



Pierre Viré
(coll. Henri Bernet).

Pierre Viré est né à Koléa, près d'Alger, le 15 octobre 1903. Il meurt le 29 novembre 1949 à Lyon dans l'accident du « DC 4 » d'Air-France, immatriculé « F-BELO ». Il avait 46 ans. Son père Camille, Louis, Émile Viré, (1865-1913), avocat à Bordj-Ménaïel, est issu d'une famille de Seine-et-Marne. Sa mère, Émélie, Victorine, née Duclert-Pichot est d'origine normande.

Pierre Viré

Pionnier de l'aviation et homme de dialogue

Henri Bernet, Edgar Scotti

Après le décès de son mari en 1913, alors que Pierre Viré n'a que dix ans, Mme Viré quitte Bordj-Ménaïel et se retire à Alger. Pour Pierre, c'est d'abord l'école primaire, puis le lycée Bugeaud. A sa sortie en 1919, attiré par la mer, comme de nombreux jeunes d'Alger, alors qu'il n'a que seize ans, il embarque comme matelot pour payer sa traversée Alger-Marseille. Il entre à l'école de radiotélégraphie de cette dernière ville et y obtient son brevet de radiotélégraphiste. Du 20 novembre 1923 au 20 mai 1925, il accomplit son service militaire dans la Marine nationale. Après une courte période effectuée dans la marine marchande, Pierre Viré est engagé, le 1^{er} décembre 1925, en qualité de radiotélégraphiste à bord des vedettes des lignes aériennes Latécoère de Toulouse. Ses talents de narrateur seront très vite appréciés par les lecteurs de la *Dépêche Algérienne* où il écrit dans la rubrique « *Bruits d'ailes et de moteurs* ».

Mais qui était Pierre Viré?

Successivement marin, aviateur, sauveteur intrépide, écrivain de grand talent, Pierre Viré était un homme d'action au grand cœur. Il était épris de

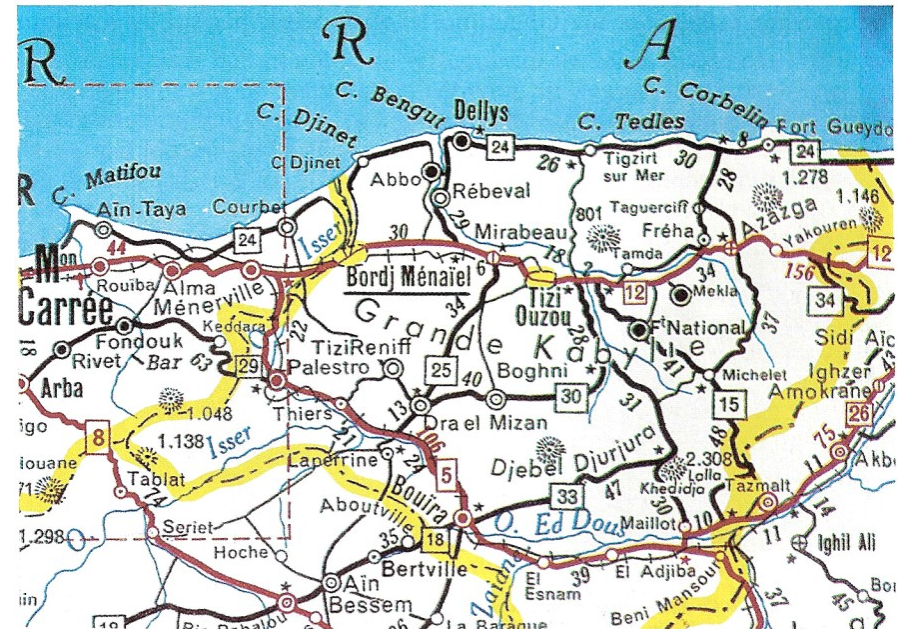
l'Algérie et de tous ceux qui y vivaient. Comme Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry et Albert Camus, dont il était l'aîné de dix ans, Pierre Viré est une de ces "figures de proue". Il intitulera d'ailleurs ainsi un de ses ouvrages publié en 1945 chez Flammarion.

Une cohorte d'hommes de légende

Pierre Viré a inspiré de nombreuses vocations, non seulement d'aviateurs mais aussi d'hommes d'action. Il fait désormais partie de cette cohorte d'hommes de légende qui, par leur volonté, savaient dépasser la simple maîtrise, alors balbutiante de leurs machines volantes, pour propager par la plume et par le théâtre des valeurs d'abnégation et de générosité vis-à-vis de leurs contemporains. Leur intrépidité en faisait des hommes de cœur toujours proches de leurs semblables.

Ces familiers de l'aventure et de ses dangers transposaient dans leur vie quotidienne des sentiments d'affectueuse solidarité nés durant les vols de l'*Aéropostale* en Méditerranée ou au-dessus du Sahara. Ils nous ont laissé des témoignages d'envergure et des messages dont on ne se souvient, hélas! que sporadiquement à l'occasion d'une rencontre fortuite.

Ces hommes avaient adopté cette phrase d'Antoine de Saint-Exupéry: « *Etre homme, c'est précisément être responsable, c'est sentir en posant sa pierre que l'on contribue à bâtir le monde* ».



À la rencontre de Pierre Viré

Aller à la rencontre de Pierre Viré, ce n'est pas se livrer à un banal et stérile exercice de retour sur le passé. Cela reste une démarche de mémoire effectuée vers un homme oublié dont le souvenir de sa trop courte vie est tonique et régénérateur. Après un bref passage dans la marine marchande, Pierre Viré embarque en qualité de radio sur le «*Jonquille*», un ancien chasseur de sous-marins de la Marine nationale construit en 1918 à Lorient et désarmé dans ce port. Fin février 1927, après trois mois de remise en état, le «*Jonquille*» prenait la mer afin de rejoindre sa base de Palma de Majorque pour le dépannage des hydravions de la ligne Oran-Alicante. Au cours d'une violente tempête de sud-ouest, le navire se trouvait en difficulté dans le golfe de Gascogne. En raison de l'état de la mer, les hélices tournaient fréquemment dans le vide, les paliers d'arbre chauffaient dangereusement. L'arrêt d'un moteur entraînait une panne d'éclairage, alors même qu'un début d'incendie se déclarait près d'un réservoir d'essence. C'est dans ce local clos, envahi par les gaz brûlés des moteurs, les vapeurs d'essence ainsi que par les émanations acides provenant des batteries d'accumulateurs, que Pierre Viré, guidé par un instinct animal de survie, parvenait à éteindre l'incendie et à se retrouver sur le pont. Pour sa sortie du local, il s'est souvenu, non pas des manœuvres à effectuer, mais d'un camarade carbonisé dans les mêmes conditions lors de l'explosion, à Carthagène, d'un autre navire de l'*Aéropostale*. L'instinct forcené d'un homme aux prises avec un danger mortel avait pris le pas sur les réactions



Le «*Jonquille*». Ce navire de soutien aux hydravions de la ligne Marseille-Alger, vit en 1927 les débuts de Pierre Viré à l'*Aéropostale* (coll. Pierre Griffe, cdt!).

de l'esprit. Cet événement lourd de conséquences pour Pierre Viré, grièvement brûlé et pour tout l'équipage du «*Jonquille*» menacé d'un dramatique naufrage, est relaté dans le tome premier du chapitre VII de *Tout va bien* (préface de Jean Mermoz).

Pierre Viré, radionavigant

À partir d'octobre 1928, une carrière de radionavigant à bord de l'hydravion Latécoère «*32 F-AITV*» s'ouvrait pour Pierre Viré. À une époque où les moyens de guidage et de repérage étaient des plus rudimentaires par rapport aux techniques actuelles, le radionavigant était tout à la fois les yeux et les oreilles de l'équipage. Le radiotéléphone par VHF ainsi que le repérage par Loran, les procédures de navigation fondées sur la position des astres, sans oublier le GPS (Global Positioning System), ne furent mis en service que beaucoup plus tard après la Seconde Guerre mondiale. Les liaisons radio se déroulaient en graphie sur ondes courtes ou longues et en morse. Le radio contrôlait aussi l'exécution du plan de vol par le moyen d'un radiogoniomètre à cadre orientable qui permettait de mesurer les angles relevés entre l'appareil et différentes stations émettrices et de reporter leur position sur une carte. La fragilité de cet équipement, cadre et lampes d'émission-réception à filaments, dangereusement exposé aux perturbations de tous ordres (vents de sable, orages, chocs mécaniques à l'amerrissage ou à l'atterrissage, «*lorsqu'un pilote cassait du bois*»), condamnait l'équipage au «*silence radio*» en mer ou dans un désert inhospitalier. Ces techniques balbutiantes de télécommunication s'ajoutaient aux dangers des débuts d'une navigation aérienne au-dessus de contrées hostiles. Une panne de moteur à la suite de la rupture d'une pièce ou d'une durite entraînait la pose de l'appareil dans des conditions difficiles. Après l'arrêt du moteur, la défaillance des lourdes batteries d'accumulateurs électriques, condamnait le radio à recourir à d'invraisemblables moyens de fortune pour relever latitude et longitude et les transmettre aux sauveteurs.

Pierre Viré a, durant toute sa vie, exercé pleinement, au sens le plus large du terme, la fonction de radio dont la raison d'être est de rester de façon constante à l'écoute des autres.

Pierre Viré, sauveteur

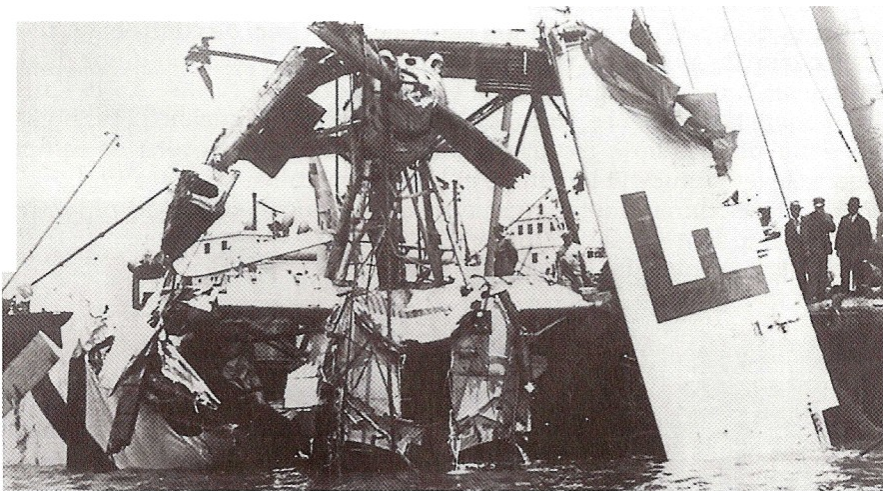
En 1927-1928, l'hydravion est un moyen de transport très exposé aux accidents. Le 14 juillet 1927, Pierre Viré participe spontanément au sauvetage de l'équipage d'un «*Goliath*» de la Marine nationale en perdition dans la rade d'Alger.

Le 10 octobre 1928, à quelques jours du vingt-cinquième anniversaire de Pierre Viré, le «*LATE 32 F-AITV*» s'envole d'Alger pour Marseille avec escale de ravitaillement à Palma de Majorque. La panne d'un moteur

contraint le pilote Féru, dont c'était la première traversée, à se poser par grosse mer au nord de l'île. Pierre Viré n'a que le temps de signaler l'amerrissage et de sortir le canot pneumatique, que ses aptitudes de nageur lui permettent de gonfler dans l'eau avec un soufflet (le gonflage immédiat par bouteille d'air comprimé n'existait alors pas). Une vedette de sauvetage, basée à Palma, les recherche en vain dans la nuit; mais faute de fusées ou de lampes électriques, les naufragés ne peuvent lui signaler leur présence. En raison de ses connaissances en matière de navigation, Pierre Viré conduit le pilote Féru et le mécanicien Loertscher dans une crique minuscule au pied du Puig-Major où se trouvait une usine hydro-électrique, dont le personnel se porte aussitôt à leur secours.

Le 22 mai 1929, dans le bassin de l'arrière-port de l'Agha à Alger, Pierre Viré, en réserve sur la vedette de remorquage, plonge à de multiples reprises pour tenter de sauver les deux passagers et l'équipage du « CAMS 53 F-AISX ». Cet appareil avait heurté une épave au cours du décollage à quatre heures du matin par vent de nord-est.

Ce naufrage coûta la vie à quatre personnes: le capitaine Armani et son épouse, le radio Canal et le mécanicien Dupont dont le corps n'a jamais été retrouvé. Seul le pilote Max Ringel a pu être sauvé. Ce jour-là, Alger et l'arrière-port étaient en deuil.



Mai 1929, l'épave démantelée du « CAMS 53 F-AISX » va être déposée près des hangars du quai de Caen dans le bassin de Mustapha (coll. Maurice Créto).

Quelques années plus tard, le 11 janvier 1933, dans la passe sud du port d'Alger, Pierre Viré plonge à nouveau pour secourir le pilote Roger Féru et le mécanicien Georges Deloustal, dont l'appareil, un « CAMS 53 F-AISV », a capoté au moment de prendre son envol pour Marseille. Ce naufrage coûta la vie du radionavigant Albert Laget, dont le corps entraîné par de forts courants n'a pu être retrouvé.

Le 9 février 1938, l'hydravion Lioré et Olivier, « Ville de Bône », assurant la ligne Marignane-Ajaccio-Tunis, dont le pilote a été trompé par le brouillard, s'écrase au décollage sur une jetée en construction à proximité de son point de départ et prend feu. Cet accident coûta la vie à six personnes dont celle du pilote Pierre Burello, du radionavigant Étienne Maury et du mécanicien Jean Le Stradic et à trois passagers. Une fois de plus, Pierre Viré intervint courageusement en plongeant sous la couche d'essence enflammée pour porter secours aux rescapés groupés dans la partie de l'hydravion qui n'avait pas été atteinte par les flammes. Une fois de plus, sa volonté de porter secours, servie par de remarquables capacités de nageur lui permit de sauver le pilote Parizot ainsi que plusieurs passagers. Ces tragiques accidents sonnaient le glas des relations hydro-aériennes entre la France et l'Afrique du Nord.

Le dévouement de Pierre Viré ne s'est pas limité aux sauvetages en mer. Il manifesta sa solidarité avec tous ses frères qui se dépensaient sans compter, pour le développement de la ligne. En avril 1930 et durant plusieurs jours, avec le chef pilote Charles Poulin et le mécanicien Lavidalie, Pierre Viré avait sillonné le Tanezrouft à la recherche de l'équipage Goulette, Bourgeois et Marchesseau, retrouvé exténué sur la piste de Kidal par un groupe mobile saharien.

Toujours dévoués envers ceux qui se trouvaient en danger, perdus dans le désert, le chef pilote Poulin, Pierre Viré et Picard décollaient d'Alger le 2 février 1932 à bord d'un « Laté 26 F-AJCF ». Ils partaient à la recherche du « Farman 190 F-ALHG », qui tentait de relier Paris à Tananarive via Oran, In-Salah, Tamanrasset, où il n'arriva jamais. Son équipage, composé de Réginensi, Touge et du radio Lénier, était retrouvé mourant de soif grâce à une liaison radio de fortune établie par Lénier pour indiquer leur position dans le Tanezrouft, alors que des émissions inexplicables annonçaient leur sauvetage par une voiture, ou leur atterrissage à 500 km du lieu où ils se trouvaient réellement.

Cet acte criminel nécessita l'intervention, durant six jours, de plusieurs appareils pilotés par le colonel Joseph Vuillemin, le lieutenant-colonel Pierre Weiss, le lieutenant Bernard pilote rescapé de l'atterrissage forcé de l'avion du général Henry Laperrine dans le Tanezrouft en 1920, le lieutenant Levrey. Il y avait d'autres équipages, dont celui du « Laté 26 F-AJCF » de l'Aéropostale où se trouvait Pierre Viré.



l'hydravion Air-France n° 1 « Ville de Tunis » « LéO-242 », quadrimoteur, « Lioré et Olivier ». Moteur Gnôme et Rhône de 350 CV, 12 à 15 passagers, en service sur les lignes de la Méditerranée.
Peinture d'Albert Brenet (coll. Henri Bernet).

En 1933, Pierre Viré participe aux recherches de Lady Bailey, aviatrice anglaise.

Le 26 février 1934, le pilote Parizot et Pierre Viré, en escale à Casablanca, se portent au secours du « Latécoère 28 F-AJPA ». Assurant la ligne d'Amérique du Sud et alors qu'il venait de quitter Agadir, il était contraint de se poser en pleine nuit au sud du cap Juby en zone de dissidence du cap Bojador dans le Rio de Oro. En plus de l'équipage Goret-Marret-Reig, il y avait à son bord, le pilote Bourgat qui rejoignait son poste à Dakar et l'interprète Abdallah.

À l'atterrissage par nuit noire, le mécanicien Jean Reig était tué, tandis que le pilote Marcel Goret, le radio Frédéric Marret, Henri Bourgat et l'interprète Abdallah, grièvement blessés étaient secourus par le pilote Jean Chans el, le radio Matti et un interprète. Le 27 février 1934, Parizot et Pierre Viré recueillirent le corps de Jean Reig dépouillé de ses vêtements ainsi que ce qui restait du courrier. Le témoignage de ses multiples et périlleux sauvetages montre chez Pierre Viré ce souci constant de venir en aide, d'être utile et de servir les autres, sans en tirer le moindre profit personnel.

Pierre Viré fraternel

Marin, aviateur, sauveteur et écrivain, ainsi que le classait Henry Bordeaux dans la préface d'une de ses œuvres intitulée : *Au péril de l'espace*, Pierre Viré

considérait aussi les autres hommes qui vivaient en Algérie, comme ses frères. Courageux et fraternel contre les éléments, sur l'eau ou dans les sables du Sahara, il ne l'était pas moins devant les hommes. Aussi, c'est animé de ce même courage, qu'en 1944, durant la campagne d'Italie, il se fait le défenseur d'un tirailleur molesté par des soldats alliés en goguette. Devant ce tirailleur qu'il ne connaît pas, Pierre Viré a peut-être revu un vieux tirailleur algérien surnommé « Tonkin » qui, alors qu'il était enfant, au cours de promenades dans les collines qui descendent jusqu'à Dellys, autour de la baie des Salines, lui apprenait déjà le respect dû au drapeau français ... Ce jour-là, en Italie, bien loin de la baie scintillante sous le soleil, ce soldat reconnaissant de l'aide apportée contre des agresseurs plus nombreux, le remerciait d'un vibrant « Saha ya khouïa » ⁽¹⁾ (cf. Me Augustin Ibazizen, *Racines*, in *l'algérien* n° 7 du 15 septembre 1979).

Pierre Viré partage ses connaissances

Il ne limite pas son champ d'action à ceux qui sont en danger à bord d'un bateau, d'un hydravion ou d'un avion. Par ses rubriques publiées dans les années trente, il ouvre à l'intention d'adolescents curieux de connaître les techniques encore balbutiantes de la radiotélégraphie, de larges perspectives de découverte d'un langage universel qui ne va plus cesser de se développer. Cela malgré un cortège de troublantes incertitudes inhérentes à la fragilité des appareils utilisés (fading, brouillage, harmoniques ou fréquences multiples).

Pierre Viré, écrivain

Dans son roman, *Fortune de mer*, publié chez Gallimard en 1938, il relate la curieuse énigme de la disparition, au cours de la nuit du 9 au 10 décembre 1934, du cargo « Schiaffino XXIV ». Ce navire de 75 m de long, dont la cheminée rouge à large bande noire s'ornait d'un « S » blanc, avait à son bord

« La meule du destin s'est mise en marche, mais dites, il n'est pas possible que nous ne fassions rien pour l'arrêter » (Augustin Ibazizen)



PierPierre Viré (coll. particulière).

vingt et un hommes d'équipage auxquels s'ajoutaient deux passagers. Il avait appareillé de Port-Saint-Louis-du-Rhône, dimanche 9 décembre à 16 heures pour Sète où il était attendu lundi la au matin, mais il n'y a jamais accosté ... Au cours de cette même nuit du 9 au 10 décembre, l'officier radio du vapeur « *Goré* », qui veillait sur une longueur d'ondes inusitée sur les navires, avait perçu dans le brouillage un appel de détresse du « *Schiaffino XXIV* ». Or, il n'y avait pas de radio à bord de ce bâtiment, perdu corps et biens au large du Grau-du-Rai. Par Jean Dabry, prestigieux navigateur qui fit partie de l'équipage de Jean Mermoz pilote et de Léon Gimié radio, lors de la première traversée aérienne postale sur l'Atlantique sud, nous savons que Pierre Viré a publié une étude sur le perfectionnement des équipages français et ceux de la compagnie belge Sabena. Enfin, sur les plans techniques et scientifiques, il a anticipé sur l'évolution de l'automatisation dans la construction des appareils modernes. L'enfouissement de son souvenir dans l'oubli le plus profond provient de ce que Pierre Viré n'a jamais rien revendiqué pour lui. Dans un article rédigé pour la *Dépêche Algérienne* sur la chute de Corbigny de « *l'Émeraude* », un trimoteur d'Air-France qui devait faire figure honorable sur les routes aériennes du monde, Pierre Viré et Raymond Faouën faisaient le constat cruel, mais toujours actuel que l'homme n'est pas totalement maître des forces qu'il pense avoir domestiquées. Ce texte se terminait par la conclusion suivante: « *Ainsi la sécurité, but que s'impose l'aviation de transport est visée par tous les moyens et obtenue en grande partie. Cette sécurité est-elle absolue? L'aviation, comme tout ce qu'édifie la main de l'homme, est marquée du sceau de l'imperfection. Alors que les paquebots les plus modernes s'embrasent, que les "Pullman" les plus bleus se couchent sur les ballasts dans un enchevêtrement de cauchemar, que les autos font des hécatombes quotidiennes, il serait téméraire de prétendre que l'usager des routes de l'air sera garanti des risques inhérents à tout moyen de locomotion. Dans l'air, sur l'eau, le long des rails, le risque est le même* ». Précurseur obscur, actif mais discret artisan du progrès de la navigation aérienne, Pierre Viré n'en a tiré aucun prestige, aucun avantage personnel. Seul son souvenir demeure vivace dans un cercle restreint de navigants d'Air-France. Dans toute son œuvre littéraire, il convient de distinguer les textes destinés à sensibiliser ses lecteurs sur la vie des pionniers de la "ligne" et ceux qui, par un sentiment de prémonition, permettent déjà d'entrevoir le drame algérien qu'il ne connaîtra pas, après avoir vainement tenté de l'éviter.

Deux hommes dans la tourmente

Discret et modeste, Pierre Viré a, durant sa vie de pionnier de l'aviation commerciale, capté l'amitié d'hommes de valeur comme le commandant Pierre Griffe, Léon Gimié, Jean Dabry, Jean Macaigne et de beaucoup d'autres notamment celle de Jean Mermoz.

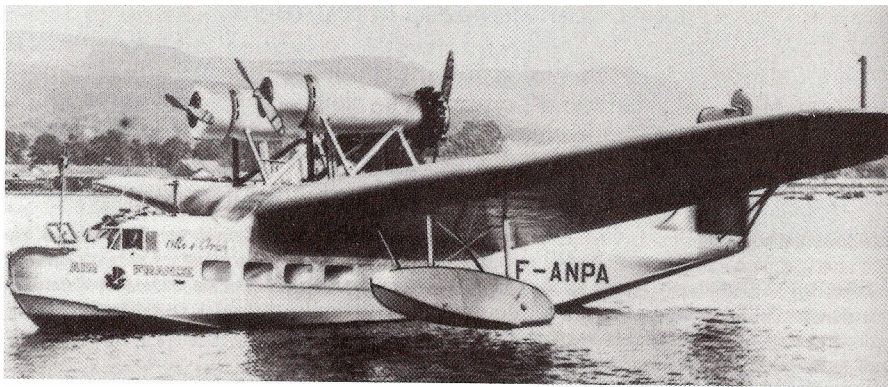
Dans son attachement à la Kabylie et à ses habitants, Pierre Viré rencontre Augustin Ibazizen, né aux Aït-Larbaa, en Grande Kabylie en 1897. Un de ses oncles avait pris part, en 1857, au combat des Béni-Iraten, contre les Français commandés par le général Randon. Le père d'Augustin Ibazizen avait été l'élève de M. Verdi à l'école franco-kabyle de Taourirt-Mimoun. Il avait si bien apprécié la qualité de l'enseignement de ses maîtres, qu'il avait lui-même été instituteur à Duperré.

Pierre Viré aimait son Algérie, non pas en théoricien d'une pensée ou d'une idéologie, mais avec son cœur et sa mémoire. Il aimait cette Kabylie aux confins de la plaine de la Mitidja et des premiers contreforts du Djurdjura, aux limites où deux communautés, l'une arabo-kabyle, l'autre chrétienne, commerçaient et travaillaient en parfaite entente. Il a été marqué par les contacts qu'il entretenait avec les élèves de son école de Bordj-Ménaïe, revêtus d'une longue gandourah, coiffés d'une petite chéchia d'un rouge souvent délavé. Il avait conservé dans sa mémoire, les appels que se lançaient les bergers d'une rive à l'autre des oueds.

En 1946, Pierre Viré et Augustin Ibazizen fondèrent les « *Solidarités algériennes pour le rapprochement des élites des deux communautés et la substitution du dialogue au silence* ». Pierre Viré considérait en effet, que c'est par les hauts que les hommes se comprennent le mieux, comme l'écrivait Georges Duhamel.

Ils avaient groupé autour d'eux un petit noyau d'amis de bonne volonté, parmi lesquels l'arrière petit-neveu du maréchal Bugeaud, le baron d'Orthez qui maîtrisait parfaitement la langue arabe, et l'émir Séhel propre petit-fils d'Abdel-Kader, ingénieur, qui s'exprimait dans un français parfait. Le dimanche 29 février 1948, Pierre Viré et ses amis organisaient au cinéma « Le Régent », 40 rue d'Isly à Alger, une première conférence qui se déroula dans une encourageante et chaleureuse ambiance. Cependant, malgré cet accueil et après de nombreuses sollicitations pour obtenir un local et du matériel destiné à prolonger cette réunion, Pierre Viré et Augustin Ibazizen ne furent malheureusement pas suivis.

Enfin, après le 29 novembre 1949, et l'accident qui causa la mort à Lyon de Pierre Viré, « *Les Solidarités algériennes* », avec la perte de leur président, cessèrent leurs activités. C'est alors que Me Augustin Ibazizen écrivait: « *Nous avions labouré la mer* », selon une expression employée par Simon Bolivar. La mort de Pierre Viré, sauveteur courageux, auteur de talent, mettait fin brutalement à la généreuse et fraternelle carrière de ce Français d'Algérie, aujourd'hui complètement oublié.



Un des quadrimoteurs «LeO H-242» desservant le réseau méditerranéen.
Ici le « Ville d'Oran » assurant le vol quotidien Marseille-Alger, vu sur le plan d'eau de l'Agha.
(extrait de *Aviateurs d'empire*, Édition La Régordane).

Par son ami Jean Macaigne, nous savons que le 10 novembre 1949, quelques jours après l'accident du 28 octobre 1949 où le « Constellation FBZN » d'Air-France a percuté le Pico-Redondo aux Açores, Pierre Viré écrivait : « *La cause de cet accident, c'est l'insuffisance des instruments de bord* ». Cette retentissante catastrophe aérienne causait la mort des douze membres de l'équipage et d'une cinquantaine de passagers dont la violoncelliste Ginette Neveu et Marcel Cerdan, champion du monde de boxe. Or, quelques jours après ce drame, parmi les documents à demi calcinés, pieusement recueillis par une main amie et remis à Jean Macaigne après l'écrasement à Lyon le 29 novembre 1949 du « DC IV F-BELO », Pierre Viré écrivait : « *qu'il n'était pas normal* » et se plaignait de l'absence de balises. Pierre Viré a été inhumé le 4 décembre 1949, au cimetière de Saint-Eugène à Alger en présence de tous ses amis et notamment de l'émir Séhel et du baron d'Orthez, présidents d'honneur des « Solidarités algériennes ». Dans une émouvante allocution, Me Augustin Ibazizen retraça sa carrière. Pierre Viré disparaissait cinq ans avant le début des événements, avant l'affrontement sanglant qui, treize ans plus tard, se termina par un déchirement. Affrontement et déchirement que, par prescience ou prémonition, il avait voulu éviter.

Nous savons par son ami Jean Dabry que sa tombe, ayant été profanée peu après l'indépendance de l'Algérie, son épouse fit l'acquisition d'une concession dans le cimetière du petit village du Paradou, à proximité des Baux-de-Provence. Dans ses déclarations, Pierre Viré, président des « Solidarités algériennes », se plaisait à reconnaître sa qualité de propriétaire terrien, en raison d'une concession à perpétuité de deux mètres carrés qu'il possédait dans le cimetière du village familial. Sa richesse résidait essen-

tiellement dans les sentiments fraternels qu'il nourrissait envers tous ceux qui habitaient son pays : l'Algérie.

Pierre Viré avait une conception des relations humaines basée sur la fidélité des sentiments qui le liaient à tous ceux qui vivaient dans ce pays. Malgré sa courte vie, il nous laisse l'exemple de la persévérance et d'une opiniâtreté déployée dans l'accomplissement de nobles projets concernant aussi bien son métier que son pays. Pour lui, en dépit des obstacles consécutifs à la violence des hommes ou des éléments, l'Algérie n'était pas, malgré ses légendes, un mythe mais un pays bien réel et attachant.

Henri Bernet,
Edgar Scotti

1 - « *Merci, ô, mon frère!* ».

Remerciements:

Les auteurs remercient bien vivement: Françoise Banat-Berger, archives du ministère de la Justice; Claude Delaye, président de Généalogie Algérie-Ma roc- Tmusie; Georges Duboucher, Cercle algérieniste de Toulouse; Jean-Paul Guillaumot, généalogiste; Pierre Jarrige, écrivain, auteur de nombreux ouvrages sur l'aviation civile en Algérie; Josiane Maggia, Cercle algérieniste de Montauban; Michel Martellière, généalogiste; Jacques Piollenc, Cer- le algérieniste de Toulouse; Alain Viré, généalogiste, Mmes Ibazizen; MM. Marc et Eric Viré.

Bibliographie:

- BRIAT Anne-Marie, DE LA HOGUE Janine, APPEL André et BAROL! Marc, *Des chernins et des hommes*, éditions Harriet.
- CAMUS Albert, *Le Premier homme*, Gallimard, Paris, 1994.
- GRIFFE Pierre (cdt), *Histoire maritime de l'Aéropostale, vieux souvenirs 1927-1934*.
- GALLOCHER Pierre, *Méditerranée mer cruelle*, Tacussel éditeur, Marseille.
- JARRIGE Pierre, *L'aviation légère en Algérie*.
- IBAZIZEN Augustin, *Racines*, in *l'algérieniste* n° 7, septembre 1979.
- VIRÉ Pierre, *T.VB., Tout va bien*, Gallimard, Paris, 1937.
- VIRÉ Pierre, *Fortune de mer*, Gallimard, 1938.
- VIRÉ Pierre, *Au péril de l'espace*, Flammarion, Paris, 1942.
- VIRÉ Pierre, *Figure de proue*, Flammarion, 1945.
- MACAIGNE Jean, *Divers textes sur Pierre Viré*, Éditions du Sénart et Taranis, Evry.
- VIRÉ Pierre, *Bruits d'ailes et de moteurs*, in *La Dépêche Algérienne*, à partir de 1935.
- DABRY Jean et VEDEL Gaston, *L'Aéropostale. L'Histoire, les hommes*, édité par l'Amicale des pionniers des lignes aériennes *Latécoère-Aéropostale*, Toulouse, 1983.
- DANIEL Raymond, *L'Aéropostale -1927-1933*, préface de Jean Lasserre, Éditions Privat, 1989.
- CHADEAU Emmanuel, *Latécoère*, Éditions Olibier Orban, 1990.
- IBAZIZEN Augustin, *Le pont de Bereq'Mouch ou le bond de mille ans*, Éditions de la Table Ronde, 1979.
- IBAZIZEN Augustin, *Le testament d'un Berbère. Itinéraire spirituel et politique*, Éditions de l'Albatros, 1984.