Après l'Indépendance de l'Algérie, en 1962, Colonel de réserve, Alexandre Bernard revient vivre à Saint Just, et décède dans sa maison familiale, le 2 avril 1976.

*Sources : Site Albin Denis,
Bulletin municipal 2015 de la ville de Saint Just.*

Le 20 juin 1980, lors de l'inauguration de l'aérodrome de Bourg-Ceyzériat, il est également inauguré le Chemin Colonel Alexandre Bernard : une voie conduisant à l'aérodrome.



<http://www.aerosteles.net/stelefr-jasseron-alexandrebernard>

Sur la commune de Jasseron, près de l'aérodrome de Bourg-Ceyzériat 'Terre des Hommes'