

Robert LANDIECH, pionnier de l'aviation coloniale

Depuis dix-huit mois, un pilote français fait, au Congo, du vrai tourisme...
(*Les Ailes*, 31 décembre 1925 et 7 janvier 1926)

Un Français qui fait vraiment du tourisme aérien ? L'espèce est rare ; le cas est curieux. Il est curieux et d'autant plus intéressant que c'est au Congo que ce Français, M. Landiech, accomplit cet exploit extraordinaire de se servir d'un petit avion pour effectuer ses déplacements privés. M. Landiech a acheté en 1923 un Caudron C. 60 à moteur Anzani et, depuis, cet avion vole au Congo, fréquemment, pour la plus grande satisfaction de M. Landiech et celle des amis qu'il emmène avec lui.

M. Landiech est un de nos abonnés de la première heure. Nous avons eu le plaisir de recevoir de ses nouvelles l'autre semaine et d'apprendre, en même temps, par la voix d'une personne qui fut souvent sa passagère, la très belle et très intéressante adaptation qu'il a su faire du petit avion aux besoins d'un colonial perdu dans la brousse africaine. Il y a là un exemple admirable auquel *Les Ailes* seront heureuses de consacrer autre chose que ces quelques lignes hâtives.

Les nouvelles que nous avons reçues de M. Landiech remontent au 7 septembre. Le lendemain du jour où elles nous parvenaient, la maison Caudron nous avisait que M. Landiech avait effectué le 3 décembre le trajet de Brazzaville à Pointe-Noire en 3 h. ... Ce fut, a écrit M. Landiech à la maison Caudron un voyage magnifique qui, comportant pour moi le survol des montagnes du Mayombe et de la forêt équatoriale, restera, pour moi, inoubliable.

Il y a un an et demi que, le C. 60 de Landiech est au Congo ; il a parcouru là-bas plus de 6.500 km et est toujours en parfait état. N'est-ce pas, nous demande la maison Caudron, une éloquente réponse à ceux qui, parfois, ont reproché aux avions de construction bois et toile de ne pas résister aux intempéries et aux températures élevées ?

En attendant que *Les Ailes* consacrent à M. Landiech et à ses vols l'article qu'elles préparent, elles le félicitent chaleureusement des résultats obtenus. Ceux-ci sont très beaux et constituent un exemple qui mérite d'être suivi et qui, d'ailleurs, le sera.

Les services que pourraient rendre, au Congo, une aviation de transport organisée
sur des bases pratiques
(*Les Ailes*, 14 et 21 janvier 1926)

Nous causons avec le pilote Louis Janaudy du très bel exploit accompli récemment au Congo, à bord d'un petit Caudron C. 60 par M. Landiech, exploit qui consista dans le voyage Brazzaville–Pointe-Noire et que *Les Ailes* ont appris, voici quinze jours, à notre petit monde aéronautique.

— Savez-vous, nous dit Janaudy, qu'en 1921, j'étais encore fonctionnaire au Congo Français.

C'est vous dire que je connais le pays. Aimant toujours l'aviation, je n'avais pas cessé de m'intéresser à elle et j'avais été très surpris en arrivant dans notre Congo de l'absence totale d'avions alors que les « voisins d'en face » — nos amis les Belges — exploitaient à l'époque une ligne desservie par des hydravions. Et pourtant, quels services auraient rendus là-bas quelques bonnes petites machines bien adaptées au but qu'on leur aurait assigné !... Vous ne connaissez pas le Congo ?

— Non, pas du tout !

— Vous ignorez donc quels y sont les moyens de transport. Prenez une carte et suivez-moi pour comprendre ce que représentait en 1921 — ce, qu'à peu de chose près, doit encore représenter — le voyage Libreville-Brazzaville.

24 heures sur l'eau...

De Libreville, située au nord-ouest du Congo Français, non loin de la Guinée espagnole, il faut d'abord, pour se rendre à Brazzaville, emprunter la voie maritime. Six heures de voyage en mer pour gagner le cap Lopez et huit heures pour aller du Cap Lopez à Banana.

À Banana, on prend un pilote pour remonter le Congo jusqu'à Borna qui est la capitale administrative du Congo Belge. Ça demande six heures de navigation fluviale et lorsque vous êtes à Borna, il vous faut encore quatre heures pour gagner Matadi.

— Mais Matadi est belge ?

— Oui. Pour aller de Libreville (Congo Français) à Brazzaville (Congo Français), il faut passer par le Congo Belge !

... et 2 jours en « tortillard ».

Matadi, qui, en idiome du pays, signifie le Caillou, est en effet perché sur un rocher où l'on cuit et où l'on est obligé de passer une journée en formalités de douane, inspections, enregistrement de bagages, etc. Car, à cet endroit, vous abandonnez la voie fluviale pour le chemin de fer. Mais quel chemin de fer ! Le trajet de Matadi à Kinshassa demande deux jours — trois si vous tombez sur un dimanche car le dimanche, le train ne marche pas. Deux jours dans un affreux tortillard à voie de 1 mètre où vous êtes mal assis, vous nourrissant de conserves dont vous ouvrez les boîtes sur vos genoux, où vous tremblez davantage au passage du train, par-dessus de profonds précipices sur des ponts sans garde-fous, que dans la plus audacieuse des acrobaties aériennes. À ces « charmes » dont vous jouissez deux jours durant, ajoutez celui d'être brûlé par les escarbilles de la locomotive, chauffée au bois, derrière laquelle se démènent, tels des diables deux chauffeurs nègres. Le martyre est interrompu par un arrêt à Thysville où vous passez la nuit. Enfin, vous êtes à Kinshassa.

Vous reprenez le fleuve et suivant l'état de celui-ci, vous arrivez, deux ou trois heures après à Brazzaville où, fourbu, harassé, il vous faut encore, avant de songer à vous reposer, subir à nouveau, les formalités de la douane.

En avion, une après-midi et même moins...

Récapitulez. Totalisez les heures, les journées passées depuis Libreville. Et vous comprendrez pourquoi M. Landiech se sert d'un avion et combien il doit en apprécier les qualités. Son voyage Brazzaville-Pointe-Noire — ce dernier lieu étant situé près de Loango, un peu au sud de Libreville, sur la côte du Gabon — représente une distance inférieure à Libreville-Brazzaville. Par les moyens habituels, il exige néanmoins plusieurs journées alors qu'un C. 60 a couvert le trajet en trois heures et quelques minutes !

— Et vous croyez à la possibilité d'établir là-bas des services aériens publics ? Des tentatives cependant ont été faites dans d'autres colonies : elles ont échoué.

— Question d'adaptation, question d'organisation. On installerait une ligne aérienne au Congo plus facilement que [le fameux chemin de fer français](#) dont on parle tant et que nous ne verrons pas. J'ai assisté à la cérémonie d'inauguration des premiers travaux

et c'est la conviction que j'en ai emportée. Nos enfants verront peut-être ce chemin de fer, mais pas nous.

Il y a des terrains...

Les terrains ne manqueraient pas. Derrière le quartier administratif de Brazzaville, il y a un vaste champ de 4 km carrés où se débattent quelques pauvres arbres rabougris et clairsemés et des herbes dont le feu aurait vite raison. De même, un terrain peut être établi à 60 km de là, à Mindouli, siège de la [société minière du Congo](#)...

— C'est précisément le terrain qu'utilise M. Landiech.

— Un petit terrain de secours tous les 50 km avec un gardien nègre et quelques pièces de rechange ; un terrain d'escale, avec un gardien blanc, tous les 100 km, ce sont là les bases essentielles de l'organisation. Et pour commencer, un matériel léger, simples G. 3 ou C. 60 par exemple, pour le repérage et l'établissement des terrains. La tâche serait facilitée par la ligne télégraphique qui relie Brazzaville à Pointe-Noire.

— Le parcours accompli par M. Landiech vous semblerait donc pouvoir constituer celui d'une ligne de transports publics ? Elle présenterait un intérêt suffisant ?

— Certainement. D'ailleurs, dans l'avenir, elle serait susceptible de s'étendre en deux directions si on voulait lui donner l'extension considérable d'une grande ligne de liaisons coloniales.

... et il y aurait des clients.

Mais, pour l'instant, ne nous occupons que de la ligne intérieure Brazzaville-Pointe-Noire. Vous me demandez si elle présente de l'intérêt ?

— Mais songez à la lenteur du bateau, au martyre du chemin de fer ! Quelle économie de temps pour les commerçants et les fonctionnaires ! Le transport de ces derniers par avion ne reviendrait guère plus cher au gouvernement de l'A.E.F. : chiffrez les journées passées chez les Belges — journées à indemnités — et les trains spéciaux qu'il faut former. Au surplus, je suis persuadé que, si besoin était, la plupart des fonctionnaires préféreraient payer quelque chose de leurs propres deniers plutôt que de subir le « supplice du tortillard ». Les Belges eux-mêmes, qui ne sont pas plus tendres que nous lorsqu'ils jugent leur chemin de fer, alimenteraient la ligne. Le transport du courrier ne serait pas non plus un appoint négligeable à la vie de la petite exploitation... Songez qu'en ce qui concerne l'actuel voyage par eau, il y a trois bateaux français *tous les deux mois* et deux bateaux belges par mois. Par contre, le nombre de gens qui se déplacent tend à être de plus en plus considérable,

— La démonstration de M. Landiech vous paraît donc devoir être retenue dans le sens d'une indication précieuse en faveur d'une ligne aérienne de Brazzaville à Pointe-Noire ou à Libreville ?

— Oui. La ligne peut exister. J'en ai la conviction, Encore une fois, c'est une question d'adaptation.

Nous avons pensé qu'il était intéressant de reproduire l'opinion d'un pilote qui connaît le Congo — sur les possibilités d'établir des services aériens pratiques dans cette lointaine possession d'Afrique. Nous partageons son sentiment. Nous croyons qu'un tel projet est viable si sa réalisation repose sur des bases pratiques répondant aux conditions très spéciales d'une telle exploitation : aménagement de terrains de secours rapprochés, emploi de petits avions à faible capacité de transport mais de grand rendement économique, organisation commerciale proportionnée à l'importance du trafic probable, intensité des voyages en rapport avec les besoins réels du pays, etc.

À cette condition, nous croyons aussi que l'aviation, dès maintenant, est susceptible de rendre en Afrique équatoriale de très appréciables services.

Pierre Desbordes.

UN EXEMPLE D'INITIATIVE

COMMENT, AU CONGO, UN FRANÇAIS SAIT SE SERVIR D'UN AVION (*Les Ailes*, 18 et 25 février 1926)



M^{me} Chaumel-Gentil, la passagère,
au Congo, de M. R. Landiech.

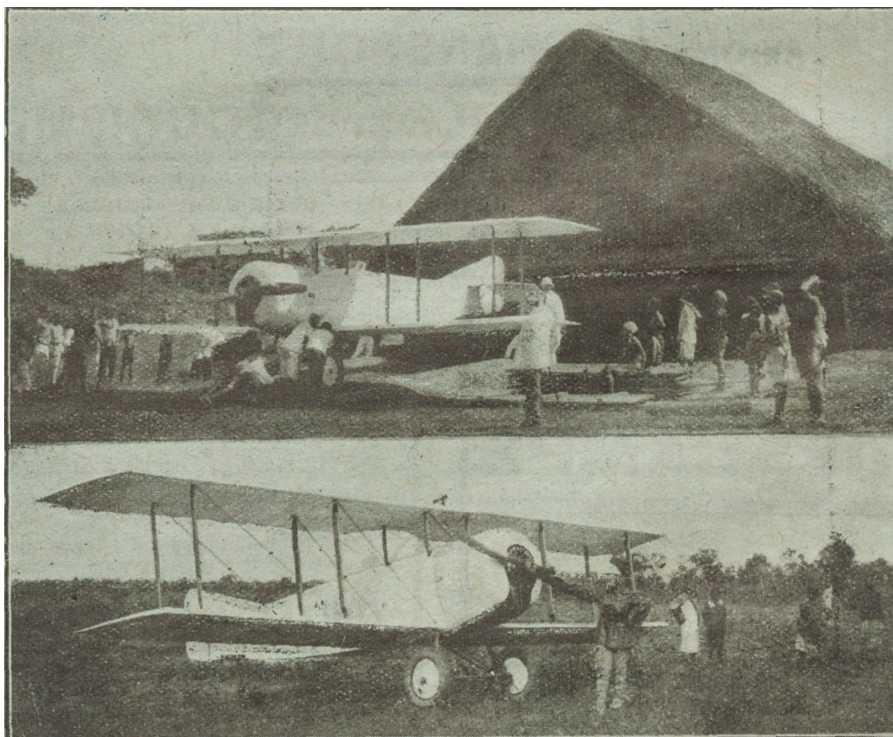
Un pilote français qui fait de l'aviation pour son plaisir, qui possède un avion personnel et qui s'en sert, cela suffirait à rendre ce pilote intéressant et sympathique. Raison de plus pour qu'il en soit ainsi lorsque ce pilote accomplit cette bonne propagande, non pas en France, mais dans une de nos lointaines colonies où il prêche, par l'exemple, la cause aérienne et son succès.

Nous avons signalé, il y a quelque temps, l'excellent travail de propagande auquel se livrait au Congo, un pilote français. M. R. Landiech. Nous avons promis de revenir sur ce bel et rare exemple d'aviation privée et nous sommes heureux que l'interview qu'a bien voulu nous accorder M^{me} Chaumel-Gentil, la passagère de M. Landiech, dans plusieurs de ses randonnées aériennes, nous permette aujourd'hui de tenir cette promesse.

Une passagère, un pilote...

D'abord quelques mots sur M^{me} Chaumel-Gentil que nous remercions de la charmante bonne grâce avec laquelle elle a bien voulu répondre à nos nombreuses questions. M^{me} Chaumel-Gentil est la fille d'un colonial fameux, l'explorateur Gentil, qui partage avec de Brazza la gloire d'avoir donné à la France nos magnifiques possessions de l'Afrique Equatoriale. Si l'expression ne heurtait pas la grâce juvénile de M^{me} Chaumel-Gentil, nous dirions qu'elle est, elle aussi, une « vieille coloniale », puisqu'elle connut le Congo alors qu'elle n'était encore qu'un bébé de seize mois, qu'elle y fit de très fréquents séjours depuis et que, récemment, avec son mari, l'administrateur Chaumel, elle passa plus de deux années, en pleine brousse africaine, au Tchad. Une telle ascendance, un tel passé donnent à l'opinion de M^{me} Chaumel-Gentil, sur l'adaptation de l'aviation aux besoins des colonies, une valeur indiscutable et il nous a été extrêmement agréable d'entendre ses propos enthousiastes sur l'intérêt de l'aviation en général et sur celui des vols de M. Landiech en particulier.

Notre « interviewée » présentée, passons maintenant au sujet de l'interview : M. R. Landiech. Celui-ci est un pilote de guerre dont la conduite au front se traduit par la mutilation de la main droite. M. Landiech reçut, en vol, un projectile dans cette main dont on dut l'amputer. Cette blessure glorieuse rend — si c'est possible — encore plus méritoire l'admirable besogne qu'accomplit au Congo, M. Landiech ; comme on va le voir, elle ne l'empêche pas de voler mais renforce — l'énorme impression que produit sur les indigènes cet homme extraordinaire.



En haut, le hangar de M. Landiech à Mindouli.
En bas, M. Landiech devant son appareil.

Le voyage à Pointe-Noire.

— M. Landiech, nous dit M^{me} Chaumel-Gentil, a son avion depuis 1924, donc depuis environ vingt mois. Il s'en sert couramment et je ne crois pas qu'il ait eu avec lui le moindre ennui. C'est, comme vous le savez, un petit biplan Caudron C. 60 ; M. Landiech dispose, en plus du moteur qu'il utilise, d'un moteur de rechange et tout, jusqu'ici, a bien marché.

Quels sont les points qui vous intéressent plus particulièrement ?

— Tous. Un pilote qui pratique l'aviation pour son plaisir ou ses commodités personnelles est une chose si rare que tout ce que vous pourrez nous raconter sera intéressant. D'abord, si vous le voulez bien, quels sont les principaux vols qu'a effectués M. Landiech, quels sont ceux auxquels vous avez participé ?

— Le plus beau vol de M. Landiech est celui que vous avez signalé : de Brazzaville à Pointe-Noire. Il eut lieu en compagnie de M. Alfassa, gouverneur par intérim de la colonie. M. Landiech se rendit d'abord de Mindouli à Brazzaville chercher son passager et le 3 décembre tous deux s'envolaient de Brazzaville. Le Gouverneur voulait profiter de ce voyage pour faire en quelques heures une tournée que des moyens moins modernes lui auraient fait exécuter en plusieurs jours. Ce départ eut lieu à 8 heures du

matin, par un ciel peu engageant ; l'avion portait, outre le pilote et son passager, un sac de courrier postal, le premier qui soit dirigé vers la mer par la voie aérienne.

Cinquante minutes après son départ, l'avion s'arrêtait à Mindouli où M. Alfassa avait d'importantes questions à régler. Vers 11 heures, il reprenait l'air et à 11 h. 30, il atterrissait à Pointe-Noire, à 500 km de Brazzaville, au milieu d'une foule émue. Par les moyens habituels, il faut compter trois à quatre jours — plutôt quatre — pour aller de Brazzaville à Pointe-Noire. Ce temps, M. Landiech l'avait réduit à 3 h. 45...

Le dimanche suivant, le 6 décembre, le gouverneur ayant réglé ses affaires à Pointe-Noire, l'avion repartait et en trois heures un quart couvrait les 500 km du parcours Pointe-Noire-Brazzaville.

Impressions de vol.

— Vous-même, Madame, avez volé là-bas avec M. Landiech ? Quelles furent vos impressions ?

— Délicieuses, naturellement. Une fois, je suis allée de Brazzaville à Mindouli, distant d'environ 150 km. Ma joie était grande. Nous avons mis à peu près une heure pour franchir cette distance. Malheureusement, le lendemain, j'ai dû regagner Brazzaville par les modes de transport terrestre. On a eu la complaisance à la Compagnie Minière, de mettre un train à ma disposition pour me conduire au village de Bembaloulou où la voie s'arrête : cependant, pour faire 40 km, j'ai passé, dans ce train, 8 heures. De Brazzaville, on eut l'obligeance de m'envoyer une auto pour me ramener : cette auto a quitté Bembaloulou à 4 heures et c'est seulement à 10 heures du soir qu'elle me déposa à Brazzaville ! Quatorze heures par voie ferrée et par route ; une heure par avion...

Une autre fois, j'étais allée avec une draisine de Brazzaville à Mindouli; partie à 7 heures le matin, j'étais à destination à 6 heures du soir. M. Landiech me ramena en avion, quelques jours après, en moins d'une heure.

J'ai volé aussi au-dessus de Brazzaville. Il faut connaître le Congo, l'avoir vu à la fois du sol et du ciel pour comprendre la beauté de ce pays et apprécier l'avion qui permet de tels spectacles. Les chutes du Congo, à la tombée du jour, sous les derniers rayons du soleil sont une chose admirable qui, à elle seule, suffirait à rallier les sceptiques à l'aviation coloniale.

Les Noirs admirent...

— Vous venez, Madame, de parler des sceptiques. Il y a donc, au Congo, des sceptiques ? De quel œil, les Européens d'une part, les Noirs de l'autre voient-ils les vols de M. Landiech ?

— D'un très bon œil !... L'opinion de la population blanche est très favorable à M. Landiech et à la cause qu'il sert. M. Landiech est très sympathique dans la colonie ; on apprécie sa ténacité, son courage, sa simplicité. Il est d'ailleurs un magnifique exemple pour les jeunes hommes qui arrivent là-bas et qui ont pour le chef-lieu une affection particulière... au point de ne jamais vouloir le quitter.

Quant à la population noire, M. Landiech est, pour elle, un être extraordinaire. Elle le désigne ainsi « celui qui a une main en bois et qui vole comme les oiseaux ». Le sentiment qu'il lui inspire est fait d'étonnement et d'admiration. Un jour, M. Landiech a voulu faire partager à son boy les charmes de l'aviation. Je ne vous cacherai pas que le boy n'en voyait guère la nécessité et qu'il fit mille difficultés avant de se laisser asseoir dans la carlingue. Quand le moteur partit, je crois bien que le bruit en était couvert par les cris d'effroi du boy... Mais, voyez l'efficacité des vols d'initiation : à l'atterrissage, la satisfaction la plus vive se lisait sur le visage du nègre... À peine descendu de l'avion, il fut entouré par ses compatriotes, longuement questionné, et jouit dès lors, auprès de ces derniers, d'une haute considération. Il se plaisait à exposer, avec force gestes et

force paroles, le vol de l'étonnant appareil ! « Il monte... il monte... et devient comme un papillon ».

Parfois d'ailleurs, l'admiration fait place à la crainte. Lors d'un voyage fait avec M. Couchet, directeur de la Compagnie minière, M. Landiech dut atterrir à Mafouana. Les nègres, habitants du village, se sauvèrent affolés, dans toutes les directions, devant le « démon qui descendait du ciel ! »

Les terrains.

— Et les « aérodromes », Madame, voulez-vous nous parler des « aérodromes » du Congo ?

— Les aérodromes sont de bien modestes terrains. M. Landiech en a aménagé deux. L'un à Mindouli, l'autre à Brazzaville. Chacun comporte un hangar construit en matériaux du pays. Celui de Brazzaville a dû être acheté par M. Landiech qui, de ses propres deniers, l'a payé plusieurs milliers de francs...

— Ainsi, M. Landiech n'a aucune aide officielle ? Il se sert de son avion à titre absolument privé ?

— Oui. Il se promène, voyage pour ses besoins personnels et aussi pour ceux de ses affaires. Son avion a d'ailleurs une utilisation industrielle très précieuse: Il lui sert à prendre des photographies aériennes en vue de l'exploitation des mines de cuivre auxquelles lui-même est attaché. Vous voyez donc que l'aviation n'a pas seulement, pour M. Landiech, des applications touristiques ou sportives, mais aussi, par les voyages et les prises de vues qu'elle permet, des applications utilitaires.

Je crois vous avoir dit tout ce qui pouvait vous intéresser...

— Encore un mot, voulez-vous ? Ne pensez-vous pas, éclairée comme vous l'êtes par l'œuvre de M. Landiech, que l'aviation a, aux Colonies et au Congo en particulier, un avenir immense devant elle ?

— J'en suis persuadée. L'aviation postale pourrait rendre dès maintenant de grands services ; grâce à elle, les lettres, de la côte à Brazzaville, seraient acheminées en trois ou quatre heures, là où il faut présentement trois à quatre jours au moins. L'aviation sanitaire pourrait jouer aussi un grand rôle... La difficulté, sur les grands trajets, me paraît résider dans les énormes différences de température que l'on rencontre en passant d'une région à une autre : au Congo, par exemple, c'est l'humidité — et une humidité considérable — qui domine ; dans la région du Tchad, c'est, au contraire, la sécheresse. N'y voit-on pas l'ivoire lui-même craquer... Mais ce sont là des problèmes qui intéressent vos techniciens : je me contente de vous rapporter la très belle besogne de propagande aéronautique qu'assure au Congo, un pilote français qui mérite, pour cette besogne, d'être connu et complimenté.

LE GRAND RAID D'UN PETIT AVION

DE BRAZZAVILLE À KOTONOU

(*Les Ailes*, 10 juin 1926)

Le pilote français Robert Landiech a accompli ce très beau voyage de 2.700 kilomètres sur un avion Caudron C. 60 à moteur IClérget 130 CV.

Voici une performance splendide, accomplie par un véritable touriste aérien et qui est passée presque inaperçue. Le sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique a eu lui-même la stupéfaction d'apprendre, par une note du ministère des Colonies, que le pilote Robert Landiech avait volé, sur son avion personnel, de Brazzaville à Kotonou,

sans préparation, sans aide officielle, par ses seuls moyens... Brazzaville-Kotonou, cela représente 2.700 km, soit une distance sensiblement supérieure à Paris-Moscou !

Pour les lecteurs des *Ailes*, il est vrai, Robert Landiech n'est pas un inconnu. Et ils se rappellent que, grâce à une interview de sa fidèle passagère, M^{me} Chaumel-Gentil, nous avons pu exposer ici — voir *Les Ailes* du 25 février — l'œuvre aéronautique extrêmement intéressante de ce pilote qui, depuis deux ans, se sert au Congo d'un avion Caudron C 50 tant pour les besoins de son travail que pour son plaisir.

On se rappelle aussi le beau voyage Brazzaville–Pointe-Noire que M. Landiech effectua le 3 décembre, toujours sur son unique Caudron acheté par lui au début de 1924.

C'est avec cet appareil que Robert Landiech a quitté Brazzaville le 21 mai dernier dans l'intention de se rapprocher le plus possible de Dakar. Il emmenait avec lui un chef d'atelier de la Compagnie minière du Congo, M. Radenen...

Dès la première journée, les deux aviateurs couvraient l'étape Brazzaville–Pointe-Noire–Port-Gentil, soit 1 000 km ; le lendemain, ils atteignaient Douala à 700 km de Port-Gentil ; puis après des péripéties variées et des atterrissages imprévus en cours de route, ils arrivaient enfin le 30 mai à Kotonou à 2 700 km de leur point de départ.

Que sont-ils devenus depuis ? À l'heure où nous écrivons ces lignes, ni le sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique, ni le Ministère des Colonies ne le savent... Rien d'étonnant à cela d'ailleurs, si l'on songe que ce raid est accompli par un véritable « amateur », ennemi de tout tapage officiel.

À son arrivée à Kotonou, Landiech avait fait part de son intention de gagner Dakar, en passant par Grand-Bassam, Bamako et Kayes bénéficiant ainsi des terrains d'atterrissage organisés par l'aviation militaire de l'A.O.F. S'il parvenait dans de bonnes conditions à Dakar, il ne renonçait pas à l'idée de poursuivre peut-être jusqu'à Paris... si son moteur voulait bien tenir jusque-là !

Mais n'anticipons pas sur la suite du voyage.

Ce qui est fait suffit déjà à justifier une très vive admiration pour ce pilote, grand blessé de guerre — M. Landiech n'a qu'une main — qui, simplement, sans bruit et sans réclame, entreprend et réussit au-dessus du continent africain, un raid de 2.700 km. Le fait d'avoir utilisé pour ce voyage un avion Caudron C. 60, qui, depuis deux années, vole sous le dur climat de l'Afrique Equatoriale, ajoute encore plus d'intérêt à la performance ; quant au moteur Clerget qui équipe cet avion, on ne peut vraiment que regretter sa disparition du marché aéronautique, lorsque des performances comme celle de M. Landiech viennent confirmer son étonnante endurance.

Attendons la suite du voyage... mais quelle qu'elle soit, applaudissons:au bel exemple que vient de donner un de nos trop rares touristes aériens...

Robert Landiech a dû renoncer à poursuivre son bel effort
(*Les Ailes*, 16 juillet 1926)

Robert Landiech a été contraint de renoncer à sa tentative alors qu'il avait accompli le plus difficile de sa tâche. Un télégramme de l'A.O.F. nous apprend en effet que, par suite, d'une rupture du réservoir d'essence, Landiech fut contraint de se poser sur un terrain extrêmement accidenté. L'appareil se brisa, heureusement sans mal pour ses occupants ; mais cet accident obligea le courageux pilote à abandonner son voyage. Il regagne la France par les voies normales.

La randonnée du Congo au Sénégal, sur un simple avion de tourisme Caudron, n'en reste pas moins très belle.

LE TOURISME AÉRIEN AUX COLONIES

Comment a pris fin le raid Landiech
(*Les Ailes*, 22 juillet 1926)

« Les Ailes » ont signalé jeudi la fin prématurée et regrettable du raid qu'avait si courageusement entrepris le pilote civil Robert Landiech. Voici de M. Landiech lui-même, quelques détails sur l'aventure qui provoqua l'interruption du voyage :

Notre voyage s'est terminé d'une façon plutôt brutale dans les plaines du Soudan.

Notre réservoir avant, huile et essence, avait déjà failli nous obliger à atterrir sur la forêt de la Côte d'Ivoire et nous avait contraints de reprendre contact avec le sol, au nord de la forêt, à Dimbokro. Ce réservoir fut réparé au mieux, avec les moyens dont nous disposions dans l'atelier du chemin de fer de Dimbokro ; ses avaries consistaient en plusieurs déchirures d'une longueur totale de 40 centimètres environ, tant dans la cloison de séparation de l'huile et de l'essence que dans les parois extérieures. Il s'ensuivait que l'huile et l'essence se mélangeaient et que le tout fuyait.

Le 29, nous pûmes atteindre Bouaké, premier but de notre voyage (les avions de l'escadrille de l'A.O.F. sont déjà venus jusqu'à Bouaké).

Le 30, nous repartions à destination de Sikasso et de Bamako.

La première partie du parcours s'effectua sans incidents malgré le gros temps. Mais, à 100 km avant d'arriver à Sikasso, une nouvelle déchirure se produisit dans le réservoir qui nous avait déjà causé des ennuis graves.

L'huile et l'essence commencèrent à se mélanger, puis brutalement, Radenen et moi fûmes inondés d'essence et d'huile.

Les verres de mes lunettes couverts d'huile, ne me permettaient plus de voir, mon mouchoir n'arrivait pas à enlever cette couche d'huile, tant le réservoir perdait.

J'ai dû enlever mes lunettes, et, à moitié aveuglé, je n'y voyais guère mieux.

Je craignais l'incendie, car l'essence coulait aussi sur les magnétos, mais je ne pouvais couper le moteur, car, en dessous de nous, la plaine était couverte d'arbres.

J'ai donc décidé, malgré le danger qu'il y avait à cela (nous étions à 1.200 mètres d'altitude), de nous rabattre vers le sud où j'avais cru remarquer un terrain meilleur, à 20 km de là environ.

J'ai pu atteindre le terrain repéré. L'essence coulait de plus en plus fort et nos vêtements étaient inondés d'essence comme si on les avait trempés dans ce liquide.

A 50 mètres du sol environ, j'amorçai un virage pour mettre l'avion face à la direction générale du vent. J'exécutai ce virage à la vitesse minimum, car je tenais absolument à atterrir lentement, de 2 à 4 mètres de hauteur.

Le terrain que je croyais bon était couvert d'arbustes ; un capotage nous eût été fatal par l'incendie qu'il aurait provoqué. Je voulais donc poser l'avion à plat, quitte à le briser.

J'étais loin, cependant de la perte de vitesse, puisque le virage précité fut exécuté à 30° environ sur l'horizontale et que les ailerons répondirent immédiatement quand je voulus redresser.

Mais l'air était assez violemment agité et une tornade venait vers nous. Brutalement, comme je terminais mon virage, l'avion se mit sur le nez, en perte de vitesse très franche et je perdis le contrôle des commandes, celles-ci étant molles, sauf le gouvernail de direction.

Nous piquâmes donc vers le sol, sous un angle voisin de la verticale et d'une hauteur de 30 mètres environ.

Au dernier moment, je pus cependant donner un coup très brutal de gouvernail de direction pour ne pas aborder le sol par le capot, ce qui eût entraîné notre mort. L'avion

obéit et ce fut l'extrémité d'une aile qui aborda le sol la première et se brisa, formant amortisseur. L'avion rebondit sur le capot et sur l'autre aile et finit par s'écraser entièrement à quelques mètres de là.

Radenen et moi étions indemnes, sauf de petits coups insignifiants. J'avais coupé les contacts et l'avion ne prit pas feu.

Nous étions à Ouankolodogou, à quelques kilomètres de la frontière sud du Soudan et à 400 km à peine de Bamako.

Mais notre voyage était terminé, et de l'avion, il ne restait plus que des débris.

Je suis très navré de cette panne stupide ; si j'étais arrivé, j'aurais été heureux de prouver, par l'état de l'avion, que les avions en bois résistent parfaitement à tous les climats.

Je suis heureux néanmoins, d'avoir pu accomplir la partie la plus difficile du trajet (4.000 km) et d'avoir assuré la liaison avec Bouaké.

Robert LANDIECH.

ÉTUDE ÉTIENNE NOUVEAU

Docteur en Droit

29, avenue Edouard-VII

(*Bulletin commercial d'Extrême-Orient*, 1^{er} avril 1927)

Par acte sous seing privé en date à Shanghai du neuf juin mil neuf cent vingt sept enregistré et déposé au rang des actes notariés sous le n° 48 en la Chancellerie du consulat général de France à Changhai, une société à responsabilité limitée a été constituée entre :

MM. Étienne Roderick Egal, commerçant demeurant à Changhai 4, route Vallon, d'une part ;

Et Robert Landiech, commerçant demeurant à Changhai, 4, route Vallon, d'autre part ;

Ladite société a pour objet les affaires d'importation et d'exportation entre la Chine et les pays étrangers et toutes opérations s'y rattachant directement ou indirectement.

La société a comme raison sociale « EGAL & CIE ».

Le siège social est à Changhai, 9, avenue Edouard VII. Il peut être transféré en tout endroit de la même ville ou dans toute autre localité par décision des associés. La société peut avoir en outre des succursales, bureaux ou agences en Chine et dans tous pays étrangers.

La durée de la société est fixée à 25 années entières et consécutives à dater du 30 juin 1927, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus aux présents statuts.

M. Egal apporte à la société la somme de sept mille cinq cents taëls de Changhai (Sh. Tls. 7.500),

M. Landiech apporte la somme de deux mille cinq cents taëls de Changhai (Sh. Tls. 2.500).

Le capital est fixé en conséquence à la somme de dix mille taëls de Changhai (Sh. Tls. 10.000) divisé en vingt parts de cinq cents taëls chacune.

En rémunération des apports qui précèdent, il est attribué à M. Egal quinze parts et cinq parts à M. Landiech.

Le capital peut être augmenté en une ou plusieurs fois par la création de parts nouvelles en représentations d'apports en nature ou autres espèces ou par tout autre moyen en vertu d'une délibération des associés.

La société est administrée par MM. Egal et Landiech en qualité de co-gérants.

Les gérants ont chacun les pouvoirs les plus étendus pour contracter au nom de la société; ils engagent la société par tous les actes portant la signature sociale.

Tous les actes concernant la société ainsi que les retraits de fonds ou valeurs, les mandats sur les banquiers, débiteurs ou dépositaires, et les souscriptions, endos, acceptations ou acquis d'effets de commerce, sont signés par l'un des gérants.

Il en est de même des actes de services journaliers, de la correspondance, des pièces comptables.

Les gérants ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la société, ils n'encourent de responsabilité personnelle que dans le cas où ils auraient commis une faute lourde l'exécution du mandat à eux confié, ou dans le cas où ils auraient agi au delà des pouvoirs que la société leur a conféré.

Pour l'exécution des présentes, les comparants font élection de domicile au siège social de la société avec attribution de juridiction au tribunal consulaire de Changhai.

Pour faire les dépôts et publications tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait des statuts.

Un exemplaire de l'acte susvisé a été déposé au greffe du tribunal consulaire de France à Changhai le quinze juin mil neuf cent vingt sept.

Pour extrait :
Étienne Nouveau

L'Aviation coloniale

Justes récompenses

(Les Annales coloniales, 13 août 1927)

Parmi les croix de chevalier de la Légion d'honneur au titre de l'Aéronautique (ministère du Commerce), nous avons noté celles de MM. ... Landiech Robert, pilote aviateur, qui a exécuté un voyage Brazzaville-Ouagadougou, plus de 4.000 kilomètres.

Cour criminelle de l'A. E. F. *(JOAEF, 15 février 1929)*

Par arrêté en date du 24 décembre 1928, sont désignés comme pouvant être appelés à faire partie de la Cour criminelle de l'A. E. F. dans la colonie du Moyen-Congo pour l'année 1929, les fonctionnaires et notables suivants :

.....

Landiech (Robert), directeur de la [Société Afrique et Congo](#)* ;

Cour criminelle de l'A. E. F. *(JOAEF, 1^{er} octobre 1939)*

Par arrêté en date du 7 septembre 1929, sont désignés comme pouvant être appelés à faire partie de la Cour criminelle de l'A. E. F., dans la colonie du Moyen-Congo, pour l'année 1929 :

MM. Cruchet (Émile), directeur de la Cominex ; Crémieu-Alcan (Étienne), directeur de l'Afrique et Congo ; Tirlet (Maurice), inspecteur rédacteur principal des contributions

directes, en remplacement de MM. Bourgeois (Jean), Chatenet (Martial), Landiech (Robert), qui ont quitté Brazzaville ; Maillet (René), trésorier-payeur, en remplacement de M. Lévêque (Alexandre), en instance de rapatriement.

OÙ L'ON RETROUVE UN PIONNIER...
DE PARIS À DAKAR, SUR UN « NORÉCRIN », AVEC ROBERT LANDIECH
(*Les Ailes*, 5 février 1949)

En 1924, ce pilote volait déjà au Congo, à bord d'un Caudron-Clerget, sur lequel il réalisa des randonnées remarquables pour l'époque. Vingt-cinq ans plus tard, il entreprend un voyage de 25.000 km. sur l'Afrique

.....
Robert Landiech caressait un projet audacieux : celui de rallier la métropole à bord de son C-60. Il tenta de le réaliser le 21 mai 1926, en emmenant avec lui le chef d'atelier de la Compagnie Minière du Congo : M. Radenen.

Il décolla de Brazzaville et se trouva le soir à Port-Gentil, ayant couvert 1.000 km. dans la journée. Le lendemain, il atteignit Douala et le surlendemain à Kotonou, à 2.700 km. de son point de départ. Hélas ! le rotatif Clerget exigeait de l'huile de ricin que Robert Landiech ne put se procurer à ses diverses escales. Et à Kotonou, le Clerget, soumis à un régime qui ne lui convenait pas, expira... C'est seulement le 25 juin que le C-60 put reprendre son vol en direction de Grand-Bassam et de Bouaké, où il vint atterrir le 29.

C'est alors que se produisit l'arrêt définitif du beau voyage. Alors qu'il était reparti de Bouaké et que l'avion n'était plus qu'à 400 km. de Bamako, la crevaison d'un réservoir, puis une véritable inondation d'essence et d'huile obligèrent Robert Landiech à se poser... comme il le put, sur un terrain de fortune.

L'équipage en sortit indemne, mais le C-60 fut réduit à l'état de débris. Dans « Les Ailes » du 22 juillet 1926, Robert Landiech a conté lui-même l'aventure. Depuis Brazzaville, 4.000 km. n'en avaient pas moins été parcourus au-dessus de la brousse, sans balisage, sans infrastructure, sans radio naturellement...

Vingt-deux ans ont passé. Le même Robert Landiech, pilote de la guerre 1914-1918, pionnier de l'Aviation privée coloniale, n'a rien perdu de sa foi aéronautique, de son allant, de son enthousiasme. Et parti le 9 janvier dernier de Guyancourt, il a ainsi commencé un vaste périple de 25.000 km., dont la première partie, de Paris à Dakar, a été réalisée dans des conditions particulièrement intéressante. Mais, depuis le raid de 1926, l'Aviation a progressé et, cette fois, c'est à bord d'un « Norécrin » quadriplace, à moteur S.N.E.C.M.A.-Régnier 4-LO, que Robert Landiech, accompagné de sa femme, a entrepris son voyage. Les temps ont changé, le matériel aussi, mais le pilote est resté le même, et il vient de le démontrer.

Le « Norécrin » de Robert Landiech appartient au « [Matériel Colonial](#) », société pour l'exploitation forestière [faux] en A.O.F. et en A.E.F., et dont le siège est à Douala, au Cameroun. L'appareil porte le numéro de série 181, et il est immatriculé « F-BEUT ». Il est admirablement équipé : double commande, P.S.V. ¹, démarreur électrique alimenté par une batterie que recharge une génératrice entraînée par le moteur, réservoir supplémentaire de 75 litres.

Le dessus des ailes est peint en damiers rouges et blancs afin de faciliter le repérage de l'appareil en cas d'atterrissage forcé dans la brousse ou la forêt.

Nous publions plus loin le « journal de bord » du F-BEUT dans son voyage Paris-Dakar. Dans leur extrême concision, ces notes sont édifiantes et fort intéressantes.

¹ Pilotage sans visibilité.

Ajoutons seulement que le moteur S.N.E.C.M.A.-Régnier a consommé au total, sur Paris-Dakar, 744 litres d'essence. Ajoutons aussi, à l'honneur du « Norécrin », cette déclaration de Robert Landiech à son arrivée :

— Je suis très satisfait de l'appareil, qui répond exactement à ce que j'en attendais. C'est un avion en lequel on peut avoir la plus grande confiance. La cellule est parfaitement réglée. La génératrice charge bien. Le démarreur électrique me donne entière satisfaction et tout l'équipement P. S. V. fonctionne correctement.

Robert Landiech se propose maintenant de couvrir un large circuit passant par Kayes, Segou, Ouagadougou, Abidjan, Lomé, Kotonou, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Brazzaville, Bangui, Fort-Archambault, Fort-Lamy, Zinder, Niamey, Gao, Bamako et retour à Dakar. Ce qui fera, avec Paris-Dakar, 25.000 kilomètres.

Le gouverneur de la Côte d'Ivoire
et son secrétaire général ont trouvé la mort
dans un accident d'avion
(*La Croix*, 29 juin 1952)

LE gouverneur de la Côte d'Ivoire, M. Pierre Pelieu et son secrétaire général, M. Aimé Cristiani, ont trouvé la mort dans un accident d'aviation.

Ils avaient pris place dans un avion de tourisme Norecrin, piloté par M. Landieche [sic], qui fut tué également. L'appareil survolait Abidjan, lorsque, soudain, il s'abattit sur la lagune à la suite, semble-t-il, d'une perte de vitesse dans un virage effectué à basse altitude.

La nouvelle de l'accident a été connue plus tard à Dakar et a été accueillie avec consternation au gouvernement général. Une absoute a été célébrée à la cathédrale de Dakar pour le repos de l'âme des trois victimes.

Né en 1916, M. Pelieu, ancien élève de l'École de la France d'outre-mer, avait fait toute sa carrière dans l'administration coloniale. Il avait été nommé au poste de gouverneur de la Côte d'Ivoire, le 25 avril 1952.

M. Cristiani, né en 1904, était secrétaire général de la Côte d'Ivoire depuis le 12 décembre 1951.

M Landiech, pilote de l'appareil, était une personnalité fort connue du commerce ouest-africain. C'était un pilote chevronné qui avait fait la guerre de 1914-1918 dans l'aviation de chasse. Il avait déjà parcouru plusieurs fois avec son appareil l'A. O F., l'A. E. F. et le Cameroun.

AVIS DE DÉCÈS
(*Climats*, 9 juillet 1952)

— Le président, le conseil d'administration et les membres du personnel du Matériel colonial font part du décès de M. Robert Landiech, administrateur-directeur général, survenu accidentellement à Abidjan, le 27 juin 1952. Les obsèques ont été célébrées à Agen, lundi 7 juillet.

L'inhumation a eu lieu à Monsempron-Libos (Lot-et-Garonne).

ET ROBERT LANDIECH ?
(*Les Ailes*, 12 juillet 1952)

Nous avons signalé le navrant accident aérien d'Abidjan dans lequel ont trouvé la mort le très beau pilote qu'était Robert Landiech, le gouverneur Pierre-François Pelieu et le secrétaire général Aimé Cristiani.

Nous n'avons pas eu, depuis, la moindre nouvelle sur les causes présumées de ce douloureux événement. Il semble, nous l'avons dit, qu'elles résident dans un décrochage classique, au cours d'un vol accompli à basse altitude sur Abidjan, en virage, alors que les occupants de l'avion procédaient à une inspection des grands travaux dont la ville est l'objet.

La presse quotidienne a publié, lundi, le texte de la citation à l'Ordre de la Nation, de MM. Pelieu et Cristiani. Citation qu'on ne peut qu'approuver et dont étaient bien dignes ces deux grands serviteurs du pays. Mais il eut été bon et juste que celui qui tomba avec eux fut aussi honoré d'une telle citation. Or, rien de semblable, concernant Robert Landiech, n'a été publié.

Cette omission est, à nos yeux, infiniment regrettable. Robert Landiech fut un très grand pilote militaire avant d'être un magnifique pionnier de l'Aviation d'Outre-Mer.

Il a servi l'Aviation et la France en héros. L'oublier constituerait une injustice flagrante.

Un pionnier de l'Aviation française d'Outre - Mer
LE SOUVENIR DE ROBERT LANDIECH
(*Les Ailes*, 3 janvier 1953)

Robert Landiech (1896-1952)

Un pilote, héros de la guerre 1914-1918, un défricheur, un exemple magnifique pour l'Aviation privée de l'Union Française, tel fut Robert Landiech qui tomba au service de celle-ci.

ON n'a pas oublié l'accident d'Abidjan, survenu le 28 juin dernier et dans lequel disparut, avec le gouverneur Pelieu et le secrétaire général Cristiani, celui qui pilotait l'appareil : Robert Landiech. Avec Robert Landiech, l'Aviation privée a perdu, ce jour-là, une personnalité de premier plan, un pionnier... Sept mois ont passé depuis sa disparition. Mais il n'est cependant pas trop tard pour apprendre à ceux qui ne le savent pas, combien était, combien reste extrêmement attachante la personnalité de celui qui tomba à Abidjan, le 28 juin. En retraçant sa brillante carrière, on regrette — comme nous avons trop souvent, hélas ! l'occasion de le regretter pour d'autres aussi — de ne pas lui avoir rendu de son vivant un hommage qu'il méritait pleinement. Car c'était vraiment une très belle figure dont l'Aviation pouvait être fière.

Robert-Pierre Landiech était né à Monclar-d'Agenais, dans le Lot-et-Garonne, le 6 décembre 1896. Après être passé par une École professionnelle et avoir préparé les Arts et Métiers, ses études sont interrompues par la guerre : dès le début de 1915, il est affecté au 5^e Cuirassiers à Tours. Mais l'Aviation l'attire ; il demande à passer dans ses rangs, est agréé et part en école de pilotage. Il est breveté le 18 juin 1916 sur Voisin. Il séjourne successivement à Avord en juillet, à l'École de bombardement, où il continue de voler sur Voisin, puis sur Farman : en août, à l'École de perfectionnement. En septembre, on le retrouve au Plessis-Belleville, au Groupe de la division d'entraînement, en attendant son départ au front.

C'est à la fin du même mois de septembre 1916 que Robert Landiech arrive effectivement au front, à l'Escadrille Sal-208 que commande le capitaine Grimault — qui, aujourd'hui, préside aux destinées de l'O.F.E.M.A. Robert Landiech restera de longs mois à l'escadrille : quand il y parvient, il n'a que 36 heures de vol ; lorsqu'il la quittera,

le 8 mai 1918, il aura ajouté, à ce total, 140 autres heures de vol. Il aura combattu au-dessus de la Somme, de Verdun ; il aura été abattu trois fois . Il aura successivement piloté le Farman, le Dorand, le Sopwith, le Bréguet-Fiat...

La date du 8 mai 1918, qui mit fin à la carrière militaire de Robert Landiech, fut, pour lui, une date dramatique et glorieuse. En pleine nuit, au cours d'une mission, à bord d'un Breguet-Fiat, un obus atteint l'appareil : un éclat de cet obus enlève la main gauche de Landiech ; un autre lui laboure l'avant-bras... Il a un observateur à bord ; il a la charge de l'avion. Il réussit à ramener l'un et l'autre dans les lignes françaises où il se pose, avant de s'écrouler...

Il est évacué, soigné, mais aussi amputé. Il est réformé : avec la Médaille militaire, la Croix de Guerre et cinq citations. Ce héros magnifique de l'Aviation française, qui l'a connu alors, qui l'a connu ensuite ?

Cependant, il s'est rétabli... avec une main en moins. En 1918, le ministère du Ravitaillement envoie Robert Landiech à Rufisque, chargé de monter et de diriger une usine de décortilage d'arachides². Trois ans après, il se rend au Congo où, cinq années durant, il dirigera la Compagnie minière du Congo Français, à Mindouli.

Il n'a point oublié l'Aviation. Il songe aux services qu'elle pourrait rendre là-bas... Et, peu après, au cours d'un congé dans la Métropole, il reprend son entraînement au Crotoy, chez Caudron. Avec la seule main qui lui reste, il retrouve sa maîtrise, il redevient le grand pilote qu'il a été de 1916 à 1918.

Il achète un avion, un petit Caudron C.-60, le fait venir au Congo et l'utilise intensément pour voyager entre Mindouli, Brazzaville, Pointe-Noire. Il s'en sert pour faire de la prospection minière, forestière, géologique, pour accomplir, avec, comme passager, le gouverneur Alfassa, la première liaison postale entre Brazzaville et Pointe-Noire. Le C.-60 est équipé d'un moteur Clerget : il allait en « user » cinq, entre mai 1923 et mai 1926 !

Mais Robert Landiech caresse un grand projet : utiliser l'avion privé pour relier le Congo et la Métropole. En 1926 !... En mai de cette année-là, il s'envole effectivement en direction du Nord, emmenant avec lui le chef d'atelier de la Compagnie minière du Congo français. Ils survolent — les premiers ! — la côte Sud de l'Afrique Equatoriale Française, la côte des possessions britanniques. Ils se posent successivement sur les terrain repérés : presque tous ceux qui existent actuellement sur le parcours ont été défrichés en vue de ce raid audacieux. Hélas ! sur la Haute Côte d'Ivoire, à Ouangouloudougou, le réservoir éclate littéralement en l'air : c'est l'atterrissage forcé, dans la brousse, à 290 km. du prochain terrain prévu... L'avion était partiellement brisé. La tentative n'en avait pas moins constitué la première réalisation positive d'une liaison vers la Métropole. La démonstration était faite des possibilités de cette liaison.

En 1927, on retrouve Robert Landiech au Congo. Il est directeur de la « [Galtransaf](#) », entreprise qui exploite des bateaux allant de Brazzaville à Bangui et un chantier de constructions navales. Il demeure à ce poste jusqu'en 1930. À la mort du président de la compagnie, M. Fondère, il passe trois années à Léopoldville.

En 1936, il devient, en Côte d'Ivoire, directeur de la « [Manutention Africaine](#) » et le reste jusqu'en 1939 : à la déclaration de guerre, il s'installe à Dakar où il est agent général de la même entreprise.

En 1944, le gouverneur général Cournarie lui demande de partir aux États-Unis avec la Mission d'achats de l'A.O.F. ; il est particulièrement chargé d'acquérir en Amérique le matériel nécessaire à la remise en état des chemins de fer fédéraux. Tandis qu'il s'acquitte de ce soin, il fait la connaissance, à New-York, du gouverneur Pelieu, chef de la Mission Française, avec qui il travaillera trois années durant et avec qui aussi, hélas, il devait, plus tard, trouver la mort dans l'accident d'Abidjan.

² Probablement la [Société industrielle africaine](#).

En 1945, il est promu officier de la Légion d'honneur ; il avait été nommé chevalier quelques années auparavant, au titre de ses activités aériennes, de son brillant passé d'aviateur de guerre et de son incontestable qualité de pionnier de l'Aviation coloniale.

En 1947, il fonde, avec quelques amis, une entreprise d'importation de matériel routier, minier, forestier : le « [Matériel Colonial](#) », dont il est nommé administrateur-directeur général pour l'A.O.F. À la tête de cette entreprise, il ne peut pas ne pas songer aux services que lui rendrait, dans l'exercice de ses fonctions, un avion privé bien adapté à celles-ci. En janvier 1949, après un séjour en France, il regagne Dakar à bord d'un « Norécrin ». C'est pour Robert Landiech l'occasion d'une magnifique randonnée que « Les Ailes », d'ailleurs, ont rapportée en son temps et qui est, en quelque sorte, la consécration de l'œuvre du pionnier qu'il a été plus de vingt ans auparavant. Ce voyage se complète d'un long périple qui mène le « Norécrin », Robert Landiech et M^{me} Landiech jusqu'au Congo français, au Congo belge, au lac Tchad.

C'est un équipage magnifique que celui-là, qui provoque la sympathie partout où il passe. Robert Landiech et sa femme sont, l'un et l'autre, pleins d'allant, de foi, d'enthousiasme confiant. Elle ne se contente pas d'être pour lui la passagère affectueuse ; elle est, tour à tour, et suivant les besoins, navigateur, hôtesse et même, à l'occasion, mécanicienne. Elle prend parfois les commandes et si ce n'était le manque de temps et les formalités à accomplir, elle serait parfaitement capable de subir les épreuves du brevet.

Trois fois, Robert Landiech est revenu de la Métropole en Afrique, à bord du même « Norécrin ». Durant l'été 1951, il profita d'un nouveau séjour en France pour accomplir un véritable tour d'Europe, au cours duquel il survola la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, la Grande-Bretagne. C'est à cette époque que nous devons le rencontrer pour la dernière fois à Paris.

Le 28 juin 1952 se produisait, à Abidjan, le navrant accident que l'on sait et qui n'aurait peut-être pas eu d'aussi tragiques conséquences si l'appareil, qui s'était posé à plat, n'était venu percuter au sol, en pleine vitesse, une malencontreuse butte de terre contre laquelle il s'écrasa.

Le corps de Robert Landiech fut ramené en France quelques jours plus tard, par avion, avec ceux du gouverneur Pélieu et du secrétaire général [Cristiani](#). Il repose dans son pays natal où est venue s'installer, pour être plus près de lui, celle qui fut si longtemps la compagne de ses vols, de ses équipées africaines et qui forma ainsi, avec celui qui fut l'un des plus beaux pilotes de notre Aviation privée, un équipage modèle.
— G. H. [\[Georges Houard\]](#)

Médaille de l'aéronautique
(à titre posthume)
(*Les Ailes*, 3 janvier 1953)

Robert Landiech, pilote militaire de la guerre 1914-1918, puis pilote privé (1.608 heures de vol)
