





François Durafour



Jean-Claude Cailliez

# François Durafour

Pionnier de l'aviation

*Le manuscrit retrouvé*



ÉDITIONS  
CABEDITA  
2012

## REMERCIEMENTS

L'auteur et l'éditeur tiennent à exprimer leur reconnaissance à la Ville de Genève – Département de la culture, au service cantonal de la culture – DIP de la République et Canton de Genève, à l'Aéro-Club de Genève et à Pionnair-ge.com pour leur soutien à la parution de cet ouvrage.



Avec le soutien de:



Retrouvez les pionniers de l'aviation sur  
**Pionnair-ge.com**

Couverture: Durafour embarque une passagère sur son biplan Caudron-G3  
au terrain de Saint-Georges, près de Lancy, en 1919-1920. Coll. J. L. Altherr

© 2012. Editions Cabédita, CH-1145 Bière  
BP 9, F-01220 Divonne-les-Bains  
Internet: [www.cabedita.ch](http://www.cabedita.ch)

ISBN 978-2-88295-627-9



*Jean-Claude Cailliez.*

Voici un récit dont il ne semble pas y avoir de pendant dans la littérature suisse. Ce sont les souvenirs des débuts de l'aviation helvétique racontés par l'un de ses plus valeureux aviateurs, ce courageux et chanceux francophone qui traversa de nombreuses embûches et vola au travers du premier demi-siècle d'aviation, marquant les mémoires de ses exploits ou de ses premières: François Durafour.

Le Genevois le plus décoré de nos pilotes suisses tenta de publier ses mémoires vers 1960, mais sans succès. Peut-être était-il là encore un peu en avance sur son temps? L'intérêt grandissant pour notre passé lui donne aujourd'hui une place à une époque où l'aéronautique s'est quelque peu banalisée, alors que le transport de masse de passagers pressés ne fait probablement plus autant rêver qu'il y a un siècle.

## PLUS DE CENT ANS D'AÉRONAUTIQUE: QUE DE CHANGEMENTS EN CE MONDE!

Il y a plus de cent ans que le premier bond en ligne droite homologué se déroulait en public en Europe, au parc de Bagatelle près de Paris. En novembre 1906, Alberto Santos Dumont venait de réaliser un vol de 220 m sans toucher le sol. Le fantasme du vol se transformait en réalité! En juillet 1909, Louis Blériot traversait la Manche en avion et l'Angleterre n'était alors plus une île peu accessible. Ces exploits enthousiasmèrent la jeunesse et d'autres. Dès l'automne, de nombreuses écoles de pilotage s'ouvrirent partout en France et ailleurs. A la mi-1910, nous étions au début de l'engouement populaire envers l'aviation. Celle-ci ne tendait plus à n'être réservée qu'aux riches mais plutôt à des mécaniciens débrouillards, à des sportifs courageux ou même à de rares pionniers militaires. Il n'y avait alors qu'une centaine de pilotes aviateurs brevetés dans le monde quand François Durafour se lança dans l'aviation. Il sera ainsi, obligatoirement et par ses capacités, l'un des premiers pilotes suisses brevetés.

La longue carrière de Durafour va alors s'exercer dans plusieurs villes de Suisse, de même qu'au sein de la vaste France, mais également en Amérique centrale ou encore à New York et jusque sur le plus grand sommet d'Europe: le Mont-Blanc. On lui doit aussi la création d'un actif aérodrome, celui d'Annemasse (F). Durafour mettra sa passion de pilote tant dans la vulgarisation des premiers vols, qu'au service de l'armée en temps de guerre, que dans l'aviation commerciale naissante en temps de paix et que, finalement, au bénéfice de l'aviation légère privée. Il aura en cela touché à de nombreuses nouveautés de l'organisation moderne du transport des hommes au XX<sup>e</sup> siècle...

## FRANÇOIS DURAFOUR: DUR À CUIRE?

Sur le plan de la personnalité, Durafour est avant tout un homme d'action, au sang-froid et au calme légendaire, doté d'un caractère entier et à la loquacité d'un titi parisien. On ne lui connaît pas de lien politique affiché. Localement, en Romandie, il est un peu le héros de l'air des débuts de l'aviation helvétique mais aussi un personnage qui fut admiré par ses contemporains et très souvent cité dans la presse. En aviation, il sera davantage l'homme des «premières aériennes» ou des exploits plutôt que le fidèle pilote de ligne au métier quelque peu répétitif.

En conséquence, tout au long de sa carrière, Durafour ne sera jamais très riche, sauf en heures de vol. Et s'il fut décoré par quelques nations, il n'en portait pas les médailles. Malgré tout, Durafour décida de rédiger ses mémoires dans les années 1950-1954 et les compléta au début des années 1960, sans que ceux-ci ne soient diffusés. Son manuscrit enfin retrouvé poursuivit un parcours étonnant. Durafour l'avait offert à l'une de ses connaissances à Genève, l'ingénieur Léon Baechler, qui partit s'établir à l'île de la Réunion. Claude Baechler en hérita, puis ce fut M<sup>me</sup> Sophie Flore Champalou qui l'eut en main et chercha quel pouvait être l'intérêt d'un tel document sur l'aéronautique. Elle me fit généreusement parvenir ce manuscrit et m'autorisa à le publier, ce que Jacques Durafour, l'unique fils de l'aviateur, appuya aussitôt de sa volonté.

## EMBARQUEZ DANS UNE MACHINE À REMONTER LE TEMPS

C'était au temps du cinéma muet, c'était au temps où Bruxelles chantait, disait Jacques Brel. Et Durafour n'y échappe pas, revenant de Bruxelles et sollicité en 1910 par l'aviateur René Vidart, de Divonne-les-Bains, lui demandant de devenir son mécano en aviation. Ainsi débute pour le Genevois un univers d'activités nouvelles, de professions naissantes, de passions aériennes dévorantes avec leurs lots de surprises, d'empirisme de joies et de peines.

Pensez aux premiers constructeurs de ces avions faits de bois et de toiles, le tout raidi par de nombreux câbles ou cordes à piano. Voyez les concepts d'aéroplanes, mêlant un tiers d'empirisme, un tiers de science et un zeste de chance. Quant aux meetings aériens des premiers jours, avec tombola organisée au bénéfice... des organisateurs de tombolas, ils réunissent des spectateurs peu instruits en aéronautique, avides de sensations nouvelles et prêts au pire en ce qui concerne le spectacle. Les pilotes y sont des sortes de saltimbanques de l'air, volontaires pour en découdre, pour battre des records d'altitude, de durée de vol ou de vitesse. Ils cassent plus de matériel qu'ils ne remportent de trophées, poussés par des constructeurs ou bien menés par leur passion personnelle. Ils sont prêts à reconquérir le monde, cette fois-ci en trois dimensions, alors que les continents ne semblent plus avoir de secrets vus d'en bas. Quant aux rares premiers passagers ou passagères, ils défient le destin, éprouvent de fortes sensations et flambent pas mal d'argent comme à la roulette. La presse trouve là de nombreux sujets supplémentaires à traiter et une bonne occasion d'encenser les hommes de l'air. Car en ce temps-là, chaque envolée se retrouvait mentionnée dans un journal, à la rubrique des sports!

Vous pensez aux arènes, aux gladiateurs? Pas du tout! Il s'agit de la rançon du progrès, des prouesses du cerveau côtoyant la conventionnelle nature humaine et débouchant, on ne le sait pas encore, sur une révolution pacifique que nos anciens vécurent en direct. Et vous voilà maintenant avec la possibilité de revivre ces débuts de l'aéronautique au travers de l'expression de l'un de nos aviateurs de renom qui en fut l'un des acteurs. Alors bons vols!



# Ma vie d'aventures



*François Durafour (1888-1967) à bord d'un appareil Hanriot, un pionnier de l'air de Suisse dès 1910 (coll. Aéro-Club de Genève).*

Ce livre est un recueil de souvenirs personnels et si, à part l'aviation, je parle de mes souvenirs d'enfance, je veux aussi dire que l'esprit d'aventures et d'inédits a toujours hanté ma pensée et si parfois, je laisse parler la presse, c'est toujours avec plaisir que je relis ces vieux journaux du monde entier car cela est déjà si loin.

Le but de ma carrière, «servir mon pays», ne pas oublier dans mes projets, ma ville natale Genève, qui a souvent été le terminus de nombreux raids Avenches – Genève, 1910, Paris – Genève, 1919, etc.

Devenu Français, je servis au mieux, ma seconde patrie; pilote d'essais pendant la guerre 1914-1918, mes meilleurs exploits ont été faits sur du matériel français.

François Durafour (1960)

## FIN DES ÉTUDES ET DÉBUT DE LA CONDUITE D'AUTOMOBILES (1906-1909)

Mes classes primaires et mon école professionnelle terminées, je rentrai à l'École de mécanique de Genève. Pendant trois ans d'apprentissage, dire que je fus un élève studieux, serait peut-être exagéré. Ce n'est que par la suite, que je me rendis compte de mon erreur et du temps perdu; j'obtins, néanmoins, mon diplôme de mécanicien (1903-1904).

Un petit stage chez Perrot-Duval et à Sécheron avec mon regretté ami Parmelin<sup>1</sup>, qui le premier survola le Mont-Blanc, où je travaillai au montage des voitures Stella et passai mon examen de conduite de voitures à pétrole. La locomotion m'attirait déjà, le travail d'atelier étant trop monotone, le 11 mai 1907 je m'engageai à Divonne-les-Bains où je fus attaché à la location d'automobiles, promenant de riches estivants, dans une puissante Darracq 9 CV, deux cylindres. Voyez excès de vitesse, avec un éclairage «éblouissant» de lampes à pétrole ou phares acétylène, qui bien souvent ne fonctionnaient pas.

Après une saison passée à Divonne, j'obtins un engagement au service de M. Tackjonescu, le grand homme politique roumain de l'époque et je partis pour Bucarest, en 1907; j'avais dix-neuf ans. La vie à Bucarest était pour moi un enchantement; la Roumanie était au début de son évolution et un mécanicien français était, je dirais, presque un petit roi ce dont nous abusions un peu; pensez donc, «attaché au service de M. le Ministre», c'était une référence. Il est vrai qu'à cette époque, il y avait peu de voitures, peu d'ateliers, peu de garages, le service n'était pas de tout repos, il fallait être mécanicien. Mes études à l'École de mécanique me furent d'une grande utilité et me donnèrent une certaine supériorité sur mes camarades.

Bucarest, ses quartiers populaires avec ses petites maisons blanches, n'était pas encore encombrée de palaces et de gratte-ciel. J'ai pu admirer à Sinaia la belle résidence d'été du roi Carol et de la reine Carmen Silva. Les hivers étaient rigoureux; je me souviens d'une promenade en

---

<sup>1</sup> Agénor Parmelin (1884-1917), aviateur genevois originaire de Bursins, brevet de pilote suisse numéro 22.

traîneau conduit par un superbe «birgar» russe, tenant bien en main deux beaux chevaux noirs, filant comme le vent, promenade magnifique dans ce pays de neige. Le parcours de Sinaia en auto est très pittoresque jusqu'à Ploiesti, une chaussée presque en ligne droite, très large, au milieu de champs de maïs, route très poussiéreuse dont il fallait suivre comme un sentier, la petite portion carrossable.

Ploiesti, ville de pétrole, l'essence se vendait quinze centimes<sup>2</sup> le litre et était décolorée pour ne pas qu'elle puisse se vendre à d'autres usages. Laissant Ploiesti, nous quittâmes aussi la plaine pour entrer dans les Carpates aux nombreux puits de pétrole; nous passâmes Campina Stalina où



*Portrait de Durafour pris à Bucarest en 1908 (coll. J. Durafour).*

je rencontraï, non sans surprise, un mécanicien genevois, Deller, exilé chez le prince Bibesco. Nous arrivâmes à Sinaia, ville où se transportait l'été la cour royale et toute la haute société roumaine; c'est là que je fis mon apprentissage de conduite dans la neige. Voiture très haute, pneus ferrés, gonflés à six ou sept kilos, de petite section de 90 mm à 135 mm, tout peut assurer une parfaite stabilité, mais il fallait souvent aller chercher des bœufs pour retirer la voiture du fossé. Les pneus et les chaînes n'existaient pas, il fallait enrouler les pneus de corde ou de courroies, car comble d'ironie, les pneus étaient garnis de clous qui les rendaient encore plus glissants (roue ferrée Continental et semelle Michelin).

## CHAUFFEUR DE MAÎTRE EN TERRE BRITANNIQUE (1908-1910)

Au printemps de 1908, grande joie, je suis averti de conduire M<sup>me</sup> Tackjonescu en Ecosse: traverser toute l'Europe, quel beau voyage en perspective, pour l'époque, il y a plus de cinquante ans, c'était tout un événement.

<sup>2</sup> Quinze centimes suisses équivalent à environ 1,50 franc suisse actuel.

Je laissai à Paris ma 40 CV Lorraine Dietrich, grosse voiture, lourde, à chaîne, avec allumage par rupteur et magnéto basse tension, un genre d'allumage qui ne facilitait pas le départ, moteur à froid, le démarrage électrique était inconnu. Une réparation de chaîne sur la route était très difficile, de quoi s'armer de patience. Sur le marchepied de la voiture se trouvait un coffre d'outils, un vrai atelier ambulant de réparations, avec casier à boulons, vis, toute une gamme de clefs, marteaux, pince, scie, lampe à souder et un petit étau à fixer sur le marchepied; il y avait aussi des leviers de 60 cm de long pour le montage et le démontage des pneus et la traditionnelle pompe à main, car les pneus devaient être gonflés à sept kilos de pression. Je pris possession d'une superbe Renault 20 CV, voiture légère, agréable à conduire, allumage par bougies, possédant une prise directe, donc assez silencieuse.

Paris, Beauvais, Boulogne, voyage sans histoire et surtout sans crevasion. Débarquement à Folkestone et départ pour Londres; chaussées étroites et sinueuses, surtout attention! tenir sa gauche, ce que nous oublions facilement. Gare aux excès de vitesse, la police établissait des contrôles sévères, mais il y avait la contre-police; sur les bords de la route, derrière une haie ou un arbre, on voyait apparaître un petit panneau jaune «ralentissement» et nous passions le contrôle en vitesse réglementaire. Que de précautions! et pourtant, en 1907, la circulation automobile n'était pas très importante.

Londres et son brouillard, ses hauts *policemen* à Piccadilly Circus et quantité d'autres choses très agréables me sont restées en souvenir. J'habitais Cambridge Terrace à proximité de Hyde Park; j'avais assez de liberté pour visiter la ville en détail, ses quartiers chics et autres et un soir pour m'être occupé de ce qui ne me regardait pas, je suis rentré avec un œil légèrement teinté. Heureusement que pour le voyage, de grosses lunettes étaient nécessaires, ce qui arrangeait tout.

Départ pour l'Ecosse, escales à York, Birmingham, Edimbourg, pour arriver près d'Inverness, dans la propriété où se rendait M<sup>me</sup> Tackjonescu. De l'entrée de la propriété au château, j'ai roulé pendant vingt-cinq minutes, domaine immense avec garde-chasse et garde-pêche. Trois semaines de liberté employées à mettre la voiture en état de retour. L'aller s'était effectué sans ennui mécanique, sauf deux pneus à changer, c'était peu. J'avais reçu – grande nouveauté – le premier pneu corde Palmer

(actuellement nous n'avons rien d'autre), très difficile à monter même avec les leviers d'un mètre, et qui coûtait trois fois plus qu'un pneu ordinaire, mais il était garanti pour un parcours de 5000 km; j'en fis le montage à l'arrière, un graissage soigné de la voiture (la pompe de graissage était encore inconnue) et je fus prêt pour le retour.

Il me restait quelques jours de loisir, ce qui m'a permis d'accompagner le garde à la chasse et en peu de temps de revenir avec un tableau impressionnant. Que de gibier! à me donner la passion de la chasse, mais voilà, nous ne sommes pas toujours dans une chasse gardée écossaise. Tout a une fin, les beaux jours terminés dans cette belle propriété, c'est le retour par Lanark où trois ans plus tard je devais y revenir pour un meeting d'aviation, Liverpool, Oxford, Brighton, séjour de trois semaines, superbe plage où j'ai pu goûter les joies de la natation. Départ pour Paris, et retour à Bucarest.

Mais hélas! le mal du pays se fit sentir, cela m'arrivera plusieurs fois dans ma vie. Je rentrais à Genève, en passant par Bruxelles où je devais rejoindre un camarade de Bucarest qui avait une situation chez Pipe, fabrique belge de voitures dont j'avais conduit à Bucarest une 80 CV du type qui venait de gagner avec Hadvast la coupe du Taunus et me faisait entrevoir monts et merveilles.

C'était l'époque de l'éclairage de voitures par générateur, phare acétylène, lanterne à essence, moteur à grosse cylindrée de trois à huit litres; un décompresseur pour mettre en route (pas question de démarrage électrique), magnéto basse tension à rupteur, robinet au sommet des cylindres où l'on injectait de l'essence pour faciliter la mise en route; le carburateur, une vraie usine à gaz! avec soupape automatique et addition d'eau réglable, réchauffeur de tubulures, etc. Certains moteurs avaient une seule soupape commandée, l'autre automatique (De Dion); très souvent pas de pare-brise; des freins avec des grosses mâchoires en fonte quelquefois recouvertes de bronze; transmission à chaîne, embrayage en cuir qui glissait souvent et que l'on essayait de faire fonctionner avec du sable ou des lamelles d'acier que l'on glissait sous le cuir.

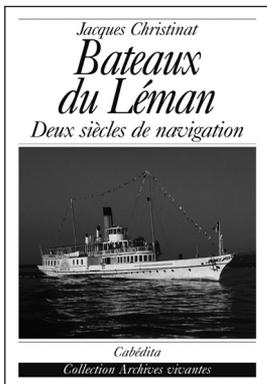
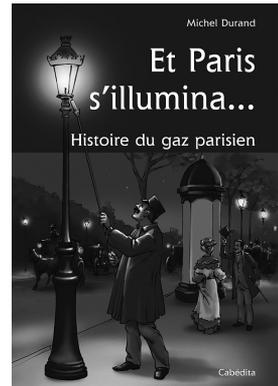
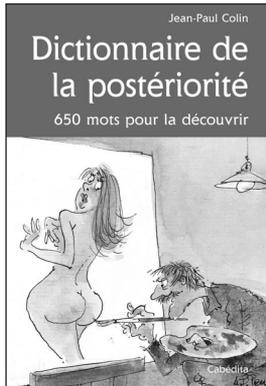
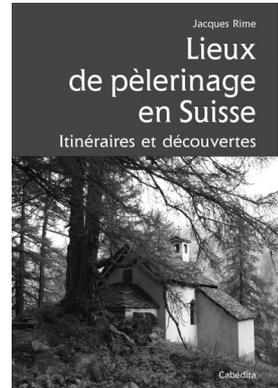
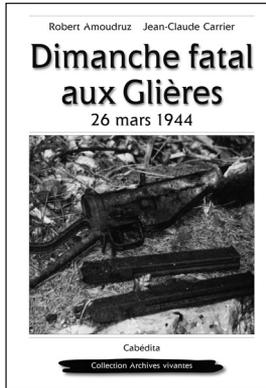
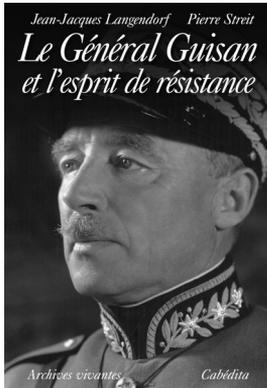
Sur les grosses limousines, très hautes, le chauffeur se trouvait à l'extérieur et pouvait recevoir les ordres du patron par un tuyau acoustique. Les leviers de commande des freins et changements de vitesse se trou-



<b>AVANT-PROPOS</b> , par J.-C. Cailliez .....	7
Plus de 100 ans d'aéronautique: que de changements en ce monde! ...	7
François Durafour: dur à cuire? .....	8
Embarquez dans une machine à remonter le temps .....	9
<b>MA VIE D'AVENTURES</b> , par F. Durafour .....	11
Fin des études et début de la conduite d'automobiles (1906-1909) ...	12
Chauffeur de maître en terre britannique (1908-1910) .....	13
Mécanicien d'aviation pour le pilote de Divonne: René Vidart (1910) ..	18
Premier engagement comme aviateur et retour en Suisse .....	25
Premier pilote à voler au Guatemala et au San Salvador (1912) .....	44
Pilote aux USA par nécessité, il doit se poser en plein New York (1912) .....	53
Retour à Genève et acteur des meetings de Collex-Bossy (1912) .....	55
Pilote d'essai dans région de Lyon: les moteurs Burlat (1913) .....	61
Parmi les premiers pilotes militaires de Suisse (1914) .....	67
Pilote réceptionnaire d'avions pour l'armée française en guerre (1915-1918) .....	71
Premier vol Paris-Genève et début des lignes commerciales franco-suissees .....	82
La fondation d'une compagnie aérienne (1919-1920) .....	93
L'exploit: se poser sur le Mont-Blanc et en revenir (1920-1921) .....	102
Quelques années dans l'automobile (1922-1933) .....	130
Premier tour de Suisse en avion sans escale (1934) .....	132
Prélude à la création d'un aérodrome à Annemasse (1934-1939) ...	136
Les aventures du 3 <sup>e</sup> biplan Caudron G3 (1935) .....	140
La Deuxième Guerre mondiale enterre tous les projets (1939-1945) ..	143
L'aérodrome d'Annemasse enfin réalisé (1946-1948) .....	145
Quelques honneurs, encore (1950-1962) .....	151
<b>EN FORME DE CONCLUSION (1962-1967)</b> , par J.-C. Cailliez ...	157
<b>ANNEXE</b> .....	161
Les décorations attribuées à François Durafour	



Même éditeur



*Achévé d'imprimer  
le quinze avril deux mille douze  
pour le compte des Editions Cabédita à Bière  
qui, soucieuses de valoriser l'emploi,  
réalisent tous leurs ouvrages en région lémanique.*

*Mise en pages: Pierre Maleszewski – PAO graphique*

*Correctrices: Valérie Caboussat, Eliane Duriaux*

Si ce livre vous a plu, si cette collection vous intéresse, demandez notre catalogue à votre libraire ou les autres titres édités par nos soins. A défaut, adressez-vous directement à:

SUISSE  
Editions Cabédita  
Route des Montagnes 13  
CH-1145 Bière

INTERNET  
[www.cabedita.ch](http://www.cabedita.ch)

FRANCE  
Editions Cabédita  
BP 9  
F-01220 Divonne-les-Bains

Imprimé en Suisse



