

**ATTIRE D'AILLES**

**JEAN-GÉRARD FLEURY**

# **CHEMINS DU CIEL**

Préface de J. KESSEL

Lettre de Jean MERMOZ



**NOUVELLES ÉDITIONS JAIQUES PARIS**

JEAN-GÉRARD FLEURY

---

# CHEMINS DU CIEL

Préface  
de J. KESSEL

Lettre  
de Jean MERMOZ

NOUVELLES ÉDITIONS LATINES  
21, Rue Servandoni, 21 — PARIS (VI<sup>e</sup>)

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE  
25 EXEMPLAIRES SUR PUR FIL  
NUMÉROTÉS DE I A XXV, ET  
50 EXEMPLAIRES SUR PAPIER  
ALFA NUMÉROTÉS DE 26 A 75.  
EN OUTRE IL A ÉTÉ TIRÉ HORS  
COMMERCE QUINZE EXEMPLAI-  
RES SUR ALFA NUMÉROTÉS DE  
H. C. I A H. C. XV.

A RAOUL DAUTRY  
A ABEL VERDURAND

Qui m'ont permis de vivre  
cette belle aventure.

## PREFACE

par J. KESSEL.

*L'autre jour, j'eus la rare fortune de déjeuner en même temps avec deux hommes insaisissables : Saint-Exupéry et Mermoz. L'un et l'autre sont pilotes de la ligne Aéropostale, c'est-à-dire que leur métier les mène au-dessus des sables de l'Afrique, au-dessus des forêts, des plaines et des montagnes de l'Amérique du Sud plus souvent que parmi nous.*

*Ils ne passent à Paris qu'en rafale, Mermoz surtout, qui essaie de nouveaux appareils, s'entraîne pour des records, les bat, fait, entre temps, un bout de courrier, échappe à la mort. Il venait de l'éviter, une fois de plus, à Oran, lors de l'accident au sol que relata toute la presse, lorsque je le retrouvai avec son vieil ami Saint-Exupéry. Il ne fut guère question de littérature à ce repas, bien que je n'eusse point revu le lauréat du Prix Femina depuis sa magnifique réussite.*

Et ce fut d'aviation que, naturellement, fut nourri l'entretien chaleureux et familial.

— Pourvu que les embarras de l'Aéropostale ne lui fassent pas supprimer les lignes de Patagonie, murmura avec la ferveur d'une prière Saint-Exupéry. Si on ne l'a pas survolé, il est impossible de se figurer la virginité, la nouveauté de ce pays, ni ce que représente pour lui le courrier aérien.

— Je ne connais pas ce coin-là, dit Mermoz sur un ton de regret. Il y a trop longtemps que je suis éloigné de l'Amérique à ronger mon frein et à attendre la chance d'une belle ligne droite. Quel aspect a-t-elle, la Patagonie ?

— Extraordinaire, mon vieux. D'abord, les vents y ont une force prodigieuse. Songez qu'il est arrivé à l'un des nôtres de lutter contre le courant aérien le moteur lancé à fond. Il ne bougeait pas de place. Le combat a duré trois heures. Le camarade a dû atterrir. Il n'aurait pu, faute d'essence, achever sa mission.

« Et ces vents balayent une étendue sans bornes, sauvage, aux espaces intacts. Les villes, qui s'y lèvent à d'immenses intervalles, sont encore des villages, mais conçus avec orgueil sur un vaste plan pour devenir de grandes cités. Leur enfance est telle qu'elles n'ont pas encore de cimetières. C'est une curieuse impression de survoler

une agglomération humaine que la mort n'a pas eu le temps de toucher. Les habitants qui composent ces villes neuves sont des aventuriers pour la plupart, mais ils ont un tel amour, un tel respect pour leur vocation qu'ils deviennent les plus réguliers, les plus stricts des citoyens. Et ils ont pour les rares jeunes filles qui se trouvent parmi eux un sentiment quasi mystique, car elles représentent les enfants futurs, l'avenir ! C'est vraiment saisissant.

— Il m'est arrivé de voir une autre sorte de village, dit Mermoz avec un léger frisson. Je suivais la côte, faisant un courrier. Sous moi, il n'y avait que l'océan et la forêt vierge. Soudain, mon moteur commence à se dérégler. Je continue en descendant peu à peu et cherchant un coin pour un atterrissage possible. J'aperçois, à ma grande joie, un bout de terrain défriché et quelques mesures.

« Je me pose comme je peux et me prépare à regarder le moteur, lorsque je vois arriver en courant un habitant du hameau : un lépreux ; Puis toute une troupe lépreuse. J'avais atterri près d'un village de lépreux. Vous savez que je me suis posé en danger de mort dans bien des endroits. Je n'ai jamais eu très peur. Mais là, je fus saisi par l'effroi, car la superstition des lépreux exige qu'ils

embrassent des hommes sains pour se guérir. Ils m'entouraient, affreux, avides.

« Je pris mon revolver, tirai deux fois en l'air. Ils se débandèrent. Alors, sans revoir mon moteur, je décollai. Je pus arriver jusqu'à l'escale suivante tant bien que mal.

« J'ai mieux aimé ma panne au Paraguay où je fus fait prisonnier par des Indiens sauvages, mais sympathiques, qui me gardèrent une quinzaine de jours à monter à cheval, à chasser et pêcher avec eux.

Le repas était achevé. Mermoz et Saint-Exupéry s'en allèrent ensemble. Je restai avec le frère de Marcel Reine, qui passa quatre mois terribles dans le Rio de Oro avec Serre et qui, maintenant, fait la ligne entre Buenos-Aires et Rio de Janeiro. Nous nous regardâmes avec un soupir. Nous nous sentîmes comme appauvris maintenant que les deux hommes volants étaient partis.



Ces mêmes hommes volants et leurs camarades, que leur passion et leur devoir unissent dans un fraternel héroïsme, ont révélé à Jean-Gérard Fleury les Chemins du Ciel.

De Toulouse à Santiago du Chili, le long de cette ligne de lutte farouche et d'espoir obstiné, il

a porté avec eux ce courrier pour lequel ils risquent leurs généreuses existences.

Rares sont ceux qui ont eu la chance d'accomplir une telle entreprise. Ce qu'elle demande de courage se conçoit aisément et le récit de Jean-Gérard Fleury porte un accent particulièrement tonique en ce moment de dépression générale.

Les aventures de l'air sont la suprême chanson de geste de notre temps.

J. KESSEL.

*PREMIERE PARTIE*

## CHAPITRE PREMIER

J'ai quitté Paris un soir d'été, un de ces samedis soirs où la capitale se vide, nettoyée par l'appel des guinguettes de banlieue, des gramophones en plein air et des idylles champêtres.

Moins de neuf jours plus tard, j'étais à Santiago du Chili, en hiver, après une magnifique randonnée au-dessus des montagnes, des déserts, des forêts vierges, des marécages nauséabonds et meurtriers, des pampas, des lacs. Secoué par les tempêtes, hâlé par le soleil, aveuglé par les brumes, je brûlai des mêmes ardeurs que les pilotes et les radios, mes magnifiques compagnons de route, mes amis.

Ils me montrèrent comment, chaque semaine, ils savaient risquer leur vie pour porter au delà des mers les messages lointains et le prestige de notre pays, avec héroïsme dans les dangers, modestie dans les victoires.



Et ce soir-là, tandis que sur les quais d'alentour des familles piaillantes, empêtrées dans leurs malles, partaient en vacances, tandis que le soleil faisait de vains efforts pour se coucher en beauté sur les toits enfumés, l'impérieux appel de l'aventure domina les tumultes.

Mon cœur résonna joyeusement...

\*  
\*\*

Toulouse!... Adieu, moelleuse couchette, doux bercement des essieux, tiède atmosphère du sommeil.

Je suis à peine descendu du train, grelottant sous la brise aigre du matin, qu'un autobus m'emène de la gare à l'aéroport de Toulouse. Avant même de monter en avion j'appartiens aux démons de la vitesse; dans la ville endormie la voiture bondit, insensible aux meurtrissures des pavés, et prend les virages tous gaz ouverts.

Dans les faubourgs silencieux, le klakson hurle sinistrement. Une villa s'éclaire au loin. Nous l'atteignons bientôt. A peine avons-nous ralenti:

un homme saute sur le marchepied en boutonnant sa veste de cuir : c'est le pilote.

Nous repartons à 80 kilomètres à l'heure.

Sur le terrain, l'avion gronde déjà.

Le Directeur de l'Exploitation est là. Il s'avance vers moi et me tend un paquet:

— Voilà une combinaison fourrée : mettez-la d'abord, puis vous passerez la combinaison de cuir. Il fait froid sur les Pyrénées. Dépêchez-vous: le pilote et le radio sont déjà prêts.

Je me hâte. Sans mot dire, je regarde cet homme au masque volontaire, ce fanatique de l'aviation, qui fait exécuter des vols de nuit dans les régions les plus dangereuses du monde, là où les techniciens n'osaient pas même envisager les vols de jour, celui qui veut maintenant des hydravions pour traverser l'Atlantique, qui projette d'effacer le Sahara en un seul vol, de Casablanca à Port-Etienne.

Comme, avant de grimper dans la carlingue, je lui tends la main, il la retient un instant.

— Au revoir... Je vous préviens, vous n'allez pas faire un voyage d'agrément. Les avions sont aménagés pour le courrier, et non pour les passagers. Ici, le courrier passe avant tout... Tâchez de vous caser le mieux possible. Il est probable que

vous ne dormirez pas souvent. Vous aurez du beau temps... du mauvais temps. Vous courrez peut-être des dangers... Mais vous arriverez : le courrier doit toujours arriver...

— Et malgré tout, ajoute-t-il avec fierté, vous ne regretterez rien, car si vous aimez les hommes courageux, vous aurez de superbes compagnons : nos pilotes, nos radios.

Une sorte d'attendrissement passe sur son visage dur.

Mais il faut partir, le monoplane vibre impatient de se libérer du sol. Le pilote, à l'avant, fait rugir le moteur, le radio-navigateur vérifie les appareils de bord. Derrière son siège, il y a un trou : le coffre à courrier ; c'est là que je m'insinue tandis que, libérées des cales, les roues bondissent. J'assujettis mon casque, fixe mes lunettes ; quand, après m'être installé entre deux sacs je regarde le paysage, on ne voit déjà plus Toulouse, couverte par la brume grise qui s'éclaire peu à peu.

A l'est paraît une grande lueur. Nous allons dans sa direction, suivant le Canal du Midi. Le long des berges s'alignent les champs bien peignés, les petits prés, les petites fermes, les mille parcelles de terre qui, de l'Espagne à la Belgique, font la France.

Une masse sombre, entourée de nuages noirs, nous barre l'horizon à droite : les Pyrénées.

Devant nous, le soleil se dégage laborieusement des nuages qu'il ensanglante et, enfin libérés, ses lourds reflets viennent rougir une mare immobile : la Méditerranée.

Un bruit formidable me fait tressaillir. Catastrophe ? Le radio souriant frappe sur la tôle de la carlingue. Il me passe un pli :

« Cramponnez-vous, coups de tampon. Nous allons traverser le col du Perthus. »

Cela ne tarde pas en effet. Les ailes penchent à droite, à gauche ; aspiré par un trou d'air, l'appareil monte verticalement ou tombe brusquement ; cela me rappelle la sensation des ascenseurs express de New-York : désagréable au début, cela devient amusant. Amusant ? Pas tellement pourtant. Je m'aperçois soudain que le plafond est bas, très bas, et que le pilote fait ce qu'il peut pour ne pas frôler de trop près les crêtes sur lesquelles un coup de vent peut nous aplatir et pour ne pas se laisser happer par les nuages qui dissimulent des pics meurtriers.

Il fait grand jour maintenant. Le soleil fouille

les vallées, illumine les pics, découvre des panoramas gigantesques, les gradins énormes des plateaux, les criques désertes.

En bas, dans le col, des petits villages-fortresses des Pyrénées se massent au sommet des monts, dominés par un clocher trapu, repliés dans une défense séculaire contre les ouragans de montagne, contre les eaux des gaves.

#### ON SE BAT A BARCELONE

Les nuages noirs, gardiens des montagnes, nous laissent poursuivre notre route. L'Espagne s'ouvre devant nous, sous la forme de mamelons verdoyants et ensoleillés...

Nouvel appel du radio :

« *Observez Barcelone, on signale du gruge.* »

C'est vrai ! La Révolution agite encore le pays.  
Au pied des collines vertes, à côté de la mer

azurée, la grande Cité fait une tache jaune qui grissit rapidement.

Nous volons assez bas. Bientôt je distingue les rues des faubourgs : elles sont désertes.

La ville semble morte. Les arènes étalent leurs gradins vides. Aucune fumée ne sort des cheminées des usines. Les buildings sont inertes... Mais voilà que dans une large avenue une poignée de petites boules sombres s'éparpillent sur la chaussée. Derrière elles, une autre poignée de petites boules est lancée par une main invisible. Des gerbes de fumée blanche fusent, puis s'étendent en légères bandes de brume. Quelques petites boules ne roulent plus.

Mais nous sommes déjà loin. L'avion contourne une colline boisée, le moteur tourne au ralenti, nous descendons : voici le terrain d'atterrissage de Barcelone.

— J'ai eu bien du mal à me procurer de l'essence, dit le chef d'aéroplane. On se bat dans les rues de la ville. Je viens de recevoir un coup de téléphone : il y a onze tués ce matin...

Les petites boules sombres étaient des hommes.

## CHAPITRE II

— Eh bien ? Et le courrier de Marseille ? Les petits copains s'endorment s'exclame le pilote impatient.

— T'énerve pas, le voici, fait le radio.

Un murmure dans le ciel, le monoplan nous apporte une cargaison de lettres que nous allons joindre à la nôtre.

Jusqu'à Gibraltar, et même au delà, jusqu'à la côte du Maroc, s'ouvre la région des vents rageurs d'Espagne. Dans leurs tourbillons rapides et saccadés, les avions sautent comme de mauvais cerfs-volants.

Ici commence la grande lutte du courrier, premier avertissement des intempéries qu'il faudra traverser avant d'atteindre la côte du Pacifique.

Je me cramponne aux croisillons de la carlingue, soulevé de mon siège, aplati contre les tôles.

Ma combinaison amortit les chocs.

Je me rappelle ce passager qui fut enlevé un jour de tourmente et qui s'écrasa, bouillie sanglante, sur les rochers; ce pilote qui, — fait unique dans l'aviation, — fut arraché de son poste malgré la ceinture qui l'attachait.

Et tant d'autres...

Pourtant, en dépit des vents, les avions passent. Et chaque jour, le courrier du Maroc descend à Casablanca, et le courrier de France remonte à Toulouse.

Alicante. J'ai à peine eu le temps de courir à la cantine pour prendre un sandwich à l'omelette, tandis que des manœuvres transbordent le courrier sur un autre avion.

— Vite, Monsieur, me dit un mécanicien essoufflé, vous mangerez dans l'avion. Le courrier doit partir...

Je vide un verre de *moscatel* onctueux.

— Vite...



La Sierra Naveda est couverte de brume, nous évitons Grenade et suivons la côte de cap en cap. Nous passons Malaga dorée comme ses raisins.

Bientôt surgit le rocher de Gibraltar luisant comme un bouclier bien astiqué, ou comme une casserole, suivant que l'on songe à la puissance militaire de l'Angleterre ou aux besoins alimentaires qui l'ont fait naître.

Sur l'Esplanade, des canons fixés sur d'innocents bateaux de pêche, protègent la flotte rangée dans les casiers du port comme les dossiers dans le bureau d'un notaire.

Le Détroit est bigarré de courants bleus qui viennent de la Méditerranée et de courants verts qui viennent de l'Océan, traversés par des lames d'or du soleil.

Des chalutiers poussifs laissent derrière eux de longues traînées de fumée noire, jetant généreusement par les airs un charbon devenu bon marché, grâce à la crise économique.

Enfin le Maroc est là, première étape du grand voyage.

Les contreforts tourmentés du Rif apparaissent menaçants.

Les maisons blanches de Tanger, bordées de palmiers et de fleurs, descendent en gradins vers la baie.

Des brises légères nous caressent au passage, et c'est déjà l'aérodrome. Des mécaniciens en tur-

ban accourent, pieds nus, et accrochent nos ailes.

L'air est tiède, la terre est chaude.

Nous déposons un sac de courrier, nous en prenons un autre : nous repartons déjà vers le fond du terrain pour prendre le vent debout, puis à plein gaz, nous bondissons, la queue se soulève, la terre se brouille. Un dernier choc des roues contre le sol et nous montons vers le Sud. Nous longeons la mer. Sur la plage, des caravanes de chameaux se croisent.

En cette période de saison sèche, les fourrures de chaume des collines prennent des teintes fauves.

Les palmeraies et les frondaisons de plantations de Larache mettent des taches vertes dans ce panorama d'or et d'azur.

Puis c'est Rabat, avec ses fleurs mauves, ses jardins exubérants, ses arbres aux feuilles tendres, ses bosquets touffus et sombres.

C'est Fedallah.

Comme un tapis d'Orient, riche de couleurs et de travail, le Maroc s'étend sous nos ailes dans la splendeur de sa jeunesse vigoureuse et féconde.

Déjà les tentacules d'un port se dessinent sur la mer.

J'aperçois des fumées, des maisons blanches,

des jardins qui s'étendent le long d'immenses avenues.

Nous sommes arrivés à Casablanca, cœur de l'Empire protégé.

Je regarde ma montre...

Il y a exactement dix heures que nous avons quitté Toulouse.

Sur le terrain, les visages sont inquiets.

— Le Directeur de la ligne, M. Verdurand, est sur le Sahara, et son radio nous signale de la brume, m'apprennent les pilotes.

Tous, sur la ligne, sont des frères d'armes, et quand le danger s'apessantit sur un équipage, les cœurs se serrent, et dans chaque poste qui jalonne les 14.000 kilomètres de la route aérienne, quelques hommes se penchent angoissés sur l'appareil récepteur de la radio.

Et sans doute, à Paris, ses collaborateurs les Ploton, les Helbronner, les Devaluez suivent avec anxiété sa progression aveugle et périlleuse.

J'ai dû repartir sans attendre M. Verdurand.

C'est lui qui, avec M. Dautry, président du Comité de Direction, a réorganisé cette immense entreprise et continue l'œuvre glorieuse qui a si prodigieusement exalté le prestige français en Amérique du Sud.

### CHAPITRE III

Après Casablanca, les rudes étapes commencent.

Et les dangers...

Le pilote qui va m'emmener au-dessus du désert est Antoine de Saint-Exupéry. Dans ses deux livres, *Courrier-Sud* et surtout *Vol de nuit*, il a exprimé avec un rare talent l'étrange et mystique passion du courrier qui a saisi pilotes, radios, mécaniciens, et qu'on appelle « l'esprit de la ligne ».

Plus tard, après avoir mieux connu le pilote écrivain, j'ai apprécié son exquise amitié, son ironie sans cesse en éveil, sa pénétration, sa charmante vivacité.

Pour le moment, il ronchonne :

— Un passager! Cela fait cent litres d'essence fichus... et on annonce du mauvais temps... Une heure de vol en moins!

Chez lui, la bonne humeur revient vite, il se résigne :

— Enfin, tant pis, on verra.

Tandis que les mécaniciens gonflent le démarreur à air comprimé, Saint-Exupéry dit quelques mots d'adieu à une jeune femme brune qui pleure, il enlace sa taille svelte, essuie les larmes qui mouillent son beau visage ardent. Mariée depuis quelques mois seulement, M<sup>me</sup> de Saint-Exupéry sait qu'elle risque son bonheur dans l'étape de l'aventure.

Casa-Dakar, dangereuse randonnée au-dessus des tribus hostiles ! Les adieux à ceux qui partent sont empreints de gravité. Mon ami, le docteur Grevin, médecin de l'hôpital civil venu me saluer au départ, l'a perçu : je le sens à la tape émue qu'il me donne dans le dos comme je grimpe sur la carlingue de l'avion.

\*  
\*\*

Une somnolence agréable s'est emparée de moi après le départ de Casablanca. Le moteur tourne rond, l'air est doux et immobile, nous glissons au-dessus du bled roussi par l'automne. Je n'ai plus besoin de me cramponner aux croisillons ;

je m'allonge entre les sacs. Un étrange bien-être s'empare de moi : des rythmes chevauchent dans ma tête. Je suis content, saisi par cette extraordinaire euphorie du vol, connue de tous les aviateurs.

Nous glissons toujours. Le bruit du moteur qui paraît si effrayant aux promeneurs timorés qui approchent les aérodromes le dimanche après-midi devient, dans les airs, la plus berceuse des mélodies. Je ne dors pas. Je sais que je suis dans le Sud du Maroc et que dans quelques heures, si le temps le permet, je survolerai le Sahara. J'ai les yeux ouverts. Mais je rêve.

Combien de temps ?

Une sorte de malaise m'a saisi.

Soudain un vague sentiment de danger m'enveloppe. Pourtant rien n'a bougé : le moteur chante toujours régulier, inlassable et fidèle. Je regarde ma montre : nous volons depuis plus de trois heures. Nous devons être près d'Agadir. Je me soulève. Je sors la tête. Le visage tordu par le vent, je regarde Saint-Exupéry. Ses yeux rieurs sont devenus sombres. Il se penche à droite, à gauche, devant. Qu'y a-t-il ?

Le radio, courbé sur ses appareils, envoie des messages...



J'abaisse mes regards.

Brusquement j'ai compris. La terre a disparu. Nous survolons une plaine molle et blanche, la brume.

Sous nos pieds il y a des montagnes, et, entre ces montagnes, le terrain d'aviation d'Agadir. Il s'agit de le trouver.

Saint-Exupéry se dirige à la boussole, lorsqu'il se juge dans les parages du terrain, il tourne en rond.

Nous attendons une éclaircie.

Comme c'est long.

On tourne, on tourne... Soudain, l'avion descend, les yeux exercés du pilote ont vu un bout de terre qu'il a reconnu. Nous traversons aveuglés les nappes blanches qui s'effacent.

Là-bas, on voit les hangars, le terrain..

Allégresse... Le moteur, au ralenti, lance quelques ratés en signe de joie. Et voici la bonne vieille terre qui nous cahote affectueusement.

\*\*

Nous attendons quelques instants les renseignements météorologiques de Juby. Ils étaient mauvais tout à l'heure.

L'interprète Chleu après avoir reçu les bénédictions et les accolades des guerriers, ses cousins, fixe ses lunettes, s'installe dans le coffre et, après s'être couvert de son burnous il commence un bienheureux somme qui ne s'achèvera qu'en arrivant à Juby, à moins qu'une descente forcée chez les pillards Maures ne l'oblige à nous défendre. Alors ce taciturne endormi deviendra le plus locace des avocats et pour sauver notre peau, il n'hésitera pas à offrir la sienne aux poignards des dissidents.

Saint-Exupéry revient du poste de radio. Il me tend une feuille :

*Violents orages — Plafond 200 m. — Visibilité médiocre — Juby.*

Je lui rends :

— Alors nous restons ici?

— Comment? Jamais de la vie! On va essayer de passer. Vous comprenez... le courrier... ça n'attend pas.

Déjà les mécanos ont mis le moteur en marche.

En route pour les grandes étapes du désert : 2.000 kilomètres de sable et de désolation peuplés par les plus violents des guerriers.

Comme nous nous éloignons d'Agadir, les bru-

més se dissipent peu à peu. Les montagnes s'affaissent, les villages se font moins nombreux.

Je me laisse envahir par la même bienheureuse nonchalance... Mes rêves s'enchevêtrent de nouveau...

Quand je reprends mon observation, nous sommes en plein désert. A droite la houle couvre l'océan de ces flocons blancs. A gauche, aussi loin que je peux voir, c'est la nudité et la désolation splendide du Sahara. Par cette belle fin d'après-midi le sable blond flamboie et peu à peu prend des teintes plus sombres et plus riches, ocrées et fauves.

Nous sommes dans le Rio de Oro, le refuge de tous les pillards du désert. Parfois je distingue quelques caravanes : les ombres des chameaux s'allongent en arabesques sur le sol. A notre passage les Maures s'arrêtent. Nous volons assez haut, je les vois mal, ils sont minuscules. Il me semble que j'aperçois les mêmes petites fumées que j'avais vues à Barcelone. Nous les dépassons bientôt. De temps à autre dans les replis des dunes, je découvre quelques masses sombres, les tentes des nomades. Les fils du désert nous épient sans doute, aux aguets, prêts à la moindre défaillance du moteur, à bondir vers notre épave, à assouvir leur haine

des étrangers ou bien à capturer la riche rançon que nous représentons.

Le jour tombe. Déjà le soleil a disparu dans la mer après avoir empourpré l'immensité.

Un bref crépuscule et c'est la nuit, une nuit noire, profonde, impénétrable. C'est à peine si je distingue la ligne grise qui sépare les deux infinis également sombres de l'océan et du désert. Qu'un peu de brume cache cette ligne et nous irons à la dérive, dans une course vaine vers la lumière, vers le phare sauveteur de Juby jusqu'au moment où, à court d'essence, défaillant, le moteur cessera de chanter son formidable hymne de vie, et notre sort sera celui de Lécivain, de Ducaud : engloutis dans la mer mouvante, disparus à jamais.

A bord des avions les craintes, les luttes morales, la sérénité que chacun éprouve ont de rapides et étranges répercussions sur les autres. Il règne une atmosphère morale dont nous pouvons renforcer ou affaiblir la densité, par notre volonté de combattre ou par notre épouvante.

Saint-Exupéry a sans doute perçu mes appréhensions. Il me passa un message :

*Beau temps signalé — Avons évité orages —  
Veine — Ça gaze.*

Les chatouillements lumineux des étoiles font vibrer le ciel. Au-dessus de moi, sur les plans, le tuyau d'échappement, tel une forge, lance des lueurs par saccades. A mes côtés Abdallah immobile comme un fantôme, figé dans son burnous blanc comme dans un suaire, dort mollement allongé sur les sacs.

Tout va bien. L'air nocturne est tiède. L'avion parcourt les espaces, lançant allégrement l'appel de son moteur à travers l'immensité. Sous nos pieds les feux des campements des Maures, nos ennemis, deviennent de sûrs repères alignés le long de la côte. Je connais de nouveau la joie du vol, la griserie de l'infini.

## CHAPITRE IV

Un bruit devenu familier secoue ma torpeur. Baisse de régime. Le moteur tourne au ralenti. Je bondis et regarde au-dessus de la carlingue. Je vois un rectangle de petits feux rouges. Un projecteur promène sa clarté sur les sables qui s'étendent à l'infini, sur la mer, sur quelques tentes de Maures soumis, tapies au pied du pénitencier de Juby, dans l'enceinte de fils de fer barbelés. Au delà il y a des tentes; celles des guerriers du désert qui narguent les Espagnols emprisonnés dans une presqu'île de trois kilomètres carrés.

A peine avons-nous atterri que Vidal, le chef d'aéroplice se précipite :

— Vous avez eu du beau temps? Comment vont les amis à Agadir, à Casablanca? Venez, je vous ai préparé un casse-croûte épatant.

Il rayonne. Dans sa vie d'ermite, l'arrivée du courrier est un événement attendu avec impatience.

Par nous, il apprend ce qui se passe sur la ligne, se qui passe au Maroc et se qui se passe en France, dans la lointaine et chère France. Nous lui remettons quelques journaux, quelques revues.

Les mécaniciens encaissent avec ravissement les boutades de Saint-Exupéry, malicieux et ironique.

Les Maures sont venus nous saluer. Saint-Exupéry a été, pendant dix-huit mois chef d'Aéropole de Juby, il entretenait des relations de bon voisinage avec les fils du désert qui ne manquent pas de lui rendre visite chaque fois qu'il passe.

Il y a un ou deux Marocains qui embrassent Abdallah, notre interprète chleuh enfin réveillé. Il y a surtout les grands Maures voilés des tribus du Sud.

Nous échangeons des poignées de mains, accompagnés de la même question :

— *Labes* (Ça va?) suivant le protocole des lieux.

Tous nous font escorte jusqu'au baraquement de l'Aéropostale. Un indigène verse généreusement de l'huile dans un bidon et casse des œufs. En attendant qu'ils soient cuits, nous avalons une tablette de chocolat en guise de hors-d'œuvre.

— Prenez un peu de vin. Il n'y a qu'une bou-

teille d'eau. Le vapeur a du retard, nous n'avons plus que quelques litres de flotte...

— Il ferait bien de se « grouiller », ajoute le mécanicien en soupirant, l'eau ça n'est pas tellement utile pour boire, mais pour se laver c'est bien agréable.

Je mange à peine. Il me vient un attendrissement en voyant ces hommes aux yeux brillants, ces exilés si manifestement heureux de nous regarder, de nous fêter, de nous entendre.

Saint-Exupéry parle peu, saisi par la nostalgie de ces lieux désolés.

Le réchaud rougeoie et projette sur les murs blancs de la baraque les ombres géantes des Maures qui nous regardent impassibles. Dehors le projecteur éclaire une buée lumineuse. Le charme mystérieux du désert insidieusement a pénétré parmi nous et le cœur bouleversé je me tais, moi aussi.

On imagine ce qu'est la vie des hommes sur cette terre brûlante et stérile. Possédés par la mystique de l'aviation, la mystique du courrier, par cette passion ardente qui embrase les amants du désert, ils se sont dépouillés de tout désir, de tout besoin et leur abnégation, leur ascétisme font fleurir sur cette terre aride deux miracles hebdomadaires :

le passage du courrier Sud, le passage du courrier de France.



— Vous avez vu beaucoup de Maures, a demandé quelqu'un ?

— Un certain nombre... Ils ont tiré sur nous.

— Ils ne sont pas dangereux, ils visent si mal, plaisante Saint-Exupéry.

Quand même ! Je revois les petites fumées blanches, un frisson me court dans le dos. Saint-Exupéry ne fait plus attention à ces bagatelles.

Le radio arrive avec le bulletin météorologique de Villa Cisneros :

*Beau temps...*

— On file, dit Saint-Exupéry.

Chir, le nouvel interprète, un Maure, est déjà installé et serrant tendrement son poignard sur sa poitrine, il s'abandonne à quelque songe guerrier.

La nuit est de plus en plus dense. Nous n'avons pas l'espoir de moindre rayon de lune. Aucun vent ne résiste à la poussée de l'hélice. Pendant de longues heures je m'exerce à distinguer la ligne imprécise qui sépare le désert de la mer. Les feux des nomades guident encore notre course éperdue.

Enfin les projecteurs de Cisneros. Une vision de sables à l'infini, des Maures accourus pour nous saluer au passage et pour engager je ne sais quel conciliabule avec l'interprète. Un bref arrêt pour le transbordement du courrier, le départ sans délai pour Port-Etienne. Et le vol de nuit reprend, monotone, régulier. Inlassable et rapide, le moteur rythme notre vie ; qu'il défaille et c'est la chute. La chute à la mer, c'est la mort presque certaine. L'atterrissage dans le désert, c'est — malgré le tonnelet d'eau douce que par précaution on prend à bord — le supplice de la soif et, peut-être, la captivité chez les Maures et le massacre par un *rezzous* de pillards.

Les étoiles disparaissent escamotées par le voile gris de l'aube, et glorieux, énorme, tout rond, le soleil se lève.

Les dunes plissent l'immensité blonde des sables.

Un petit mot du pilote :

« *Nous arrivons à Port-Etienne, enfin.* »

Je me penche, une langue de sable s'avance sur la mer. A l'abri dans la crique quelques barques vertes. Leurs grandes voiles rousses pendent inanimées.

Et miracle, mes yeux distinguent des maisons blanches — des vraies maisons et non plus des tentes — qui se cachent au pied des dunes.

Le Rio de Oro s'efface derrière nous. La Mauritanie policée par nos goums est un pays plus sûr. Port-Étienne est une ville.

— Nous arrivons à nous distraire, me dit le chef d'aéroplice, nous nous invitons les uns les autres.

J'admire le cran des habitants de ces mornes sables. Ils ont parfois leurs nostalgies. Ainsi, celui qui, pris d'un immense désir de revoir un arbre, en fit un avec des boîtes de conserves en fer blanc et le planta sur un mamelon.

Saint-Exupéry me présente Goret le pilote qui va vers Dakar; lui, reste ici en plein bled jusqu'au prochain courrier. Il ira de tente en tente, méditera et sur une table faite de bidons à essence, il écrira un nouveau livre...

J'ai à peine eu le temps de lui dire au revoir, nous sommes déjà repartis.

Le désert est maintenant moucheté de taches sombres : maigres arbustes, cactus qui végètent dans le lit d'*oueds* desséchés. Peu à peu ces taches s'épaississent et se rejoignent, elles se colorent.

L'émerveillement de revoir enfin des feuilles

vertes! Je regarde avidement le paysage qui s'anime : c'est la brousse, ce sont les hautes herbes du Sénégal. Comme nous volons assez bas je distingue des troupeaux de vaches, les huttes de chaume et de pisé, et les nègres qui de leur seuil nous regardent jouissant béatement du spectacle hebdomadaire du passage du courrier.

L'immense fleuve apparaît bientôt promenant ses méandres à travers les marécages.

Sur le terrain de Saint-Louis du Sénégal où nous atterrissons bientôt règne une chaleur lourde et malsaine. C'est la saison des tornades, l'horizon se couvre, menaçant. Dans les broussailles d'alentour des oiseaux sifflent sans trêve les mêmes notes monotones. Des nègresses passent derrière les hangars portant des paniers sur la tête. Elles se tournent vers nous et nous regardent, les yeux ternes, perdues dans une rêverie que le vacarme des moteurs ne saurait troubler.

— Attention au soleil, me dit quelqu'un, restez sous les ailes de l'avion à l'ombre.

Le ciel était entièrement recouvert d'épais nuages gris.

— Le soleil? m'exclamai-je.

— Pas besoin de soleil pour se faire abîmer. Keller, un radio vient de faire un mois d'hô-

pital pour une insolation contractée par un temps nuageux comme celui-ci...

Le courrier est transbordé. Nous repartons.

Nous survolons Saint-Louis du Sénégal et ses toiles rouges et ses nègres qui grouillent dans les rues. Le fleuve s'élargit. Près de l'embouchure je vois les hangars et les terrains de l'hydrobase qui est prête à recevoir les hydravions des vols transatlantiques.

Dans une heure nous serons à Dakar.

Les vautours glissent, rapides comme de sombres météores, dans un majestueux déploiement d'ailes... Ils ont senti la fièvre jaune qui règne quelque part dans les marécages du Sénégal.

Ils vont à la curée...

\*  
\*\*

Au cours de cette brève relation d'un vol rapide sur le Sahara, je n'ai pu narrer les magnifiques épisodes de l'établissement de la ligne du Sud. Un tel récit dépasse de beaucoup les limites de ce reportage. Joseph Kessel, dans *Vent de Sable*, Reine et Serre dans *Chez les fils du désert* » on écrit l'épopée de la conquête aérienne des sables blonds du Rio de Oro.

Au retour de mon voyage j'ai pu voir le long des côtes des carcasses tragiques des avions tombés. J'ai entendu raconter par les témoins et les acteurs des drames de la ligne, les héroïques dépannages sous les balles des Maures, les captivités fièrement endurées, les morts vaillamment acceptées après des luttes désespérées contre la brume, contre le sirocco, contre les tempêtes. Souvent, en entendant les récits sans apprêts des exilés vaillamment tendus dans la lutte, décidés à périr pour que passe le courrier, signe de notre grandeur et de notre prestige, ma gorge se serrait.

Je déplorais qu'en France on méconnut de tels exploits.

Ils nous ont donné la ligne aérienne la plus longue du monde et la plus rapide...

## CHAPITRE V

Dakar ! A mesure que l'avion perd de l'altitude je me sens enveloppé d'une chaleur moite. Entouré de broussailles le carré vert d'Ouakam, le terrain d'aviation, nous aspire.

Harponné par les géants noirs du Sénégal, l'avion maintenu au sol sautille maladroitement vers le hangar. A vingt mètres, sur la route, deux torpédos ronronnent. A peine ai-je le temps de serrer la main du pilote Goret et du radio : les sacs de courrier sont déjà transbordés et, à 90 à l'heure, nous filons sur la route de sable.

Je sens des petits ruisseaux de sueur se former sur mon corps et couler, intarissables... Ma chemise devient une éponge.

Des vapeurs montent de la terre, aspirées par le soleil.

Et soudain l'atmosphère s'obscurcit : une trombe d'eau tiède balaye la brousse.



Puis le soleil réapparaît, et la chaleur, et les vapeurs...

Le paysage bien lavé brille et les gouttelettes s'eau scintillent dans les hautes herbes; de loin en loin un baobab dresse sa silhouette fantastique sur un tronc ventru.

Voici les premières cases de la ville indigène; le chauffeur noir, virtuose du klakson, transforme notre bolide en machine hurlante.

Tels les arbres sur nos routes nationales, les nègres ornent les trottoirs de Dakar, engourdis dans une immobilité végétale et bienheureuse.

La priorité de la route appartient au courrier et sur notre passage voitures, promeneurs, poules et chiens se rangent précipitamment.

Comme une tornade, nous déferlons par les rues de la ville dans un vacarme de paradis païen. Les négresses béates laissent tomber leur pipe, les négrillons baisent l'amulette qui pend sur leur gandoura blanche.

Bientôt apparaissent les hangars, les docks du port...

Amariné au quai, l'avis *Aéropostale III* nous attend. Sur la passerelle, le commandant Pierre s'apprête à ordonner le départ.

Pendant qu'on effectue la livraison du courrier je me dégourdis les jambes avant d'embarquer.

Quelqu'un me saisit par le bras :

— Attention : Ne restez pas tête nue sous le soleil. Vous allez attraper la « crève ».

Encore ! Le soleil est décidément la terreur de ces régions.

Avec énergie mon interlocuteur me conduit à bord où il m'enfoncé un casque sur la tête.

On largue les amarres. Les sonneries des machines grelottent.

Sur la rade les grands noirs nous regardent debout et immobiles, unique décor des mornes rivages d'Afrique.

La passe du port s'éloigne, et la rade et le maelon du fort, et la corniche du Cap Vert, au nom évocateur de beautés.

\*\*\*

— En route !

Pendant quatre jours et demi nous allons bourlinguer sur les mers équatoriales; la minuscule aviso se couche à babord, se relève, retombe à tribord, pique du nez. Coups de roulis, coups de tangage couvrant les ponts d'écume blanche. Ha-

letantes, les machines trépident furieusement. De toute sa carcasse le petit navire vibre et frémit.

Quatre jours et demi de lutte vaine pour la vitesse.

Quatre jours et demi pour parcourir les 3.000 kilomètres qu'un avion couvre en 18 heures.

\*\*

Je passe les longues journées de navigation avec le commandant Pierre qui me raconte les multiples aventures de vingt ans de voyage à travers le monde.

— Voyez-vous, soupire-t-il après chaque récit, les océans, les tropiques c'est fort beau, mais cela ne vaut pas le petit port de Bretagne où je suis né. Encore quelques années et puis j'aurai ma retraite et je pourrai retourner là-bas, je retrouverai ma femme et mes gosses...

Parfois je descends à la chambre des machines où règne la fade odeur de mazout propice aux écœurements annonciateurs du mal de mer; d'autres fois je m'attarde dans le carré des officiers où, devant un verre de vin, on parle de la France.

J'admire la sénérité de ces hommes qui navi-

guent sur les mers lointaines, séparés pendant des années de leur famille, de leurs amis. De Dakar à Natal, de Natal à Dakar, ils tissent sans trêve la trame ténue des courriers, secoués par les vibrations terribles des moteurs. A terre, ils sont menacés des fièvres et des mille dangers du climat tropical.

De temps à autre un coup de cafard les frappe au cœur : l'anniversaire d'un bonheur ou d'une peine. Silencieux ils prennent leur quart, fidèles au service, puis à l'heure du repos ils disparaissent dans leur cabine : ils rêvent pendant des heures, pris d'une soudaine désespérance.

Le lendemain ils ont réagi, crânement ils seront les boute-en-train du carré.

Beaux marins de France, brûlés par le soleil de l'Equateur, tannés par les embruns, j'aime votre courage silencieux et tenace. Chez nous, il arrive qu'on vous oublie, vous êtes trop loin, vous ne votez pas, vous n'êtes pas bavards. Mais vous, dans votre poitrine de braves, vous gardez intacte l'image de la France, vous n'aspirez qu'à la revoir, qu'à la servir et lorsque l'un de vous succombe à la tâche votre plus grande plainte est celle-ci :

— Pauvre vieux, tu ne reverras pas le pays.

Le soir, sans crépuscule, la nuit tombe brusquement et tandis que notre ombre grise s'enfonce dans l'immensité noire, j'entends quelqu'un chanter une vieille complainte de nos provinces évocatrices de souvenirs et de nostalgies. Souvent, au même moment, les nègres de l'équipage, après le dîner, entonnent les rythmes sauvages d'une tristesse plus brutale.

Eux aussi, à leur manière, se sentent des fils de la France.

A William, le boy de ma cabine, j'ai demandé hier à quelle tribu il appartient. Il m'a répondu :

— Moi y en a citoyen Français.

Et comme ma curiosité indiscrete se portait sur ses convictions religieuses, il ajoute :

— Moi y en a catholique... pas musulman.

— Pourquoi pas musulman ?

— Musulman y en a pas boire de vin.

## CHAPITRE VI

On approche de l'Equateur. La houle tombe et les petits flocons d'écume qui bouillonnent sur la crête des vagues se sont effacés. Le soleil a disparu et devant nous s'étend une masse compacte de nuages noirs.

A bord, il règne une chaleur d'étuve et de temps en temps un mécanicien, le torse nu, vient aspirer un peu d'air frais sur le pont. La mer apaisée s'est obscurcie. Nous voici dans les régions de la Désolation.

La nature engourdie par la chaleur s'est endormie.

Les alizés et les brises sont tombés.

Ravagés par le scorbut et le bérubéri, les marins des voiliers immobilisés dans ces lieux par l'absence de vents mouraient par équipages entiers et, entraînés par les courants, les navires désarmés allaient porter leur cargaison de cadavres

dans les océans. Vaisseaux fantômes qui terrorisaient les marins superstitieux jusqu'au jour où un cyclone les engloutissait dans les eaux profondes.

Bientôt une pluie chaude se met à tomber.

Pendant vingt heures nous voguons à travers des trombes d'eau.

Et puis un matin, mon hublot est doré de soleil. Je monte sur le pont.

A l'horizon, j'aperçois encore un gros trait sombre : Le Pot au Noir est passé.

Devant nous, le ciel est sans nuages et le suroît rafraîchit nos visages.

#### LES HABITANTS DES MERS DU SUD

Accoudé au bastingage, j'observe les ébats des habitants de l'océan équatorial.

Au loin, cachalots et souffleurs, croisant leurs jets, me régaler parfois d'un spectacle de grandes eaux. A chaque instant, l'étrave du navire lève des nuées de poissons volants qui ricochent au-dessus des lames, zébrant le bleu des flots du trait d'argent de leur vol rectiligne. Jolis poissons vo-

lants que chaque matin on trouve expirants sur le pont, apportés à bord par les paquets de mer et incapables de reprendre leur vol.

— Vous voyez, me dit cyniquement le cuisinier du bord en les ramassant, ici on n'a pas besoin d'aller à la pêche. Le poisson est livré à domicile... et frais... regardez-moi cela... ils vivent encore.

A certaines heures, j'assiste à d'étranges cavalcades : des petits poissons font des cabrioles au-dessus de lames, bientôt accourent d'énormes marsouins qui, tout en faisant des grâces au-dessus des flots, avalent d'une bouchée les bestioles effrayées. Mais leur triomphe est sans durée : des ailerons glissent sur l'eau ? Soudain la terreur envahit la troupe des marsouins. Ils fuient... trop tard... Des taches sombres paraissent à la surface : du sang qui colore un instant l'écume, puis s'efface...

La ronde des requins a passé...

En plein milieu de l'Atlantique un oiseau noir tourne au-dessus des flots dans une valse incessante. C'est l'âme d'un trépassé qui vole sans trêve au-dessus du corps englouti, dit la légende...

D'autres oiseaux, solitaires, nous croisent parfois, ils vont d'un vol lourd et obstiné, vers quels

buts, vers quels paradis? Dédaigneux des hommes, des choses qu'on leur jette, ils vont...  
sombres amants de l'infini.

\*\*

Aux approches du Brésil se trouve l'îlot de Saint-Paul.

C'est un rocher recouvert de guano. Il est le refuge de milliers d'oiseaux de mer et les requins l'ont choisi comme base navale.

Toute cette gent fut troublée il y a deux ans par un aviso de l'Aéropostale qui mouilla au large. On envoya à terre une mission chargée d'étudier les moyens d'établir sur l'îlot un poste de T. S. F. qui fournirait des renseignements météorologiques aux hydravions.

Leurs travaux achevés, les envoyés hissèrent un drapeau français et un drapeau brésilien.

Quelque temps plus tard un navire étranger ayant aperçu le drapeau français, annonça en faisant escale au Brésil que la France impérialiste voulait s'emparer d'un territoire américain. Le gouvernement brésilien envoya aussitôt un croiseur pour enlever le drapeau français.

La France n'avait pas le moindre désir d'an-

nexer Saint-Paul. Mais l'Angleterre qui, pour ne pas embrouiller la mémoire de ses diplomates, a adopté le principe très simple que toute terre vacante lui appartient, annonça qu'elle avait des droits sur cet îlot. Il fallut un jugement de la Cour de la Haye pour que la propriété en fut reconnue au Brésil.

En passant devant ce roc désolé où jamais un charitable voyageur n'a pensé à jeter une semence d'herbe, je me livre à des réflexions faciles sur l'étonnante futilité des querelles des diplomates.

Les distractions, à bord, ne sont ni nombreuses, ni variées. Aussi est-ce une bonne fortune lorsque dans l'équipage il se trouve des novices.

Deux hommes de l'équipage n'ont pas encore passé l'Equateur. J'ai donc pu assister à la traditionnelle cérémonie du baptême de la Ligne.

Le père la Ligne place les matelots sur deux rangs, puis il fait le point avec son sextant de bois. Comme, en guise de lorgnettes, il a une bouteille de vin, l'opération demande un certain temps.

Enfin il annonce :

— Nous passons la ligne.

Aussitôt les deux novices sont enduits d'une pâte farineuse.

Puis après avoir été soumis à de nombreuses

plaisanteries, ils sont lancés dans un baquet d'eau. Et comme ce nettoyage paraît insuffisant, les pompes du bord donnent et leur jet puissant a bientôt purifié leur corps.

Après quoi, un certificat de baptême leur est délivré : il les dispensera de subir de nouvelles brimades au retour.

#### JE M'ENRHUME SOUS L'ÉQUATEUR

La nuit est tombée. En tenue légère — chemise, pantalon et sandales — je fais les cents pas — je devrais dire les 3 pas car l'espace est restreint — sur le coin du pont que n'atteignent pas les embruns.

— Atchoum!

Un frisson vient de me traverser la carcasse.

— Atchoum...

Le second qui fait le quart, me dit, bonhomme :

— Vous feriez bien de mettre votre pardessus.

— Mais nous sommes sous l'Équateur?

— Oui, mais en mer il arrive qu'il fasse froid sous l'Équateur.

— Atchoum...

— ... la preuve!

Un petit vent frais du Sud souffle avec vigueur. J'envoie William prendre mon pardessus, bien que sentant profondément tout le ridicule qu'il y a à se promener en pardessus sous la Ligne.

\*\*\*

Comme de forts courants pourraient nous jeter sur les récifs, nous descendons un peu pour prendre la côte du Brésil : au loin, nous avons vu Saint-Fernand de Noronha s'estomper dans la brume.

Enfin, une ligne grise dépasse légèrement l'horizon : c'est la côte.

Je fais mes adieux au commandant et aux officiers. Ils me comblent de prévenances.

— Mangez encore un peu, me dit le commandant Pierre. Vous avez encore 50 heures de vol à effectuer. Vous n'aurez guère le temps de vous ravitailler.

Pendant que je m'empiffre, les officiers bourrent mes poches d'oranges, de cigarettes, de limons.

J'éprouve quelque mélancolie à quitter tous ces

braves gens qui ont l'âme ferme et le cœur chaud.

... La mer devient verte, jaune par places. Ce sont les eaux du Rio grande do Norte qui se perdent dans l'océan. Les falaises de sable se dorment au soleil, les bouquets de cocotiers se découpent sur le ciel bleu.

La ville de Natal est cachée par les dunes. Un étroit goulet ouvre le port entre les digues naturelles des récifs.

Une petite embarcation s'avance vers nous en sautillant sur les lames : le pilote du port, Pedro, debout, veille à ce que les embruns ne mouillent pas son beau costume à raies blanches et bleu pâle.

Mulâtre aimable et cérémonieux, dès qu'il est à bord, il serre les mains avec effusion.

Nous sommes maintenant sur le fleuve.

A gauche, Natal s'étend sur une colline parée de palmiers géants, à droite une plage blonde, les cases d'un village de pêcheurs, et les houppes échevelées des cocotiers.

Des femmes vêtues de cotonnades aux couleurs violentes marchent pensivement sur le sable. Elles voient l'avis et agitent la main, gracieusement.

Au loin, au delà du port, s'étend la forêt de palétuviers.

Une douceur ensoleillée m'engourdit le cœur, mes yeux éblouis regardent..., regardent les palmes qui s'inclinent au souffle des brises, les régimes de fleurs étincelantes, les oiseaux bigarrés comme pour un carnaval de milliardaires, les papillons, les femmes...

Brésil mystérieux, tapageur et fleuri, tu m'as déjà conquis...

## CHAPITRE VII

A quelques milles à l'intérieur du Rio Grande do Norte, Natal déploie ses maisons et ses jardins sur une colline fleurie. L'avisø mouille à une centaine de mètres de l'unique quai qui constitue le port. Pendant que les vedettes de la douane, de la police, de l'hygiène et des postes nous accostent en multipliant les ratés, je regarde un hydration métallique qui scintille au soleil bercé par les remous devant un petit hangar.

— Vous voyez, me dit un des lieutenants du bord, voilà le « zinc » de la Kondor, la ligne allemande rivale de l'Aéropostale. Regardez leur abri, il n'est pas épatant, n'est-ce pas ?

J'ai visité plus tard la magnifique hydrobase française, point d'arrivée des futurs vols transatlantiques, qu'il faut organiser de toute urgence, maintenant que le *Zeppelin* nous ravit le monopole de la vitesse par ses raids sur l'océan.



J'ai vu nos terrains superbes. Les Allemands, eux, ne font pas de frais.

Ils installent un petit hangar dans les ports de la côte.

Ils n'entreprennent pas de dangereux et coûteux vols de nuit.

Ils attendent...

Ils attendent patiemment que les Français versatiles et ignorant leurs richesses abandonnent la ligne.

Peut-être pourront-ils l'acquérir à vil prix et faire fructifier à leur profit un capital qui a coûté à notre pays non seulement de l'argent, mais tant d'efforts et d'héroïsme!

— Vite! Vite! on vous attend sur la vedette, le courrier est délivré.

L'inspecteur de police et le contrôleur de l'hygiène me tendent mon passeport et les certificats établissent que je suis vacciné et exempt de maladie contagieuse.

Nous bondissons au-dessus des vaguelettes, soulevant derrière nous l'écume blanche.

Dupont, qui conduira le courrier jusqu'à Rio, m'accueille comme je saute sur le quai. Le soleil du Brésil a bruni sa peau. Dès ce premier contact, j'aime sa vigoureuse poignée de main, son rire

franc, ses traits ouverts et énergiques. Il est Lyonnais et possède un joli accent parisien :

— Je vous présente Soulas, dit-il, le radio-navigateur qui va nous accompagner.

Lui aussi est un sympathique garçon, trapu et robuste.

Dupont, un peu taquin, ajoute :

— C'est un froussard, il ne peut pas souffrir les serpents et les araignées géantes de ce patelin. Il faudra qu'un jour, je mette une couleuvre dans son lit pour l'habituer.

N'empêche que Soulas est un ancien radio de sous-marin; que, pris un jour dans une tempête avec le pilote A. de Saint-Exupéry, il l'aida à rapiécer un avion brisé au cours d'un brusque atterrissage et qu'on les vit franchir 500 kilomètres sur un étrange « taxi » assemblé avec des toiles d'emballage, des fils de fer et des ficelles risquant leur vie pour éviter un retard du courrier et que chaque semaine il fait, avec Dupont, de périlleux vols de nuit sur la côte inhospitalière de Natal à Rio...

Nous n'avons pas le temps de prolonger notre entretien. Le courrier est chargé sur une camionnette. Dupont se met au volant d'un torpédo; je m'installe auprès de lui et nous traversons à toute vitesse les rues de Natal. Les maisons sont basses,

leur façade est crépie en rose, en bleu, en gris pâle. Les doux Brésiliens aiment les couleurs tendres. Un violent soleil frange d'or leurs coloris. La voiture saute sur les pavés inégaux, s'enfonçe dans les fondrières.

A un carrefour un magasin a pour enseigne : « Paris em Natal » (Paris à Natal). Cette évocation de Paris, dans cette petite ville surchauffée, port perdu à l'extrémité du Brésil, a quelque chose d'émouvant qui m'étreint le cœur.

Nous croisons des tramways ouverts où se tassent mulâtres, métis, quarterons, blancs et noirs dans l'insouciant mélange de races qui caractérise le Brésil.

En une brève vision, je revois quelques scènes de la vie aux Etats-Unis : *les colored people* parqués dans des quartiers spéciaux, charriés dans des fourgons que n'approchent pas les blancs. Ici on semble ignorer ces vains soucis. Et comme nous traversons le faubourg d'Alecrim, je sens les préjugés de race fondre sous le chaud et tendre sourire des mulâtresses qui musent à leur porte.

A peine avons-nous passé la dernière maison du faubourg et son dernier jardin, que nous sommes en pleine forêt. Les palmes des cocotiers s'agitent mollement sous la brise de mer. Sur les

épaisses et longues feuilles des bananiers des tribus de ouistitis gambadent et s'affolent à notre passage. La végétation se resserre autour du chemin qui bientôt n'est plus qu'une double ornière tracée au milieu des arbres. Le soleil transperce les feuillages et fait scintiller le plumage des oiseaux qui s'échappent de toutes parts. Des grappes de fleurs aux étranges coloris, pourpres, violacées, rouge vif ou d'un jaune insolent mettent leurs taches éclatantes sur les verts tendres des jeunes pousses, les verts pâles, les verts sombres, les verts foncés des frondaisons.

De tous côtés c'est une orgie de couleurs.

Sur un pont de bois dont toutes les planches craquent à notre passage, nous traversons un ruisseau. Des enfants se baignent nus et leurs hardes multicolores pendent aux branchages.

Puis la route — qui n'est qu'une vague piste — rencontre les rails d'une ligne de chemin de fer. Une locomotive de cuivre, parente de celles qui traînaient les trains de nos grand'mères, halette en dégageant de superbes volutes devant quatre troncs d'arbres surmontés d'un toit.

— C'est une gare, m'indique Dupont.

— La gare ? Mais les billets, où les vend-on ? Et le chef de gare ? Où habite-t-il ?

— Les billets, on s'en passe. On les prend dans le train. Quant au chef de gare, il loge dans une cabane de palmes séchées et ses principales fonctions consistent à couper du bois pour ravitailler les locomotives.

Nous grimpons une côte en bondissant au-dessus des souches qui barrent la route. La voiture s'enfonce dans les ornières, s'incline dans les pentes au point de verser. Dupont a autant de maîtrise au volant de l'auto qu'à un poste de pilotage.

— Dans ce coin, les parcours en automobile sont plus dangereux que ceux en avion, me dit-il en souriant.

Les pylônes de la station de T. S. F. du camp d'aviation apparaissent. Nous distinguons le hangar, les logements, les ateliers de réparations, le poste de radio et le vaste terrain qui s'étend au loin sur le plateau, terrain illustre par les raids transatlantiques dont il fut le point de départ ou d'arrivée.

Notre appareil ronronne déjà.

Beaumel, le chef mécanicien, accourt. Il est Bordelais et sa bonne humeur acquise sur les côtes de Graves, est inaltérable comme le bon vin de là-bas.

— Le moulin gaze à bloc. Je l'ai revisé. Vous allez filer. Ah! la vie est belle...

Puis en apprenant que j'arrive de France, il me regarde avec une sorte de tendresse :

— Vous en avez de la veine! J'ai travaillé à Paris, chez Renault, c'était le bon temps.

— Et maintenant, ce n'est plus le bon temps?

— Comment donc! Mais si, mais si... toujours... Seulement on a un petit faible pour la France, vous comprenez.

## CHAPITRE VIII

Comme d'antiques chevaliers, nous avons revêtu notre armure de cuir et notre casque. Le courrier est dans les coffres. Nous nous installons à nos postes respectifs. Dupont, le pilote, à l'avant; Soulas, le radio, derrière lui, juste sous les plans, et moi, le passager, à peu près au milieu de l'avion. O merveille : je découvre un siège, un pare-brise ! Après mes longues heures de vol en Afrique où j'étais assis sur des caisses dont les clous m'écorchaient, le petit fauteuil d'osier m'apparaît comme un miracle de confort.

Nous sommes déjà haut quand j'ai fini de m'extasier. Nous survolons une série de petits lacs. L'un d'eux a été le point de départ de Mermoz au cours de sa deuxième traversée de l'Atlantique.

Nous passons la ville de Parahyba dominée par ses couvents et ses églises de style portugais, et

entrons dans l'Etat de Pernambouc aux riches plantations de manioc, de coton, de cannes à sucre. Le long de la côte s'alignent les files interminables de cocotiers.

Il fait beau : derrière nous, au Nord, le soleil brille dans un ciel pur et illumine les plantations. Les habitants vêtus d'étoffes bigarrées sortent de leurs huttes et agitent les mains à notre passage. L'air est chaud et parfumé. Des maisons remplacent les cabanes de bambou.

Nous atteignons Recife, la capitale de l'Etat.

A droite, je distingue un vaste terrain circulaire, percé en son milieu par un pylône.

Dupont me fait signe de regarder et me passe un billet.

*C'est la base du Graf-Zeppelin en Amérique du Sud.*

... Nous survolons au ralenti les hangars et les bâtiments du terrain de Recife. Il est parsemé de petits drapeaux blancs.

L'avion s'est à peine posé qu'un coup violent m'aplatit contre la carlingue. Ma combinaison de cuir a amorti le choc. Nous sommes calés « en pylône » par une fourmilière qui s'est ouverte sous

les roues de l'appareil. Malgré la vigilance du chef d'aéroplice, les fourmis en quelques heures creusent des galeries souterraines qui s'effondrent subitement. Si, à ce moment, l'avion roule encore à pleine vitesse, c'est le capotage et souvent l'incendie.

Les mécaniciens accourent, nous dégagent. Dupont me sourit.

— Vous n'avez pas été trop ému ? Pas de mal aux côtes ? Alors tout va bien. Le « zinc » n'est pas trop amoché. C'est parfait.

— Allons ouste, ajoute-t-il en portugais, en se tournant vers les manœuvres, transbordez le courrier sur un autre appareil. On repart... et au trot !

C'est vite fait et, en évitant les fourmilières cette fois, nous décollons. Le soleil baisse à l'horizon, l'immense forêt s'étend à perte de vue, les arbres se tassent les uns contre les autres, les espèces les plus vigoureuses émergent çà et là de la grande mer verte qui ondule sur les coteaux.

Nous arrivons à Maceio avec les dernières lueurs du jour, le crépuscule des tropiques, bref et brutal, a vite cédé à la nuit. Les lucioles strient la forêt de traînées lumineuses ; les insectes nocturnes commencent leur ronde et leurs bourdon-

nements, leurs crissemments, leurs sifflements se croisent en un concert énervant.

Auprès de l'avion quelqu'un discute avec Dupont et Soulas.

— On signale des grains sur Bahia, le plafond y est très bas. La nuit est sans lune. Vous feriez mieux d'attendre le lever du jour ici.

J'entends les voix guoguenardes de Soulas et de Dupont.

— Tu rigoles...

— Et le courrier? Tu t'imagines qu'on va le porter en trottinette ou avec une brouette?

Je discerne une secrète colère dans les sarcasmes de Dupont. C'est un fanatique des vols de nuit, un esclave du courrier.

Que lui importent les nuages, les grains, les orages et même la brume meurtrière.

Que lui importent les dangers de mort qui rôdent sous les capricieux tropiques aux brusques intempéries.

Il a reçu une consigne : porter le courrier à Rio sans délai.

Il faut partir...

\*\*

La lune ne se lèvera pas ce soir. Mes yeux pourtant déjà exercés ne distinguent rien dans l'ombre épaisse. Parfois Dupont allume la lampe rouge du bord. Il vérifie le niveau d'huile, d'essence et les aiguilles tremblantes qui marquent nos destins. Lorsqu'il se penche un peu de côté pour regarder la terre, ou la mer, — que sais-je? — ses traits énergiques creusés par l'ombre pourpre m'apparaissent, durcis par l'effort de sa lutte silencieuse.

Soulas communique sans cesse avec la terre où les postes de radiogonométrie corrigent notre dérive et nous aident à faire le point.

Quand il a le temps il me tient au courant de notre marche par de laconiques billets que je déchiffre sous le faisceau d'une lampe de poche :

*Le vent nous fait dériver vers la mer.*

*Bahia a corrigé notre position.*

*Nous revenons vers la terre.*

Sur ces petits bouts de papier chiffonnés, nos chances s'inscrivent, nos angoisses se marquent et s'effacent.

Enfin les lueurs d'une forêt enflammée précisent nos conjectures : nous survolons la terre. Les indigènes qui défrichent les bois par le feu, collaborent à notre lutte contre la nuit et jalonnent notre étape de sûrs repères.

Mais voici qu'une nuée noire, plus sombre encore que la nuit nous enveloppe et nous dérobe aux clartés qui montent de la terre : nuages et pluie. Dupont cabre l'avion et monte, monte pour échapper à l'étreinte tiède, obscure et tenace.

Nous atteignons les régions calmes des cieux et laissant sous nos ailes les orages et les grains, les tornades qui échevèlent les palmiers dans la nuit et qui enlèvent la toiture de feuillage des huttes, nous voguons sous la coupole scintillante du firmament, guidés par la mystérieuse Croix du Sud, vibrante et lumineuse.

Les minutes passent, rythmées par le halètement du moteur. Chassé par le vent, l'écran noir qui nous cache les feux de la terre s'éloigne peu à peu. Et voici qu'au loin surgit une aube clignotante : le halo des lumières de Bahia. Et voici le phare d'Itapoa, le terrain d'aviation, son liseré de feux rouges et ses projecteurs qui promènent leur faisceau sur les herbes.

Qui dira l'allégresse qu'on éprouve à toucher le sol touffu et parfumé après la rude étape ?

Le camp d'aviation taillé dans la jungle grouille de reptiles qui se refusent à céder leurs droits d'occupation millénaires aux hommes et à leurs machines. A notre passage c'est une fuite éperdue dans les hautes herbes.

— Ne craignez rien, me dit le chef d'aéroplice Janet, si les serpents vous mordent, leurs dents ne traverseront pas vos bottes. Quand on est bien botté, le terrain est aussi sûr que la place de la Concorde.

N'importe ! J'avance avec précaution. Je ne tiens pas à trébucher sur la queue d'un irritable *cascavel* dont le nom scientifique : *crotalus terrificus* est assez éloquent, ou à me faire mordre par un minuscule *coral* dont une goutte de venin envoie plus sûrement dans l'autre monde qu'une chute d'avion.

Dans la cantine, où nous dévorons un poulet préparé à notre intention, arrosé de la rafraîchissante *guarana* (1), Janet et le chef mécanicien Barrier ont réuni une collection à rendre jaloux le Muséum. Dans les bocaliers, des serpents roses,

1. Boisson brésilienne au goût légèrement amer, préparée avec des noix de guarana qui, comme les noix de Kola, ont des propriétés toniques.

verts, nacrés, bariolés ou ternes dorment dans l'alcool. Et comme je montre au cours de cette visite beaucoup d'intérêt à leur Musée, ils me feront cadeau à mon retour d'un python rose vivant et long de trois mètres, qui sera mon compagnon de voyage et ma mascotte.

De toutes parts, les moustiques et les insectes attirés par la lumière, viennent nous saluer. Il y a des papillons gros comme la main, des *maruins* minuscules, des *staegomia* en quête d'un germe de fièvre jaune.

Une chaleur moite monte de la terre...

Notre repas a duré exactement 4 minutes.

— A Caravellas la visibilité n'est pas fameuse, dit Soulas qui vient de questionner le radio du camp.

— Eh bien! allons-y voir, mon vieux, fait Dupont en grimant à son poste de pilotage.

\*\*\*

Sur tout le parcours, la lutte devient plus mouvementée. Nous montons, nous descendons, évitant les nuées qui s'accumulent et nous cachent la terre, déjà presque invisible dans l'obscurité.

Il faut se hâter, la nuit s'avance et dans une

heure ou deux la brume va se former, compacte et impénétrable. Déjà des masses plus sombres apparaissent, inquiétantes, sous nos ailes.

Enfin, dans un trou, entre les nuages, nous apercevons une lueur : Caravellas.

Dupont fonce avant qu'une nuée ne nous dérobe le terrain.

Cette fois, le ciel est bouché. Du Sud, les radios crépitent :

*Visibilité nulle — Plafond à cinq mètres —  
Brume plaquée au sol.*

Le chef d'aéroplane tapote sur l'épaule du pilote :

— Mon vieux, la consigne est formelle, on ne part pas quand on ne voit rien, à moins qu'on ne veuille se suicider.

Malgré toute son ardeur, Dupont le sent bien : quand la brume s'étend sur des centaines de kilomètres et lorsqu'en outre elle survient par une nuit sans lune, voler signifie simplement se jeter à la dérive dans la mer ou s'écraser contre la moindre élévation du terrain.

Il faut se résigner et attendre une lueur.

Dans la nuit, nous nous dirigeons vers les bâti-



ments. A notre approche, les serpents s'enfuient, nous les entendons ramper sur les herbes sèches; les moustiques bruissent autour de nous.

Notre chambre est prête.

Le mobilier est en fort simple : trois lits surmontés d'une moustiquaire. Nous nous y jetons tout habillés, après avoir cassé rapidement la croûte.

Mais auparavant, j'ai soulevé les couvertures et le matelas : au dernier voyage le pilote Roland, qui avait dû coucher là, passa la main sous l'oreiller le matin en s'éveillant. Il sentit un contact glacé : un corail avait dormi sous sa tête.

Je préfère ignorer cette émotion.

— Dès qu'on voit quelque chose, tu nous appelles, c'est entendu? insiste Dupont auprès du chef d'aérop lace.

Malgré la fatigue qui engourdit mes membres, je ne puis m'endormir. Après s'être grisé de vitesse et de mouvement mon corps ne peut supporter l'immobilité du lit. J'ai bientôt l'occasion de remuer. Des légions de *maruims*, minuscules moustiques de la grosseur d'un grain de sable, se sont insinués à travers les mailles de la moustiquaire et par leur microscopique suçoir aspirent mon sang.

Soulas respire régulièrement : il dort comme

un prédestiné et rêve sans doute aux belles filles brunes de Natal.

Dupont se retourne sur sa couche. Il soupire. Parfois il se lève et entr'ouvre la porte. Il ne peut pas se résigner à dormir lorsqu'il a la garde du courrier et que l'envoûtement mystérieux de la vitesse et de sa tâche sacrée l'appelle là-haut, dans les airs.

Le jour paraît à peine que, n'y tenant plus, il est allé aux nouvelles à la station de T.S.F.

— Le temps s'améliore, s'écrit-il en revenant. Debout, nous partons.

Quelques minutes plus tard, nous décollons dans la pénombre de l'aube.

Quand nous arrivons à Victoria, capitale de l'Etat le plus petit du Brésil, le jour est levé.

Nous survolons les montagnes boisées et bientôt les rochers s'ouvrent pour faire place aux baies blondes de Rio de Janeiro.

Nous avons volé vingt heures depuis Natal! Presque un jour entier.

## CHAPITRE IX

Reine a été pris trois fois par les Maures dans le Rio de Oro. Chaque fois, il a échappé de près au massacre. Il faut avoir lu le récit de sa dernière captivité *Chez les Fils du Désert*, écrit en collaboration avec Serre, son compagnon d'infortune, pour comprendre avec quelle crânerie les aviateurs du courrier-Sud savent faire face au danger et à la mort.

C'est lui qui m'emmène à Buenos-Aires. Il est accompagné de Pourchas, radio-navigateur, qui s'est distingué maintes fois dans les raids au-dessus du Sahara et qui maintenant fait équipe avec Reine dans l'étape Rio de Janeiro-Buenos-Aires.

Pendant que l'on transborde les sacs postaux et que je me dégourdis les jambes, tous deux m'observent du coin de l'œil en parlant avec Dupont et Soulas.

Sans doute demandent-ils quel genre de bonhomme je suis...

La consultation a dû être favorable car au moment de partir ils m'adressent un large sourire.

M. d'Oliviera, directeur de l'Aéropostale au Brésil, est venu m'apporter un aimable salut.

...Le camp des Alphonse n'est bientôt plus qu'un minuscule rectangle de verdure.

Sur les sacs de courrier une main vigilante a posé des chambres à air gonflées. Elles doivent nous servir de bouées de sauvetage en cas de panne. De Rio de Janeiro à Santos, les montagnes tombent, abruptes, dans la mer.

Il n'existe aucune plage sur laquelle l'avion puisse se poser en cas de nécessité.

Le danger est compensé par l'étrange beauté de l'étape.

De la mer surgissent des cônes élevés couverts d'une forêt dense, luxuriante.

Au sommet des bouquets de cocotiers laissent onduler langoureusement leur chevelure sous les brises. Un cercle d'écume les entoure et vient battre les rochers qui, sous le soleil, scintillent et luisent comme de gigantesques pierres précieuses.

Certaines sont désertes, et des oiseaux bizarres, mouchetés de couleurs éclatantes, s'enfuient de

leurs retraites forestières, épouvantés par le bruit de l'avion. Des clairières colorent de vert tendre l'immensité sombre des bois; on y distingue une hutte de branchage et de feuilles sèches, agreste domaine d'un pêcheur entouré de quelques bananiers, de cocotiers, de *sapajoutis*, de manguiers, de plants d'ananas et de cannes à sucre.

Combien de Paul et Virginie brésiliens vivent dans ce décor de Paradis? Ils écoutent les chants de la forêt et les grondements de la mer, heureux de vivre, heureux d'aimer. Les heures passent et quand vient la faim, suivant l'humeur du moment, ils cueillent quelques fruits aux riches saveurs, ou bien lèvent les collets tendus dans les bois; si la mer est belle, ils lancent les filets qui dorment au fond de la barque taillée dans un tronc de bois dur; ou bien encore, ils descendent le long des rochers pour prendre quelque crabe engourdi...

Les montagnes s'effilent en caps et s'avancent dans les flots pour se disperser ensuite en îlots. Parfois, le cours tourmenté d'un *rio* se libère brusquement au fond d'une baie minuscule.

A mesure que nous approchons de Santos, le temps se couvre, les nuages enveloppent les sommets. Nous nous écartons vers la mer pour les éviter et nous volons plus bas. Nous croisons un

vapeur brésilien qui semble à peine avancer. Dans son sillage des masses sombres glissent, rapides.

*Vous voyez les requins ?* m'écrit Pourchas.

Les requins ! Ces parages en sont infestés. Je regarde les chambres à air qui jusqu'alors m'avaient paru être une chance de salut en cas d'accident.

Pauvres outres ; à quoi pourraient-elles nous servir.

Les squales auraient tôt fait de les avaler, elles et nous.

Mes inquiétudes ne s'apaisent que lorsque nous regagnons la terre. Les montagnes nous ouvrent un passage. Voici bientôt Santos qu'entourent les marécages et les plantations de bananiers traversées de petites lignes de wagonnets qui portent au port la récolte. Le long du rio les quais s'alignent dans un enchevêtrement de treuils, de grues et de bennes. Un navire français est à l'ancre et l'équipage nous envoie au passage des saluts amicaux.

Sur les marais qui bordent la grève d'épaisses fumées violettes courent, chassées par le vent : on brûle le café que la crise empêche d'exporter.

Au delà de la ville, une plage s'étend à perte de vue, unie et polie par le soleil. C'est là que nous atterrissons auprès du terrain d'aviation enclavé dans la forêt.

\*\*

...Au delà de Santos nous survolons encore l'océan ; des baleines cabriolent entre les lames. Aristocrates, elles viennent dans ces mers chaudes, Côte d'Azur des poissons, pour mettre bas leurs petits et repartent vers les mers glaciales lorsque leur progéniture a pris des forces.

Nous revenons vers la légère bande de sable qui sépare les flots de la forêt.

Le ciel est complètement bouché. Les tornades se succèdent, secouant l'appareil, la pluie gicle sur les plans.

C'est à peine si je vois Florianopolis et son port, balayés par les cataractes et le camp d'aviation sur lequel nous nous posons mollement.

— Il vaut peut-être mieux que vous passiez la nuit ici, suggère le chef d'aéroplice. Il pleut aussi à Porto-Alegre.

— Tant pis, nous filons.

L'appareil que nous prenons a un siège à côté du radio. Je m'y installe, sur l'invitation de Pourchas, ravi d'avoir un compagnon.

Le plafond est très bas. Reine est obligé de voler à quelques mètres du sol, au-dessus d'une plage interminable. Par places, des indigènes nus

s'ébattent dans l'eau et immergés jusqu'au nombril, ils regardent notre bolide qui s'éloigne.

Pourchas à mon côté envoie ses messages, écoute les émissions des postes qui jalonnent notre route.

Nous sommes dangereusement près de la terre. Parfois un remous nous y colle presque. Reine veille et d'un coup de manche à balai, cabre l'avion. Mais aussitôt nous sommes aveuglés par la brume, il faut redescendre. Ce manège se prolonge, épuisant.

Brusquement, je frissonne. La chaleur moite qui depuis des milliers de kilomètres nous enveloppait nous abandonne soudain.

Le paysage a changé, la forêt, la jungle, s'effacent. Des terrains marécageux couverts d'herbes, s'étendent à perte de vue, nous traversons les lagunes immenses.

Brutalement, sans transition, nous sommes passé des pays chauds dans la zone tempérée. Et dans la zone tempérée de l'hémisphère sud, septembre, c'est l'hiver.

Je grelotte.

La visibilité devient de plus en plus mauvaise. Le soir tombe.

Depuis quelques instants, Reine tourne en rond dans la brume.

Le brouillard se dissipe un peu et nous repartons tout droit.

Pourchas, à mon côté, ne dit rien.

Il connaît le péril que nous traversons et fiévreusement il lance les messages que Reine lui passe.

Le poste de Porto-Alegre répond.

Nous volons au ras des haies, des pâturages, plaqués à quelques mètres du sol par les nuages qui nous écrasent lourds et menaçants.

Pourchas me crie dans l'oreille :

— Attention ! Cramponnez-vous. Il va falloir atterrir. On va se casser la gueule.

Mais Reine s'obstine ; il poursuit sa route malgré le brouillard, malgré le crépuscule qui tombe.

Porto-Alegre n'est pas loin.

Il faut tenir bon jusqu'au terrain.

Enfin voici les phares qui percent la nuit tombante et nous nous posons sur la terre grasse et détrempée par la pluie qui tombe sans répit.

## CHAPITRE X

Les messages qui nous attendent sont défavorables :

*Le plafond est à quelques mètres du sol. — On signale des pluies et de la brume.*

*Un avion militaire brésilien vient de tomber dans la région. On manque de détails sur l'accident.*

Partout c'est la tempête.

— Vous ne pourrez pas voler cette nuit, dit Ville le chef d'aéroplice, j'ai fait préparer vos lits.

Reine et Pourchas se résignent, rageurs. Mais ils savent bien que par ce temps, un avion qui sort la nuit est un avion perdu.

Je me rappellerai souvent cette soirée dans le Rio Grande do Sul. M<sup>me</sup> Ville, heureuse de recevoir des compatriotes nous a fait fête. Nous dînons

au coin du feu, et buvons le vin généreux de la région, tandis qu'au dehors le vent siffle et l'eau tombe en rafales qui martèlent les toits. Nous buvons le café, arrosé de *grappa*, espèce de marc du pays. Jusqu'alors Reine et Pourchas sont restés silencieux, furieux de ne pouvoir repartir. Et Ville, qui est un pilote, qui a fait le courrier, comprend... Pour changer le cours de leurs idées il me pose des questions sur mon voyage.

Je parle du désert...

J'ai prononcé un mot magique : Ville, Reine et Pourchas, les yeux luisants, m'interrogent :

— Avez-vous vu Abdallah? fait Reine. Comment va-t-il? Quel brave type. C'est lui qui a empêché les Maures de me couper le cou quand j'ai été pincé pour la troisième fois. Ah! les vaches!

Pourchas demande des nouvelles des radios ses amis et de quelques Lahsen, Mohamed, Chir qui se promènent entre Tiznit et Port-Etienne sur une distance de plus de 1.000 kilomètres.

Ville s'anime, lui aussi.

— Est-ce qu'on joue toujours les œufs au poker d'as à Juby? Quand je faisais le courrier, il y avait les poules qui pondaient des œufs minus-

cules et d'autres qui arrivaient à en lâcher d'assez gros. Alors on jouait à qui aurait les gros.

Les anecdotes, les souvenirs se multiplient.

Je suis ressaisi, moi aussi. Comme eux, je voudrais connaître encore la magnifique détresse de ces lieux désolés. Puis Reine se déchaîne et sa robuste gaieté de Parisien étincelle et éclate.

La conversation se poursuit très tard. J'ai tenté de les faire parler de leurs exploits que je connais, que d'autres m'ont raconté...

C'est en vain...

— Ce n'est rien, ça ne vaut pas la peine d'en parler, protestent-ils.

Pourtant, je connais une belle histoire au sujet de Ville.

Cela s'est passé dans le Rio de Oro. Deux avions, dont l'un piloté par Ville, portait le courrier, naviguaient allègrement par une journée torride et lumineuse. Bientôt le moteur de Ville faiblit et accuse une rapide baisse de régime. Il faut atterrir. Avec souplesse, il pose le Bréguet sur les sables. Rozes, voyant son compagnon en difficulté, atterrit lui aussi et laisse son moteur en marche. Tous deux transbordent le courrier et s'apprêtent à réparer le moteur défaillant. Trop tard. Sur les dunes, les silhouettes noires des

Maures se profilent, accourent, les environnent. Les fils du désert sont tellement sûrs de leur proie, qu'ils ne tirent même pas. Ils ont affaire pourtant à des gens résolus : Ville et Rozes sortent leur revolver.

Ils tirent.

Trois Maures tombent. Les autres, hébétés pendant quelques instants, ne songent pas à riposter ; cela suffit.

Les deux pilotes bondissent dans leur taxi qui file, file sous le feu des guerriers enfin revenus de leur surprise.

Ils décollent.

Il fait bien chaud, là-haut, dans l'air fade et sec.

— Ce n'est rien, répète Ville.

Et comme ces souvenirs le rendent un peu confus, il me fait admirer ses chiens à l'arrêt devant un morceau de jambon que Pourchas leur tend.

Dehors, l'ouragan déferle toujours. Reine, avec sa jeune fougue et sa pétulance, emplît la maison de rires et de joie.

... Une sonnerie appelle Ville au téléphone.

Il revient, le visage bouleversé :

— C'est le poste radio. Il vient de capter un message d'Europe... X... se serait tué en s'entraînant pour battre un record.

La tragique nouvelle a couru le monde et vient échouer ici, brisant notre joie...

Les trois aviateurs n'ont rien dit. Ils ne diront plus rien ce soir. C'était leur ami.

Ils ont perdu un grand frère d'armes et leur peine ne s'exprime pas avec des mots...

\*\*

Le radio de garde, chargé de nous réveiller à la moindre éclaircie, vint nous secouer longtemps avant l'aube.

— Le « plafond » monte, vous pourrez bientôt partir.

Aussitôt nous sommes sur pieds. 20 minutes plus tard, nous décollons à grand'peine dans un terrain gras, transformé par la pluie en marécage.

Le décollage a été dur : nous avons frôlé des roues le toit du hangar.

Il y a 15 jours, un appareil a capoté sur le sol détrempé et il s'en est fallu de peu que Reine et Pourchas ne fussent carbonisés, une fusée avait pris feu et aurait enflammé le réservoir d'essence si dans le choc il avait cédé.

En route pour Pelotas, dernière ville du Brésil.

Les poches de ma combinaison ont gonflé pen-



dant la nuit. Je les fouille et j'en sors des oranges, des bananes, affectueuse attention de Ville et sa femme.

La pluie a cessé. L'horizon s'éclaircit. Pelotas apparaît dans les clartés de l'aube. Nous changeons d'appareil et volons droit sur Montevideo.

Le soleil luit derrière nous, montant vers le Nord, et Reine, plein d'allégresse, prend de l'altitude. Nous sommes à 2.000 mètres, l'Uruguay déroule ses paysages de terres bien cultivées et morcelées autour de vastes fermes. Ce n'est pas encore la pampa d'Argentine, ce ne sont plus les vastes pâturages, les *baixadas* du Rio Grande do Sul où couraient les troupeaux d'autruches. Paysage familier de cultures, de fermes qui rappelle la France lointaine.

Il fait très froid.

J'échange avec Pourchas quelques coups de poings pour me réchauffer.

Nous essayons de persuader à Reine de descendre un peu pour regagner une couche d'atmosphère moins glaciale.

Il fait la sourde oreille et nous envoie un billet ironique :

— *Vous apporterez des chaufferettes la prochaine fois.*

Nous survolons une mer de nuages, toute blanche et tourmentée comme un paysage polaire. Nous la dépassons bientôt et c'est dans un ciel bleu que nous arrivons à Montevideo.

Il fait si beau sur le terrain que je sors mon appareil photographique et malgré les ronchonnements amicaux de Reine et de Pourchas, je prends quelques vues.

Jusqu'à Buenos-Ayres, nous voyageons dans un avion fermé. On a placé près des sièges des chambres à air gonflées : nous allons traverser le Rio de la Plata sur une largeur de 70 kilomètres. Au loin sur la gauche je distingue une masse de petits cubes blancs : la Plata. Et voici les tentacules du port de Buenos-Aires, les gratte-ciel, les jardins de Palermo, les belles avenues droites et les rectangles des *cuadras*.

Nous dépassons la ville, la pampa est à ses portes, voici les vaches et les chevaux qui errent par les prés et par les chemins.

Nous atterrissons sur le terrain de Pacheco, qu'une clôture interdit aux bovidés accourus pour nous contempler.

Ici les vaches regardent les avions, à défaut de trains...

## CHAPITRE XI

A Buenos-Aires, M. Colin Jeannel et M. Tête, directeurs de la Compagnie, m'ont fait préparer une collation dans leur bureau. J'ai cinq minutes pour manger et faire connaissance avec ces hommes jeunes, fins et énergiques. Plus tard, j'aurai l'occasion de les revoir et d'admirer leur réelle valeur.

Depecker, le pilote, un jeune homme blond, élancé et un peu timide semble-t-il, et Cruvelier, le radio, nous annoncent, impatients, qu'il est temps de partir.

Je cours avec eux vers l'avion.

Nous décollons. Nous voici au-dessus de la ligne de chemin de fer, qui, en ligne droite, va jusqu'à Mendoza.

A peine sommes-nous sortis de Buenos-Ayres que commence le paysage *d'haciendas* entourées de quelques arbres mouchetant l'immense plaine verte, la *pampa*, que parcourent des milliers de vaches,

de taureaux et de veaux mélancoliques. De loin en loin un gaucho caracole le long des troupeaux.

Parfois, lorsque nous volons bas, les vaches, affolées s'enfuient et, dans leur hâte maladroite, culbutent les pattes en l'air.

C'est dimanche; autour des villages des centaines de chevaux sont parqués. Les rudes gaillards de la pampa viennent se ravitailler en vivres, en *aguardiente* et en femmes. Ils viennent aussi faire leurs dévotions à l'église. Pendant toute la journée, ils errent par les rues, boivent dans les cafés, jouent sur la place ou se battent dans les ruelles. Pendant ce temps les chevaux piaffent en tirant le licol.

Il fait froid.

Septembre marque le début du printemps, et les vents glacés de la Patagonie soufflent encore, malgré le faible soleil qui brille au Nord.

La plaine monotone étend partout ses verts tendres et anémiques.

Pendant cinq heures nous volons au-dessus des vaches et des chevaux, semant l'effroi dans les troupeaux.

Peu à peu la nuit tombe.

Comme nous approchons des montagnes, le temps se couvre. On annonce des tempêtes de neige sur la Cordillère. Des brouillards chassés par le

vent arrivent sur nous. Il faut atterrir. Justement voici *General Soler*, un terrain de secours de l'*Aéroposta Argentina*, filiale de l'Aéropostale.

Nous nous y posons sans difficulté.

— Nous allons coucher à Mackenna, à 15 kilomètres d'ici, dit Depecker, c'est le seul village à la ronde.

Le gardien du terrain crache dans ses mains, tourne la manivelle de sa Ford, et nous voici par les grands chemins. La route se compose de deux ornières creusées dans la terre boueuse, l'une pour les voitures qui viennent à droite, l'autre pour celles qui viennent à gauche. Il est évident que les chevaux et les vaches de la pampa ignorent que les chemins sont réservés aux véhicules. Ils affectent de se promener à l'avant des voitures, comme pour une parade champêtre.

Enfin après trois quarts d'heure de sauts et de cahots sur la route, nous atteignons Mackenna.

L'hôtel est en même temps le grand restaurant, le grand café et la grande épicerie du village.

Dans la salle, les buveurs fredonnent des *rancheras* en jouant de la guitare. A la porte, les cavaliers s'arrêtent, laissent le cheval, les rênes sur le cou, et vont vider un dernier verre d'*aguardiente* avant de regagner le *rancho*.

La nuit est tombée depuis longtemps. En attendant le dîner, Depecker et Cruvelier m'entraînent pour une promenade nocturne. Les rues sont désertes et nous enfonçons dans la boue. Les enseignes des boutiques sont rédigées en espagnol, en italien, quelquefois en allemand ou en polonais. Au comptoir des petits cabarets, les races fraternisent, et partout les guitares murmurent des tangos, des rancheras. Studieusement les groupes d'hommes suivent le rythme et chantent d'une voix rude. Dans la rue noire et froide, nous sommes caressés au passage par des bouffées d'air chaud et de musique sauvage.

Des allées perpendiculaires divisent les groupes de maisons en carrés monotones.

La désolation des pays neufs règne ici, souveraine, et les voix rauques des hommes de la prairie qui s'enivrent par ce soir dominical avant de regagner les solitudes vertes de la *pampa* troublent d'étranges langueurs, de nostalgies poignantes nos cœurs devenus inquiets.

— Rentrons, fait Depecker.

Au café, il fait bon et chaud. Les hommes discutent, chantent et jouent. Les conversations sont animées, mais jamais un rire ne s'élève. Il manque le sourire d'une femme.

Nous faisons quelques parties de poker d'après le dîner, puis nous gagnons nos chambres réparties autour du *patio*. Et le sommeil vient lourdement bercé par les chansons tristes qui se perdent dans la nuit.

\*\*

Nous repartons à quatre heures du matin. Il fait encore nuit et je frissonne sous la gelée matinale. Quand nous arrivons au terrain le moteur refroidi rechigne avant de se mettre en marche. Enfin, nous décollons comme le soleil levant caresse de sa lumière dorée le givre qui couvre la plaine.

Devant nous s'élève bientôt la sombre barrière de la Cordillère des Andes dont les sommets neigeux se perdent dans les nuages.

## CHAPITRE XII

A Mendoza, le mécanicien Lefèvre nous accueille. Il est sans doute le seul Français du pays. Mais il supporte très bien son isolement si j'en juge d'après sa mine splendide et son entrain.

Je suis transi.

— Eh bien alors qu'est-ce que ce sera dans la Cordillère, se désole Lefèvre.

Et il va me chercher quelques paires de gants, des chaussettes, des cache-nez.

Nous abandonnons le lourd monoplan Laté 26 et allons prendre un biplan Potez 25, plus léger et capable de grimper jusqu'à 7.000 mètres.

Cruvelier va rester ici.

On est obligé de réduire la charge de l'appareil au minimum pour franchir l'énorme chaîne de montagnes.

— Si vous aimez le sport, vous allez goûter quelques émotions choisies, nous affirme-t-il.

Depecker, toujours prompt, est à son poste de pilotage, il a revêtu son visage d'un masque qui l'empêchera de geler.

Pendant ce temps, Lefèvre nous attache à nos sièges et nous adresse des recommandations.

— N'oubliez pas de fixer vos parachutes... On ne sait jamais... Si l'appareil se retourne sous un coup de vent, ce n'est rien, ce n'est pas la peine de détacher vos ceintures. Mais s'il pique du nez à fond... lâchez tout, sauf le parachute bien entendu. En attendant, cramponnez-vous bien, car on est chahuté... à 5 ou 6.000 mètres...

Un petit avion métallique vient de se poser sur le terrain.

C'est le courrier américain. Le pilote de la *Panair* accourt et nous donne des « tuyaux » avant le départ.

— La Cordillère argentine est mauvaise. Il y a des tempêtes de neige par endroits... de l'autre côté sur la Cordillère chilienne c'est O. K.

Depecker accélère. Nerveux, l'appareil bondit et décolle presque aussitôt, bien cabré. Avant de passer le col qui se trouve à 4.500 mètres, nous prenons de l'altitude. Mendoza n'est plus bientôt qu'un ridicule point sombre sur la carte géographique du sol.

Nous traversons les nuages et contournons les premières arêtes. Des nuées gênent souvent notre marche. Il faut les éviter et parfois rebrousser chemin en attendant qu'elles se dissipent.

Bientôt nous entrons dans une passe étroite, les pics couverts de neige dressent leurs parois comme d'infranchissables murailles, un vent glacial nous pénètre à travers les combinaisons, les cache-nez, les gants, les couvertures, les chaussons de laine superposés.

Un cercle glacé m'étreint la tête et je halette comme un poisson hors de l'eau. L'oxygène se raréfie. Le froid m'engourdit. Le paysage chaotique dresse devant nous ses blocs désordonnés. Par le couloir du col les rafales se succèdent. Brutalement aspiré, l'avion monte brusquement pendant de longues secondes qui nous tiennent repliés, le corps recroquevillé dans une vaine résistance aux éléments.

Puis le caprice des trombes nous repousse et nous rejette soudain presque au niveau des pics. Les ailes, dans un mouvement de balancier, obliquent à droite, à gauche, s'enfoncent à l'avant, remontent.

Nous nous cramponnons à la carlingue.

Depecker cache une âme forte sous ses appa-

rences de jeunesse et de timidité. Arc-bouté sur son volant, il prévoit les chocs de la bourrasque, les amortit, se laisse porter par le vent lorsqu'il nous éloigne des menaçantes murailles des roches, ou fait de brusques rétablissements alors que nous croyons l'appareil renversé, sur le point de s'aplatir contre une crête.

Par soubresauts, nous avançons et nous faisons notre chemin dans la gorge fantastique.

Soudain le relief des rochers s'adoucit, les crêtes s'arrondissent et s'affaissent, les vents tombent. Nous traversons un vaste plateau désertique couvert de neige.

Nous avons laissé les nuages derrière nous. En face, les crêtes neigeuses de la Cordillère chilienne luisent sous un soleil éclatant.

Le froid pénétrant des hautes altitudes nous étreint.

Nous volons très haut sur une mer de sommets, à notre droite le volcan Aconcagua, qui a plus de 7.000 mètres, dresse un cône éblouissant vers l'azur. Les bourrasques reprennent et font bondir l'avion.

Depecker arrive à nous passer un billet :

*Tâchez de voir la statue du Christ : nous passons au-dessus.*

Nous ne voyons rien. La statue élevée pour commémorer la paix entre le Chili et l'Argentine n'est qu'à 4.000 mètres et nous sommes si haut.

Bientôt l'immensité ravagée des cimes s'apaise. Une vallée s'ouvre brusquement devant nous.

C'est le Chili.

J'observe une petite flaque d'eau qui est un grand lac : la *Laguna del Inca*.

Je regarde Depecker pour lui montrer. Son cache-nez s'est entr'ouvert et je vois passer le bout de son nez tout blanc : il gèle. Je le frotte vigoureusement. Il ne songe pas à protester : il ne sent plus rien.

Nous descendons rapidement, nos oreilles bourdonnent, le froid diminue.

Voici, dans le fond de la vallée, Santiago, ses belles avenues droites et ses jardins. Bientôt, nous distinguons le petit rectangle du terrain de *los Cerillos*. Il s'agrandit. Frémissant, l'avion se pose sur le sol, et de larges plaques de glace tombent des plans et de la carlingue, tandis qu'accourent vers nous Deley, pilote et directeur de l'Aéropostale du Chili, le comte de Laigue, consul général de France, le commandeur Félix Corte et mes camarades les journalistes du *Mercurio*, du *Diario Ilustrado* et de *L'Imparcial*.

\*\*

Deux heures après, baigné, rasé, peigné, repu et tout aise dans mon costume repassé, je suis assis dans un fauteuil du bureau de l'Aéropostale. De la rue, montent les rumeurs de la révolution inapaisée.

M. Deley, un vieux pilote, et sa femme, qui vécut avec lui pendant des mois et des mois dans la désolation désertique de Port-Etienne, me parlent avec orgueil de « *La Ligne* ».

— Figurez-vous que nous avons reçu de France des lettres nous demandant s'il est vrai que la ligne française a dû arrêter son trafic. C'est curieux... les Allemands, les Américains savent quel effort magnifique représente l'installation de nos bases aériennes, avec quelle régularité fonctionne le courrier postal.

Ils envient notre ligne.

Seuls les Français ignorent qu'elle existe.

Et chaque semaine, de Toulouse à Santiago, de Santiago à Toulouse, un drame se déroule, inconnu de nos compatriotes. Vous avez vu les difficultés qu'il faut vaincre pour que le courrier arrive dans les délais fixés.

Et pourtant vous êtes arrivé ici en moins de 9 jours.

Jamais nos radios, nos pilotes, tout notre personnel, tendus par le même sentiment du devoir, par le même orgueil de servir, n'ont ménagé leurs forces, ni leur vie. Parfois un équipage intrépide trouve la mort. Quand les hommes disparaissent, ils font en sorte que le courrier, lui, ne périsse pas. On annonce l'accident dans les nouvelles en trois lignes des journaux, on dit : « Tiens, encore des aviateurs tués ». On ignore les héroïques combats dans les tempêtes, les courses éperdues au-dessus de la brume fatale, les dévouements qui ont précédé ces morts obscures et sans éclat...



## *DEUXIÈME PARTIE*

## CHAPITRE I

Une dernière fois, accoudé au balcon du Consulat de France, je contemple Tahuma, l'avenue centrale de Santiago du Chili.

Le soir tombe et un étrange silence s'étend sur la ville. Les façades des magasins et des maisons sombrent dans la nuit.

J'attends en vain que la lumière, joie nocturne des cités, jaillisse des vitrines.

La révolution bouillonne encore dans tout le Chili. Le jour, les rues sont encombrées de meetings, de défilés de volontaires; le soir, la fièvre tombe, les groupes se dispersent et seules, les patrouilles circulent dans la ville en état de siège.

Je suis venu de Paris en neuf jours. J'ai parcouru le Chili.

Il faut rentrer en France maintenant.

Je pensais revenir à bord d'un transatlantique, mais après avoir vécu aussi intensément, comment

supporter une longue et insipide traversée avec une cargaison de femmes décolletées et d'hommes en habit.

J'ai la nostalgie des tornades, des brumes, des vents de sable, des luttes contre les dangers capricieux des tropiques. Je veux revêtir encore la combinaison de cuir, revoir les terrains qui fleurissent l'âcre odeur de l'huile de ricin et retrouver ceux qu'une heure de danger a fait mes amis et qui tissent sans trêve la trame des courriers sur 14.000 kilomètres.

Je rentrerai en avion, par étapes, cette fois. Pendant quelques semaines encore, je partagerai la vie de nos aviateurs.

— Vous avez tort, m'affirme mon ami le comte de Laigue, consul général de France au Chili, qui, plus mondain que moi, préfère les élégants fumoirs des paquebots.

\*\*

Depecker, le pilote, a repris le masque qui protège son visage contre la morsure du froid. Emmittoufflé dans les couvertures, je sens déjà l'étreinte douloureuse de l'air glacial.

Santiago a disparu... Notre biplan, le nez en

l'air, grimpe vers les monstrueux paysages de la Cordillère. Nous survolons des terrains tourmentés, des immenses blocs de rochers où le soleil révèle des taches violettes, rousses, vertes : filons métalliques inexploitablement et inaccessibles. Puis tout devient blanc, le chaos des crêtes, des pics, des aiguilles, des arêtes n'est plus qu'un carnaval de gigantesques bonshommes de neige. Entre les murs éblouissants du col, l'avion creuse laborieusement son chemin.

Voici les terribles remous, les sauts de carpe et l'aspiration des trous d'air.

Impavide, Depecker, maintenu à son siège par des lanières solides, suit les mouvements de l'appareil et, doucement, le ramène dans sa ligne de vol.

Nous contourignons le cratère neigeux de l'Aconcagua gelé par le froid polaire de ses 7.000 mètres.

Le calme revient.

Nous glissons dans l'air raréfié et lumineux.

Les pics ont disparu.

Je regarde par-dessus bord : nous survolons l'immaculée blancheur d'une mer de nuages. L'altimètre dépasse 6.000 mètres. Nous n'avons pas de tubes d'oxygène. Depecker ne paraît pas s'en soucier. Quant à moi, j'ai un léger mal de tête et mes oreilles bourdonnent.

Des vétilles!

Les minutes sont longues dans ce vol aveugle au-dessus des nuages. Comment allons-nous atterrir? Comment même atteindre Mendoza au travers des gorges fantastiques des Andes. Comment éviter de nous écraser contre les pics dissimulés par les nuées?

Sur un bout de papier j'écris mes inquiétudes au pilote.

Il me le renvoie annoté :

*Vous en faites pas... on y est.*

La buée blanche et molle des nuages m'enveloppe et m'aveugle.

Il fait moins froid, mes oreilles résonnent, le bruit du moteur n'est plus qu'un murmure.

Nous descendons.

Soudain le voile s'ouvre. Très bas, dans la plaine, je distingue une tache minuscule qui s'agrandit : Mendoza.

— Vous voilà, crie le mécano Lefèvre, joyeusement. Pas trop froid? Venez boire une goutte de café bouillant.

Puis se tournant vers Depecker.

— Rien de nouveau?

— Rien.

Depecker n'a jamais rien à dire.

Deux fois par semaine il survole la Cordillère. Qu'il vente, qu'il neige, peu importe : il faut passer. Quand la tempête est trop violente, il tourne en rond en attendant une accalmie. Il fraie son chemin...

Même la nuit.

Souvent, sa provision d'essence épuisée, il est revenu à Mendoza ou à Santiago faire le plein. Il renouvelle ses tentatives à cinq, six, sept reprises... mais toujours, il arrive.

Après les « coups durs », il se pose doucement sur le terrain, toujours souriant, toujours taciturne :

— Rien de nouveau?

— Rien.

Pour lui, l'héroïsme n'est pas nouveau.

Ceux qui l'ont précédé sur la ligne des Andes lui ont donné l'exemple de la bravoure.

\*\*\*

Ce soir, j'aurai tout le loisir d'entendre les belles histoires de la Cordillère. Le *pampero*, le cyclone des montagnes qui dévaste la pampa, souffle sans trêve et interdit les vols de nuit. Avec Depecker, Lefèvre et le radio Cruvelier que nous devons ramener à Buenos-Ayres, nous allons jouer quelques

tournées au poker d'as dans les cafés de Mendoza, cafés surbaissés, comme les maisons d'alentour, à cause des tremblements de terre.

Lefèvre me raconte l'aventure de Guillaumet.

## CHAPITRE II

Le jeune pilote, qui m'a fait traverser le désert depuis, était à ce moment-là sur la ligne des Andes.

Un jour, avec le dépôt sacré du courrier, il part...

Il part seul, car le temps menace et l'avion ne doit pas être surchargé.

Dans la Cordillère, une tempête de neige le surprend. Il tourne en rond en attendant une accalmie.

L'accalmie ne vient pas... Sans cesse, il faut cabrer l'appareil qui risque de s'écraser sur les rochers. Les rafales de neige se succèdent bouchant l'horizon, cachant les cimes.

Désespérément le pilote allonge ses cercles au-dessus du lac Diamant, perdu à 3.500 mètres d'altitude. Il épuise jusqu'à la dernière goutte d'essence et s'abat dans la neige.

L'avion capote.

— Quelle veine, s'exclame Guillaumet en se relevant, je n'ai rien.

Il repère bien l'emplacement de l'appareil, range le courrier, prend la petite valise de vivres et part.

Il va vers l'Argentine.

La nuit survient. Il se guide avec une lampe de poche.

Au bord d'une crevasse, il glisse et tombe. Sa valise bondit de rocher en rocher et après de longues secondes, s'écrase au fond du précipice.

*« Alors, écrit-il dans son rapport à ses chefs, je me rendis compte que la situation devenait périlleuse »*

La tempête, sa chute, sa marche épuisante : tout cela n'était rien !

Maintenant commence l'atroce lutte contre le froid, contre la faim, contre l'engourdissement, contre l'écrasante fatigue. Il s'abat parfois et reste inanimé de longs instants.

Pendant ce temps, Deley survole la Cordillère à sa recherche...

En vain.

L'appareil peint en blanc est invisible dans la neige.

On abandonne tout espoir.

Après quatre-vingts heures de marche, Guillaumet est à bout de forces.

Ses pieds, gelés, se refusent à avancer.

C'est alors que du haut d'un rocher il aperçoit une cabane d'Indiens.

Le premier geste de la femme qui le voit est de s'enfuir à l'aspect de cet être exangue, vêtu de toiles de parachutes, se traînant vers elle, accablé, la face tordue par la faim.

Les montagnards l'ont gardé quelques jours.

Personne ne le croyait vivant.

A Santiago, son portrait encadré de noir avait été placé dans les bureaux de l'Aéropostale.

— Laissez-le, dit-il, lorsqu'on le lui apprit, il me portera bonheur.

J'ai vu là-bas cet hommage au présumé défunt.

Dès qu'il connut l'emplacement de l'appareil, Lefèvre, avec un groupe d'Indiens et une caravane de mulets, s'en fut chercher le courrier. Il le trouva au bout d'un mois d'efforts. Il répara le « zinc » et le peignit en rouge pour qu'on put le retrouver en cas de nouvel accident. J'ai voyagé à son bord et sachant cela, je me suis trouvé tout gaillard.



Mermoz fut le premier à franchir la Cordillère avec un avion commercial. Avec son héroïsme habituel et sa science de l'aviation, il chercha, au cours de reconnaissances particulièrement dangereuses, des cols, des passages où l'on put établir un tracé de la ligne.

Deux de ces vols furent l'occasion de prouesses qui firent l'admiration du Chili et de l'Argentine. Combien de fois ai-je entendu narrer à Santiago et à Buenos-Aires, ces exploits qui faisaient admirer la France, exploits qui restent complètement ignorés chez nous.

Un matin, avec son courageux mécanicien Collenot, Mermoz quitta Santiago avec un appareil dont le « plafond » était de 4.000 mètres. A défaut d'un avion plus maniable, il était parti avec celui-là, comptant sur les courants ascendants du Pacifique pour s'élever à la hauteur nécessaire de 5.000 mètres.

Il se dirigea vers Copiapo à la recherche d'un passage commercial.

Comme il l'avait prévu, il rencontra les courants ascendants et parvint à monter à 5.000 mètres. Il

survola le versant chilien de la Cordillère sans difficulté.

Arrivé sur le versant argentin, l'avion fut pris dans les courants descendants.

Malgré les efforts du pilote, l'avion tomba, irrésistiblement aspiré vers la terre. Il fut entraîné dans une espèce de cuvette et impuissant à se redresser toucha à plein moteur une des pentes. Il rebondit un peu plus haut et s'écrasa dans une profonde épaisseur de neige.

Mermoz et Collenot, à peine étourdis, sautèrent hors de la carlingue.

L'altimètre marquait 4.300 mètres. Les lieux étaient couverts d'une neige compacte, absolument vierges et — ils l'apprirent plus tard, — inconnus des explorateurs.

L'appareil était affaissé sur le côté droit, l'empennage était arraché. Il semblait parfaitement inutilisable.

Le froid atteignait — 20 degrés et sous leur combinaison ils n'avaient que des vêtements légers. Ils ne pouvaient rester inactifs sans danger de mort.

Ils décidèrent de partir.

Ils étaient à 160 kilomètres de tous lieux habités.

Ils partirent... Ils s'enfoncèrent dans la neige et tombèrent dans les éboulis de roches.

Ils étaient terriblement essoufflés par le manque d'oxygène. Le mécanicien Collenot souffrait du mal des montagnes.

Ils s'arrêtèrent un instant et se retournèrent.

Mermoz vit les ailes de l'avion qui se profilaient sur la neige.

Son cœur fervent et fanatique protesta :

— Nous ne pouvons partir à pied... Nous avons des ailes, nous avons un moteur. Nous devons nous en servir.

— C'est impossible, fit le mécano.

Mermoz protesta, insista, le persuada.

— Allons le revoir, nous verrons... Il y a sûrement quelque chose à faire. Et puis, s'il faut périr, il vaut mieux s'écraser en avion que de mourir de froid dans la neige.

Ils revinrent, et après un long examen constatèrent qu'après quelques jours de travail, ils pourraient peut-être décoller.

Avec des moyens de fortune, ils entreprirent aussitôt les réparations.

Quand vint la nuit, ils ne purent songer à s'abriter dans les coffres pour dormir, les bouteilles

d'eau qui s'y trouvaient enveloppées d'étoffes avaient gelé.

Ils continuèrent de travailler.

Quand la queue et les ailes furent réparées, ils constatèrent que la tuyauterie du moteur, gelée, avait éclaté en différents points. Ils bouchèrent les trous avec de la toile d'avion enduite d'émaillite.

Alors, tout fut prêt.

Pour mettre le moteur en marche, il fallut gonfler le démarreur. Et obtenir de l'air comprimé à 4300 mètres d'altitude est un labeur exténuant!

De 10 heures du matin à 7 heures du soir, ils poussèrent l'appareil en haut du versant et le mirent face au départ.

A ce moment, ils s'aperçurent que les réparations de la tuyauterie ayant cédé, les fuites d'eau reprenaient.

Ils mirent des cales sous les roues et passèrent la troisième nuit à refaire ces réparations.

Au petit jour tout était prêt.

Le fond de la cuvette était coupé par trois précipices séparant trois petits plateaux à peu près horizontaux, et la pente reprenait de l'autre côté.

Comme il l'avait prévu, Mermoz descendit à toute vitesse du plan incliné où se trouvait l'appareil, rebondit sur les trois plateaux en évitant



les précipices et parvint à prendre de l'altitude avant d'atteindre l'autre bord de la cuvette.

Péniblement, il arriva jusqu'au col le séparant de la Cordillère chilienne. Pendant un temps qui lui parut infini, il lutta pour prendre les quelques mètres de hauteur qui lui permettraient de passer en rase-mottes en frôlant le sol.

Lorsqu'il eut réussi cet exploit, il sentit un souffle puissant qui l'aspirait : il avait retrouvé les courants ascendants.

A 50 kilomètres de Copiapo, les réparations cédèrent, l'eau s'échappa, le moteur s'échauffa dangereusement.

Il coupa les gaz et descendit en vol plané.

Il arriva...

Depuis quatre jours les avions chiliens cherchaient dans la Cordillère l'équipage perdu.

Ce matin-là, tout espoir de les retrouver était abandonné. On pouvait annoncer leur mort et prier pour le salut de leur âme... Le glas sonnait dans les églises.

Quand on les vit et qu'on entendit leur récit, on ne voulut point les croire.

— Le courage humain a des limites, pensait-on ; on ne peut soutenir pendant trois jours et trois

nuits, par 20 degrés de froid, une lutte physique et morale aussi surhumaine.

Ebranlées malgré tout par l'assurance des rescapés, les autorités organisèrent une caravane de mulets pour explorer la région décrite par Mermoz et Collenot, — en réalité, pour vérifier la véracité de leur extraordinaire aventure.

Après vingt jours d'efforts, l'expédition atteignit les lieux de l'accident, retrouva les outils et les accessoires abandonnés pour alléger l'appareil, pu voir, sur la neige, le tracé laissé par les roues au décollage.

Au scepticisme succéda un vibrant enthousiasme.

Et nos amis chiliens qui furent témoins de ce fait d'armes ont encore les larmes aux yeux en le rappelant et en disant comment ils fêtèrent nos aviateurs.

Nullement découragé par cet accident, Mermoz fit le premier courrier postal avec le même appareil et il continua, profitant des courants ascendants, jusqu'à ce qu'il eût été enfin muni d'un petit biplan à plafond très élevé...



Ce fut Mermoz encore qui pilota le comte de la Vaulx au cours de son fatal tour d'Amérique.

A 2-800 mètres, au-dessus des premiers replis de la Cordillère, une panne immobilisa le moteur. Il se posa normalement sur une sorte de tablette de 300 mètres environ. L'appareil s'arrêta, mais le plan étant incliné, il se mit à descendre. Aussitôt Mermoz sauta de la carlingue. Il n'avait pas de cale : il se jeta sous les roues. Il était temps : l'appareil, entraîné par son poids, allait atteindre le bord de la tablette qui se courbait brusquement et faisait place à un précipice.

La réparation faite, il fallut repartir sur un espace restreint.

L'appareil décolla dans le vide après une chute de 500 mètres durant laquelle tous, anxieux, attendaient la reprise du moteur qui, peu à peu, enleva l'avion...



Des mois ont passé... La ligne fonctionne normalement.

Mermoz a oublié ces heures tragiques de sa vie. Peu de Français les ont connues..

J'ai dû aller au Chili et en Argentine pour apprendre, de la bouche d'amis fervents, des exploits qui ranimaient, aussitôt évoqués, leur profond amour pour la France.

### CHAPITRE III

Le pampero ayant déraciné un certain nombre d'eucalyptus et enlevé un lot suffisant de cabanes et de toits d'haciendas, s'est retiré.

Les brises s'écartent au passage de l'avion et nous voguons en ligne droite au-dessus des rails minuscules et rectilignes du transandin.

C'est le printemps.

En France l'automne dresse ses décors rouillés de feuilles mortes. Ici, les blés tendres verdoient et dans les prairies immenses les génisses gambadent. Les petits villages, les *pueblos*, relais des *gauchos* en rupture de solitude, prennent des airs de fête sous le soleil et les cavaliers caracolent sur leur monture.

Après sept heures de vol rectiligne, dans la monotonie des plaines, une tache plus verte apparaît au loin et des rangées de cubes blancs : les jardins de Palermo et les cuédras de Buenos Aires.

\*  
\*\*

Tête, directeur technique de notre ligne en Amérique du Sud, m'attend sur le terrain de Pacheco. Sept heures d'altitude m'ont donné de l'appétit.

— Midi, je vous emmène à la popote.

Au cours du repas, nous parlons des temps héroïques de la ligne. C'est Tête qui fut chargé de rechercher dans le désert Reine et Serre prisonniers.

— ... Les négociateurs maures ne parlaient que de millions. Il leur fallait un million de fusils, un million de douros et un million de chameaux. Je me grattai la tête, je discutai, rien à faire. Ils ne voulaient pas en démordre.

« Un jour, je leur montrai un sac contenant 3.000 douros. Aussitôt ils acceptèrent de relâcher les captifs en échange.

« Ils n'avaient jamais su ce qu'était un million. Ils avaient entendu les Européens parler de ce chiffre comme d'une très grosse somme, et comme à leurs yeux 3.000 douros constituent une grosse somme, ils n'hésitèrent pas, c'était là bien un million.

— C'est bien plus que tu ne vaux, ajoute-t-il en se tournant vers Reine.

— Pourquoi ne m'as-tu pas laissé avec eux, mon vieux ? fait Reine.

Sur le champ d'aviation, la bonne humeur est de règle.

\*\*

Tête, Reine, Barrière, quelques ingénieurs du camp m'ont fait visiter le terrain de Pacheco, le mieux aménagé d'Amérique du Sud, envié de toutes les lignes étrangères.

Hangars, usines de réparations, ateliers de mécanique, sont équipés d'une façon parfaite. Une centrale électrique distribue la lumière et l'énergie. Dans le poste de T. S. F. remarquablement organisé par Serre, je m'arrête devant le grand tableau où nous suivons la marche des courriers. D'un coup d'œil on apprend le numéro de l'appareil qui emporte le courrier de France, le nom du pilote, du radio, l'emplacement exact de l'avion rectifié de quart d'heure en quart d'heure.

Sur les 46 terrains de la ligne, dans les 43 postes de T. S. F. jalonnés sur 14.000 kilomètres, on suit anxieusement la marche des équipages.

A la moindre alerte, dès que se tait trop long-

temps la T. S. F. d'un appareil, le chef d'aéropostale du poste le plus rapproché de son emplacement présumé, prend l'air et commence des recherches.

Tête qui dirige tout le réseau d'Amérique du Sud éprouve un certain orgueil devant mon étonnement.

— La plupart des terrains ont été taillés dans la forêt vierge, comme à Santos, établis sur des marécages, comme à Porto-Alegre, sur des terres rongées par les termites, comme à Recife.

« Pour bénéficier de nos concessions, nous devions les aménager dans certains délais : trois mois quelquefois. Que faire dans ces pays où il n'y a que peu de main-d'œuvre spécialisée et aucun matériel ? Il a fallu se débrouiller, faire venir de France des tôles, des machines, des appareils de T. S. F., des ingénieurs. Tout cela a coûté très cher. Nous n'avions pas le choix, il fallait faire vite. Tout a été prêt dans le temps voulu. Nos concessions ont été renouvelées. Nous possédons maintenant les terrains les mieux aménagés d'Amérique du Sud. Les lignes rivales les envient et donneraient beaucoup pour pouvoir les utiliser.

« La période des grosses dépenses qu'en France

on a jugées énormes et qui, à l'échelle d'Amérique étaient normales, a pris fin.

« Nous n'avons gardé que le strict personnel nécessaire à l'entretien du matériel. Nous avons réduit nos dépenses de 50 % et visons à une gestion économique de la ligne, ce qui est possible maintenant.

« Songez qu'il y a quatre ans à peine que la ligne est en service.

« Pendant toute la période qui a précédé l'exploitation, des négociateurs bien introduits auprès des gouvernements sud-américains négociaient des concessions, luttant contre la concurrence étrangère.

« De leur côté, les pilotes faisaient sans trêve des vols de reconnaissances, étudiant les meilleurs parcours commerciaux, se familiarisant avec des conditions atmosphériques absolument différentes de celles de nos régions.

## CHAPITRE IV

M. Georges Clinchant, ambassadeur de France, accueille ses compatriotes d'une façon charmante. Autour de sa table, j'ai trouvé Paul Morand, le professeur et M<sup>me</sup> Baudin, en tournée de conférences.

Erudit et lettré, il ouvre largement les portes de l'Ambassade aux écrivains français de passage en Argentine. Son chef, un artiste, réduit les énormes quartiers des bœufs argentins aux proportions plus modestes du goût français. Ses vins gardent la douceur parfumée de notre pays.

Les déjeuners de l'Ambassade sont réputés.

On y apprécie l'art délicat de la cuisine.

Et surtout, la finesse d'esprit et l'exquise cordialité de l'Ambassadeur...

\*\*

Je descends d'une Packard laquée et luisante...

Cette démonstration de grand luxe me coûte 2 pesos, soit 12 francs. Les taxis de Buenos-Aires sont des merveilles. Je conseille aux propriétaires des guimbardes qui déshonorent les rues de Londres, de venir renouveler leur matériel ici.

Je dois déjeuner au Continental avec Paul Morand et quelques personnalités de l'aviation.

Le célèbre écrivain, qui accumule les heures de vols, va gagner l'Amérique du Nord par la voie des airs.

Je le trouve au bar, armé d'une assiette de sandwiches. Il la tend vers moi.

— C'est encore du bœuf, dit-il, de la langue à la gelée. Prenez-en. Il faut consommer les produits nationaux. C'est le seul moyen de mettre fin à la crise... Au Brésil, vous boirez du café.

Ceci dit, il déguste le plus international des cocktails, dans le désir, sans doute, de remédier à la dépression mondiale.

Bientôt, accompagné du directeur de l'Aéronautique et de quelques membres du Ministère de l'Air argentin, Pierre Colin Jeannel arrive. Représentant de l'Aéropostale, il a exploré en avion,

avant de prendre son poste, les coins perdus de la forêt vierge. Il est seul, avec Lindbergh, à connaître certaines régions. Sa clarté d'esprit, son allant, son énergie tempérée de tact et de finesse en ont fait une des personnalités les plus en vue de Buenos-Aires. Il est jeune. En Amérique, la jeunesse n'est pas un défaut, et je connais bien des vieilles barbes qui seraient fières de l'œuvre qu'il a déjà accomplie.

Au cours du repas, il n'est question que de moteurs, de « zincs », de plans, de terrains.

Paul Morand, chevalier du casque de cuir, n'ignore aucun terme de l'argot des terrains d'aviation. Lui aussi regrette que nos vaillants pilotes d'Amérique soient peu connus en France. Il a parcouru le réseau aérien de la *Pan American Airways*. Il connaît la sollicitude du gouvernement américain si soucieux du prestige national à l'étranger, envers la *Panair*.

Je rappelle ma merveilleuse randonnée de France au Chili, l'héroïsme de mes compagnons de route.

Nos amis argentins qui connaissent les hommes de notre ligne, les admirent sans réserve.

— Ce sont des as, affirme le Directeur de l'Aéronautique.

— Ils ont, dans une filiale de l'Aéropostale, l'*Aeroposta Argentina*, formé des pilotes argentins dont nous sommes fiers. Nous considérons Mermoz comme un des nôtres. Et je crois qu'il nous retourne notre affection. N'oriente-t-il pas tous ses raids vers notre pays, toujours désireux d'associer l'Argentine à la gloire des ailes françaises?

Cet hommage rendu à mes amis me flatte comme s'il était destiné à moi-même.

\*  
\*\*

Minuit...

La pampa qui s'arrête aux portes de Buenos-Aires s'est allumée. Le carré rouge du balisage du terrain de Pacheco s'éloigne. Nous évitons les pylônes de T. S. F. illuminés en notre honneur.

La capitale de l'Argentine étale ses carrés de lumière au bord d'une masse sombre : le Rio de la Plata.

Quelques remous nous accueillent au-dessus du fleuve. Au loin le léger halo de la Plata apparaît.

Barbier, le pilote, m'explique l'usage des instruments de bord et me donne ma première leçon

de pilotage. Assis à son côté, je tiens quelques instants le manche à balai.

L'air est tiède et l'avion glisse mollement dans un rayon argenté de la lune.

Dans trois quarts d'heure nous serons à Montevideo.

Je somnole, bercé par le moteur.

Un coup de coude de Barbier me réveille.

— La brume!

La terre est recouverte d'une masse d'argent sur laquelle la lune fait jouer ses reflets.

Nous devrions être arrivés déjà.

Le radio, penché sur ses lampes, appelle la terre et s'efforce de déterminer notre position. Anxieux, nous lisons ses messages.

Nous avons dépassé l'aérodrome.

Les ailes argentées obliquent: nous virons dans l'immensité bleuâtre et l'ombre de notre appareil glisse sur l'étendue ouatée.

Et tout aussitôt commence la ronde tragique. Il faut, à tout prix, que l'avion ne s'écarte pas du terrain. Nous le survolons, peut-être, à quelques centaines de mètres près. Il est nécessaire que, dans un délai de quelques heures, une éclaircie providentielle nous permette d'en distinguer l'emplacement.



Sinon, notre provision d'essence épuisée, nous irons percuter dans un clocher, une colline, dans les fils meurtriers chargés d'électricité à haute tension, dans les arbres, dans les flots : les mille dangers que cache la terre invisible.

Les muscles contractés, nous poursuivons l'interminable ronde.

L'air est doux, le ciel scintille, aucun remous n'interrompt le glissement de nos ailes, et l'astre nocturne prodigue sa lumière de rêve.

La vie, plus que jamais, paraît belle...

Traîtrise de la brume!

Collé à la vitre, Barbier cherche le phare de l'aérodrome.

Soudain, dans une déchirure de la nappe blanche, je vois des lumières.

— Montevideo!

Mon compagnon lance l'appareil vers l'éclaircie.

Verrons-nous le terrain?

Les yeux agrandis, nous cherchons anxieusement.

Le moteur tourne au ralenti. Nous descendons. Je ne vois rien, aveuglé par la brume.

Barbier, qui connaît parfaitement la région, a

entrevu une bande de terre et, magistralement, se pose sur le sol presque invisible.

\*\*

Nous ne pouvons repartir. On ne voit rien...

Le chef d'aéroplice nous offre du café. Assis dans le hangar, nous bavardons en attendant que se lève l'inférieur brouillard.

Nous patientons de longs instants.

— Le poste de Pelotas annonce une éclaircie, crie enfin le radio qui revient en courant du poste de T. S. F.

La brume semble moins épaisse ici aussi.

— Nous partons, dit Barbier.

Comme des soldats à l'alerte, nous courons vers le « zinc », abandonnant café et vivres.

De là-haut, la terre eczémateuse se dépouille de ses squames de brouillard nacré et réapparaît.

Le jour est venu. Un jour terne, sale et indécis.

Las et bercé par le rythme du moteur, je m'assoupis.

Les heures passent...

La faim me réveille du lourd sommeil qui s'est emparé de moi.

Il est 1 heure. Nous devons arriver à 11 heures.

L'appareil a repris sa ronde au-dessus des flocons blancs : la brume encore.

Barbier, debout, le nez au-dessus du pare-brise, cherche anxieusement quelques mètres carrés de visibilité. Mais à l'infini s'étend le rideau immaculé qui voile la terre. Le radio, penché sur ses lampes, appelle fiévreusement le poste de Pelotas.

Je sais que dans une demi-heure, notre provision d'essence sera épuisée. Aucun vent n'agite l'appareil. Les éléments paraissent si calmes. Et pourtant, si nous ne trouvons pas l'éclaircie, nous nous écraserons contre un arbre, une maison, la moindre élévation de terrain. Les nerfs tendus, je me penche au-dessus de la carlingue, cherchant à voir, à lutter.

C'est inutile. Comme à Montevideo, Barbier a bondi vers un trou de clarté et nous roulons maintenant sur l'herbe du terrain de Pelotas.

Dès que le temps l'a permis nous avons gagné Porto-Alegre. Jusqu'à Florianopolis, la pluie tombe drue et tenace par rafales au-dessus de la forêt et des plages désertes.

Les hélices de bois étant rongées au cours d'un seul voyage par la morsure des trombes d'eau, il

faut, dans ces régions, employer les hélices de métal.

Les rafales frappent les plans de leurs masses pesantes. Les toiles crépitent, le métal résonne. La tornade nous entraîne, nous secoue, puis, capricieuse, nous laisse. Nous voyons ses traînées furieuses courber les cimes vertes de la forêt. Sur la plage, elles arrachent les houppes des palmiers.

## CHAPITRE V

Après Florianopolis, nous entrons dans la tempête. Les nuées nous cachent les rochers qui s'avancent dans la mer. Souvent déportés vers l'océan, nous devons raser les flots à la recherche de la plage.

Nous passons un cap aussitôt obscurci. A 170 kilomètres à l'heure, nous bondissons vers une masse de rocher qu'il faut contourner. Trop tard : l'horizon est bouché. La plage, elle-même, disparaît dans la brume grise. Nous tournons au-dessus des flots où les requins guettent leur pâture.

*Tenez-vous au croisillon, m'écrit Barbier. Nous pouvons atterrir durement. Je cherche la plage.*

Nous sommes pris dans l'étreinte des nuages. Que nous montions, que nous descendions, nous ne parvenons pas à lui échapper. Comme des fauves

pris au piège, nous nous ruons vainement vers l'issue que nous ne trouvons pas. Tantôt descendus trop bas nous apercevons le miroitement des flots et le pilote arc-bouté sur le manche à balai redresse brusquement l'appareil désarmé, tantôt surgit devant nous la masse imprécise d'une montagne et d'un brutal virage nous revenons vers la mer.

Barbier retire son casque. Echevelé, les mâchoires serrées, la face crispée, il lutte farouchement, avec une ténacité et une obstination acharnées. Sur ses traits je lis une implacable volonté de vaincre.

Le radio, penché sur ses appareils, lance des messages crépitants.

Agrippé à la carlingue, je mets toutes mes ressources d'énergie dans l'actif moral de l'équipage.

Encore une fois nous serons sauvés...

Entre les nuages tourmentés, voici une petite bande de sable. L'appareil fonce, se redresse au ras du sol et atterrit mollement sur la plage.

Le destin nous a épargnés : la roue a frôlé un tronc d'arbre qui aurait pu nous faire capoter.

Au-dessous de nous la tempête chasse la mêlée sans cesse renouvelée des nuages. Les palmiers

s'agitent sur le vent et la mer rageuse couvre la côte d'écume.

La nuit tropicale, moite et sombre, tombe brusquement.

Nous ne pouvons repartir qu'au petit jour.

Le danger passé, la gaiété revient; dans la valise à vivres, nous découvrons une bouteille de champagne, à la lueur d'une lampe électrique.

Le vin pétillant arrose nos sardines.

Sur les dunes, des Indiens, demi-nus, pillards d'épaves, accourus au bruit du moteur, nous contemplent avec mélancolie.

Quelques semaines plus tard Barbier trouvait une mort tragique dans ces parages.

Il lutta de longues heures contre la tempête, aveuglé par les rafales. Anxieusement, les postes de T.S.F. des aérolances suivaient les péripéties du combat, transmises par le radio.

Soudain le silence se fit. Malgré les appels de la terre aucun message ne parvint de l'équipage en péril. A la première accalmie, les camarades de la ligne s'empressèrent d'entreprendre des vols de reconnaissance.

On retrouva sur une plage quelques épaves et des sacs de courrier que les aviateurs eurent le

temps de sauver avant d'être engloutis dans l'océan.

Dans ce courrier se trouvait une lettre qui m'était destinée. Je la garde comme une relique. L'eau salée en a presque effacé les caractères, sur l'enveloppe les postes ont apposé le cachet sinistre : *Accident d'avion*.

Ton message est parvenu, Barbier, et ton âme loyale de pilote du courrier peut reposer en paix. La tâche sacrée fut accomplie.

\*  
\*\*

Charme de Rio, des boutiques portugaises de Carioca, du marché de Minho aux lourdes senteurs des produits de la forêt vierge; désespérances des mulâtresses du Mangue, couleurs et odeurs violentes des tropiques, cascades de lianes, grappes de bananes et de fleurs qui tombent des montagnes jusqu'au cœur de la ville, comme je vous ai aimés après les étapes périlleuses.

Guidé par notre distingué chargé d'affaires, l'aimable vicomte du Chaffault, j'ai pénétré l'intime douceur des vieux coins du port de la banlieue presque sauvage, j'ai admiré l'indolente beauté des baies les plus voluptueuses du monde.

Par lui, j'ai été introduit auprès du Président du Brésil. S.E. Getulio Vargas. m'a reçu dans sa résidence familiale de Guanabara et dans son palais de Catete. Je lui ai raconté mon voyage et mon admiration pour les pionniers de la « ligne ».

— Ah oui! s'est-il exclamé, vos hommes ont bien travaillé.

« Avec une rapidité prodigieuse, ils ont aménagé de magnifiques terrains, ils ont assuré la liaison aérienne sur notre immense territoire. Ils nous ont rendu de grands services et ont contribué à rendre plus étroite notre union morale avec la France. Grâce à eux Rio est à six jours de Paris.

\*  
\*\*

Avec Dupont et Soulas, j'ai regagné le Nord. J'ai égrené le chapelet des aéroplices, taillés dans la forêt parfois à 60 kilomètres des villes, habités par quelques ermites que soutiennent dans leur solitude la mystique du courrier et un ardent patriotisme. Pendant des centaines de kilomètres on ne voit plus la terre cachée par les frondaisons denses de la forêt vierge.

Je suis passé à Santa-Cruz où, loin de tout terrain d'atterrissage, l'avion de Depecker s'est en-

flammé un jour. Il y avait trois passagers à bord, trois camarades de l'Aéropostale qui regagnaient leur poste. Debout sur le siège pour éviter le contact brûlant du moteur qui flambait, le jeune pilote rase la cime touffue des arbres et atterrit sur la forêt. Ses compagnons eurent les reins endoloris et quelques égratignures.

Lui eut la force de sauter de la carlingue et s'en tira avec des brûlures sans gravité.

Un autre pilote, Delaunay, fut aussi gravement brûlé au cours d'un incendie en plein vol.

...J'ai regagné Dakar par l'*Aéro II*, l'avis rapide commandé par un capitaine au long cours.

J'ai traversé le Pot au Noir et ses trombes d'eau tiède.

A 16 nœuds à l'heure, le petit bateau à moteur, vibrant de toutes ses machines, s'efforçait de ne pas trop perdre de vitesse.

\*\*

A Dakar, à Saint-Louis la fièvre jaune régnait. Le service sanitaire m'a examiné attentivement.

— Cette sale maladie vient du Brésil.

A mon arrivée à Natal, le service sanitaire m'avait examiné aussi.

— Les gens de Dakar auraient mieux fait de ne pas apporter leurs fièvres chez nous, m'expliquait-on.

Echange de politesses!

Et puis, j'ai repris le chemin blond du désert, j'ai revu les Maures voilés; j'ai erré sur les aéroplanes perdus dans les dunes.

J'ai retrouvé la France.

Après des semaines de vie ardente dans une atmosphère limpide de beauté morale, je veux rendre hommage à tous ceux qui, depuis le plus modeste mécano, jusqu'aux pilotes de classe, jusqu'aux énergiques dirigeants qui assurent le fonctionnement de cette entreprise colossale.

Le capital énorme que représente le matériel, la magnifique infrastructure n'est rien auprès du capital moral que constitue le personnel d'élite.

Fanatiques du courrier, nos pilotes ne se laissent arrêter par aucune tempête, aucune brume.

Ils ont vaincu la nuit elle-même.

En France, nos techniciens étudient si les vols de nuit sont possibles. Depuis deux ans on pratique régulièrement des vols de nuit sur la ligne d'Amérique.

Quand la visibilité est absolument nulle, les pi-

lotes attendent une heure, deux heures dans un aéroplane.

A la moindre éclaircie, ils repartent.

Nous ignorons en France leurs courageux exploits et leur héroïsme.

Peu importe...

Le monde les connaît.

Certains admirent. D'autres envient.

Et grâce à eux, le prestige de la France grandit en Amérique du Sud.

## CHAPITRE VI

Parti pour l'Amérique dans l'intention de battre un record journalistique, je voulais démontrer — et je pense avoir réussi — que le jour où nos quotidiens voudront bien s'intéresser à ce qui se passe dans le monde, ils pourront, dans le délai d'une semaine, envoyer avec l'aide de l'aviation leurs reporters dans les coins les plus reculés du globe.

Je n'avais pas l'intention, dans cet ouvrage, de sortir des cadres d'un récit de voyage. J'ai pourtant élargi le sujet de cette enquête.

A peine étais-je sur les Pyrénées, qu'avec le pilote et le radio, je faisais déjà équipage, saisi par ce charme mystérieux et profond de l'aviation.

Après avoir parcouru l'Amérique du Sud dans les deux sens, j'ai eu la révélation de l'irrésistible influence de nos aviateurs, de l'admiration que leur ténacité et leur héroïsme suscitent et du prestige

qui en est résulté pour la France. J'ai voulu apporter un nouveau témoignage à ces hommes, souvent inconnus, toujours modestes, fanatisés par l'amour de la « ligne » qui personnifie à leurs yeux le courage, l'héroïsme, l'abnégation en honneur dans cette espèce d'ordre religieux qu'est le corps des pilotes de ligne.

Pour eux, l'aviation est moins un métier qu'une religion. Ils appartiennent aux milieux les plus divers : les uns sont fils de paysans, ils gardent l'aspect un peu rustre de leur père. D'autres, apprentis d'usine, ont été touchés par l'irrésistible appel au cours d'une promenade dominicale sur un aérodrome, d'autres sont venus là comme on va chez les Chartreux, après l'écœurement d'une jeunesse de fils à papa.

Comme tous les hommes, ils ont leurs manies, leurs atavismes, leurs mesquineries...

Dès qu'il revêtent la combinaison de cuir pour s'élancer dans le ciel, l'Aventure les marque et les transfigure.

Joseph Kessel a magnifiquement exprimé ce que fut leur lutte pour ouvrir la ligne Casablanca-Dakar. La captivité de Reine et de Serre fut le dernier épisode de ce combat pour assurer la régu-

larité et la sécurité du courrier au-dessus des tribus insoumises.

Aucune des quinze pannes survenues depuis leur accident tragique n'eut de suites malheureuses. Les appareils équipés d'un appareil de T.S.F. par Serre, lançaient un appel au plus prochain aéro-place. Aussitôt les dépanneurs arrivaient et sauvaient les équipages.

Deux fois seulement les aviateurs furent en danger à la suite d'une panne de T.S.F.

En 1930, la veille de Noël, le pilote Piveau, le radio-navigateur Néri, un passager, consul italien et l'interprète maure qui accompagne toujours les équipages, furent surpris par la brume entre Port-Etienne et Juby.

Dans le brouillard, ils heurtèrent un plateau, et brisèrent leur train d'atterrissage.

Néri monta son antenne et appella Juby. Malheureusement, Juby émettait ses messages à cette heure même et ses ondes couvraient les appels du poste portatif.

Rapidement les accus se vidèrent et réduisirent l'équipage au silence.

Deux fois les aviateurs de l'aéroplace de Juby survolèrent leurs camarades sans les voir. Pendant trois jours les recherches se poursuivirent. Enfin,



un appareil les survolant une troisième fois, les aperçut et les ramena.

Une autre fois le pilote Guerrero tomba en panne avec Néri, au-dessus d'un *douar*. Les Maures accoururent aussitôt.

— Pas téléphone, cria l'un d'eux à Néri qui montait son antenne.

Sous leur menace, il fallut abandonner l'appareil.

Heureusement, le *douar* se trouvait à la limite de la dissidence. Un poste français qui avait appris la chute de l'avion envoya un messenger aux Maures :

— Si dans 24 heures, les aviateurs ne sont pas rendus, les Français bombardent le *douar*.

Ce langage, autrement énergique que celui des Espagnols, décida immédiatement du sort des captifs qui furent ramenés aussitôt.

Depuis, grâce à l'équipement radiotélégraphique des appareils, réclamé et imposé par Edouard Serre, grâce à nos amis maures de la famille d'El Baum, Chir et Assanah, interprètes à bord des avions, les temps héroïques du désert sont révolus et les terribles dangers qui menaçaient nos équipages semblent vaincus...

\*\*

La ligne d'Afrique était à peine établie que la conquête aérienne de la ligne d'Amérique fut décidée.

M. Latécoère céda l'entreprise à M. Marcel Bouilloux-Lafont qui, aidé de son fils André, polytechnicien de valeur, s'était déjà voué à l'équipement économique de l'Amérique du Sud.

Peu enthousiaste au début, ce financier, sous l'impulsion de Mermoz, fut conquis et devint lui aussi animé de « l'esprit de la ligne ».

Malgré ses soixante ans, M. Marcel Bouilloux-Lafont apprit à piloter. Avec les premières équipes d'aviateurs, il pratiqua des vols de nuit, partagea les rudes étapes, alla reconnaître avec l'as Mermoz les coins reculés et dangereux de la Patagonie.

Se dégageant de plus en plus de l'atmosphère des affaires, il n'eut bientôt plus en vue que le prestige français.

Quand M. Marcel Bouilloux-Lafont racheta la ligne Latécoère, il possédait en Amérique un pointillé sur la carte indiquant vaguement la route projetée. Aussitôt, il négocia des contrats lui per-

mettant de mettre immédiatement la ligne en service.

La législation brésilienne ne donnait pas assez de garanties aux sociétés étrangères possédant des biens immobiliers; il fonda aussitôt la Société *Sudam* qui entreprit le travail formidable d'organiser les terrains.

Les gouvernements étrangers, inquiets des privilèges que nous obtenions, envoyèrent des missions qui s'efforcèrent en vain de revendiquer les mêmes avantages.

## CHAPITRE VII

On n'attendit pas que les aéroports fussent prêts pour inaugurer la ligne. Sous l'impulsion de Prantville, directeur de l'exploitation, de Mermoz, chef de l'Aéroport de Buenos-Aires et pilote de la ligne, de Vachet et des pilotes Thomas, Depecker, Bédignan, Rozès, Ham, Ronagne, et plus tard, Reine, Deley, Dupont, Roland, Saint-Exupéry, et je crains d'en oublier, la ligne entra en service avant que les terrains ne fussent créés. Certains aéroports n'étaient que des champs, des terrains marécageux à peu près asséchés ou une plage comme à Santos.

On commença avec quatre avions : deux Laté 25, un Laté 26 et un vieux Bréguet 14. Les trois premiers appareils étaient nouveaux et équipés de moteurs tout aussi nouveaux. Il fallait les essayer et les mettre au point, et l'on n'avait qu'eux pour faire tout le parcours de Buenos-Aires à Natal.

Porté par la volonté des équipages plus que par un matériel incomplet, le courrier arrivait...

Pendant ce temps, on taillait la forêt vierge, on asséchait les marécages, on dressait rapidement des hangars.

Le matériel, les appareils commandés arrivaient lentement d'Europe. Un jeune ingénieur, polytechnicien, Barrière, monta des ateliers à Buenos-Aires, et avec des moyens et un personnel de fortune, il mit au point les appareils, répara les avaries. La régularité du courrier devint constante.

Mermoz, prosélyte de la vitesse, pure image d'aviateur dominé par son idéal, décida de pratiquer des vols de nuit.

On se récria.

En Europe, où les terrains sont balisés, les vols de nuit sont encore considérés, à l'heure où j'écris ces lignes, comme des prouesses exceptionnelles...

En Amérique du Sud, les gens compétents estimaient que ce projet était une folie.

Mermoz s'obstina.

— Je partirai, répétait-il, si je réussis, on verra que ce n'est pas insensé.

Une nuit, il quitta Buenos-Aires à 3 heures du matin. Sur les terrains, il fit placer trois feux à essence qui l'aidèrent à atterrir.

Il arriva à Santos dans la journée.

Les aviateurs sud-américains enthousiasmés, célébrèrent l'exploit comme un raid, tant la chose paraissait belle.

Mermoz avait gagné la partie.

Aussitôt, Pranville décida que le départ de Buenos-Aires aurait lieu à minuit, et depuis lors, le vol de nuit se fait régulièrement.

\*\*

L'argentin Almonacid, engagé volontaire devenu capitaine-aviateur au titre français dans notre armée, fut un précieux auxiliaire pour notre ligne.

Pendant la guerre, il pratiqua les premiers vols de nuit sur le front.

Il revint en Argentine avec la mission française, portant sur sa poitrine la rosette de la légion d'honneur, la médaille militaire, la croix de guerre et un nombre impressionnant de palmes.

A ce moment, le directeur de l'Aéronautique était germanophile : il refusa aux appareils français l'accès des hangars argentins.

— Ils sont déjà occupés par les Allemands, expliquait-il.

— Faites-les sortir, demanda Almonacid.

Le directeur haussa les épaules.

Mal lui en prit, Almonacid le gifla incontinent.

Le capitaine attendit les témoins de l'offense : ce dernier refusa de se battre et les avions français restèrent dehors.

Almonacid alla le rejoindre dans un café fréquenté par tous les officiers aviateurs argentins.

Il s'arrêta devant lui, cracha dans son verre et le regifla.

Le scandale fut trop violent cette fois. Le directeur dut démissionner et les avions français prirent la place des avions allemands.

C'est ce brillant officier qui a su imposer notre aviation, puis notre ligne. Sous son influence, les Allemands, qui avaient déjà établi un service aérien Buenos-Aires-Montevideo, durent abandonner leur tentative et les Argentins se prirent à considérer avec une sympathie accrue les courageux efforts de nos pionniers.

Pranville qui dirigeait alors l'exploitation fut une des plus belles figures de l'Aéropostale. Polytechnicien, ancien adjoint de Daurat à Toulouse, courageux jusqu'à la témérité, et sachant être le plus compréhensif des camarades pour ses subordonnés, il était de ceux qui savent susciter l'héroïsme. Il payait de sa personne et a laissé sa vie

dans un accident survenu sur le Rio de la Plata après avoir tout fait pour sauver les passagers. L'appareil, piloté par Négrin, s'était égaré dans la brume alors qu'il partait vers Natal pour prendre le courrier amené par Mermoz à travers l'Atlantique.

Mermoz accomplit avec lui un de ses exploits les plus aventureux, à la recherche de voies aériennes.

D'un seul vol de 14 heures, ils traversèrent toute la forêt vierge du Brésil. Partis de Rio, ils atterrirent à Porto-Suarez en Bolivie.

Pendant des heures, ils survolèrent la mer des frondaisons. La moindre défaillance du moteur eut marqué leur condamnation. Comment atterrir sans s'écraser sur les fûts effilés des arbres.

Parfois les incendies qui dévastent continuellement certains coins de la forêt émettaient de telles colonnes de fumées, que dans une épaisseur de 2 à 3.000 mètres, et parfois sur des centaines de kilomètres, la visibilité était presque nulle.

Ce fut la première traversée du Brésil sans escale.

De Porto-Suarez, les aviateurs tentèrent de joindre le Paraguay. Une « salade de bielles » les força à atterrir dans une palmeraie du désert du

Chaco. Arrêtés par les Paraguayens, ils furent soupçonnés d'être des espions boliviens et eussent peut-être été passés par les armes sans l'intervention de notre légation.

Ils revinrent à Buenos-Aires, ramenèrent du matériel de rechange, et après avoir réparé l'appareil, retraversèrent le Brésil jusqu'à Santos.

J'ai déjà dit les faits d'armes de Mermoz dans la Cordillère.

Rarement j'ai vu un homme aussi entièrement dévoué à son idéal. Des accidents terribles, une chute de 4.000 mètres avec un parachute abîmé, des déceptions de toutes sortes n'ont pu altérer sa foi. L'ascendant profond qu'il exerce sur ces camarades, sa volonté tenace, lui ont permis de protéger la ligne naissante contre les découragements, les défections...

Il allait reconnaître tous les coins de l'Amérique du Sud, signalait les terrains susceptibles d'être aménagés.

En novembre 1927, la liaison postale-aérienne Natal-Buenos-Aires commençait...

En mars 1928, la ligne Toulouse Buenos-Aires était en service...

En 1929, Mermoz inaugura les lignes Buenos-

Aires-Santiago, Buenos-Aires-Patagonie, Buenos-Aires-Paraguay, Buenos-Aires-Bolivie.

Le 11 mai 1930, il fit mieux.

Il porta, avec le navigateur Dabry et le radio Gimié, le courrier de France à travers l'Atlantique et mit le Chili à quatre jours de la France.

Plus récemment encore, en février 1933, il traversait de nouveau l'Atlantique à une vitesse record : un peu plus de 14 heures pour couvrir 3.000 kilomètres, avec un appareil lourdement chargé.

\*\*

Il n'y a pas encore cinq ans que la ligne d'Amérique est ouverte.

Et là aussi, la période héroïque a pris fin.

Il est encore normal de trouver du mauvais temps, de naviguer dans la brume de Buenos-Aires à Porto-Alegre, d'être ensuite assailli par les épouvantables tempêtes de la baie de Sainte-Catherine, de retrouver la brume à Rio, pour traverser ensuite les orages effrénés et subits de la région subéquatoriale. Les aviateurs font encore 18 à 20 heures de vol consécutives dont une partie de nuit, souvent ils doivent se poser sur une plage en attendant l'accalmie.

Mais leur volonté est si forte, leur confiance si grande, que leur obstination surmonte les obstacles et la fatigue.

La régularité du courrier est assurée.

Maintenant, ils n'ont plus qu'un désir : survoler l'Atlantique et remplacer les avisos trop lents par des avions.

Comme il avait démontré la possibilité des vols de nuit, Mermoz a prouvé que les vols transatlantiques étaient possibles.

Le gouvernement doit aider notre ligne à se procurer les appareils capables de mettre le Brésil à 2 jours 1/2, l'Argentine à 3 jours 1/2 et le Chili à 4 jours 1/2 de la France.

Cet énorme gain dans la rapidité des transmissions intensifiera le trafic postal aérien.

A l'heure actuelle, la sécurité du courrier est assurée. L'usager n'a plus à craindre que sa lettre s'égare, mais il exige qu'elle parvienne avec le maximum de rapidité.

C'est ce que les Allemands ont compris en organisant les vols transatlantiques du *Zeppelin*.

La France ne doit pas abandonner la lutte. Elle peut, elle aussi, organiser des vols transocéaniques. Elle a des appareils capables d'effectuer régulière-

ment ces traversées. Et les pilotes de classe ne manquent pas sur la ligne.

Ce nouvel effort réalisé, la victoire de nos ailes sera complète.

Car, il faut que les Français le sachent, les Allemands ne possèdent en Amérique du Sud que des bases mal aménagées et trop clairsemées. Leur concurrence ne sera plus à craindre lorsque le monopole de la vitesse sera assuré par la liaison aérienne transocéanique.

Sans faire preuve de chauvinisme, il est à souhaiter que la France, qui a tant d'amitiés dans le monde latin, reste le trait d'union entre l'Amérique du Sud et l'Europe.

Sans compter que la Guyane Française et nos possessions des Antilles sont relativement proches de Natal. Les Antillais désirent être réunis à la mère-patrie par le courrier hebdomadaire français. C'est là un projet relativement facile à réaliser : seul manque un appui que le gouvernement ne refusera pas.

L'établissement de notre ligne a été réalisé par l'admirable témérité des aviateurs qui partirent là-bas en pionniers.

Grâce à leurs sacrifices, l'époque héroïque a pris fin.

Le succès de leur entreprise doit se manifester par la régularité du courrier. Et cette régularité doit coordonner un maximum de vitesse avec un maximum de sécurité.

Un des plus beaux résultats de notre ligne c'est de traverser les régions les plus tourmentées du globe, le désert, cette baie de Sainte-Catherine, sinistrement fameuse dans les récits des voyageurs d'autrefois, sans cesse bouleversée par les cyclônes, et portant sur des centaines de kilomètres de plages les spectres disloqués de navires échoués, la plaine argentine où hurle le *pampero* dévastateur, les sommets longtemps inaccessibles de la Cordillère des Andes, c'est d'accomplir toutes ces prouesses avec un tel coefficient de sécurité que le courrier arrive à son but dans les délais prévus.

On devine l'effort que représente l'organisation d'un système de T.S.F., protection des appareils en vol.

## CHAPITRE VIII

Alors que nous volions à 2.000 mètres au-dessus de la terre, à 12.000 kilomètres de Paris et que parfois les nuées épaisses d'un ouragan nous isolaient du monde, mes yeux se portaient instinctivement sur les lampes du poste de T.S.F. Penché sur l'épaule du radio, je lisais avidement les messages qui guidaient notre course aveugle.

Fébrilement, le pilote arrachait des mains du sans-filiste les notes qu'il déchiffrait et d'après leurs indications, modifiait sa route.

Evitant les zones trop agitées, les brumes trop denses, nous arrivions enfin vers la clarté, vers le terrain où, sans danger, nous pouvions atterrir.

Combien d'appareils, au cours du grand voyage hebdomadaire du courrier, sont sauvés chaque semaine par les ondes mystérieuses et vigilantes qui rôdent dans l'espace, anges gardiens des équipages en péril?

Un simple regard sur les statistiques nous montre que la régularité des départs et des arrivées oscille aux environs de cent pour cent, alors qu'il y a quelques années à peine, les innombrables dangers parsemés sur l'immense ligne d'Amérique paraissaient insurmontables.

Pendant longtemps, pour se diriger, les pilotes n'ont compté que sur leur flair, leur connaissance de la carte céleste, leur habileté à déchiffrer les énigmes que la terre cache derrière ses replis.

Quand, trompés par la brume ou ces extraordinaires métamorphoses du sol dues à des changements de coloration, à des mirages étranges, ils s'égarèrent dans des régions impropres à l'atterrissage ou au-dessus d'une mer hostile, ils imputaient invariablement leur erreur à la guigne.

La guigne existe encore.

On fait parfois des atterrissages un peu durs.

Et sous les climats sans cesse agités des tropiques, de brusques tornades attaquent souvent les équipages.

Mais tant que fonctionne le petit appareil lumineux qui émet et reçoit les ondes protectrices, l'influence des destins mauvais s'atténue.

Combien d'avions désarmés perdus au-des-

sus de la mer risquaient de finir leur course dans les flots peuplés de requins, lorsque le crépitement de la radio venait leur indiquer leur position, corrigeait leur dérive et les ramenait, frémissants, au terrain d'aviation le plus proche.

Les aviateurs sont toujours superstitieux. Mais maintenant, plus qu'à la chance ou à la déveine, ils croient à la vertu magique du petit appareil de T. S. F. fixé à bord. Le radio est devenu l'auxiliaire indispensable du pilote, et tandis que l'un combat avec acharnement contre les intempéries, l'autre guide la lutte, et lui passe sans cesse les messages qu'il déchiffre en hâte.

Sur les 46 postes de la ligne épars sur 14.000 kilomètres, des compagnons d'armes guettent le ciel et veillent fraternellement sur l'équipage.

Rentré à Paris, j'ai voulu connaître celui qui, par un travail acharné, a doté la ligne de cet immense réseau de T. S. F. Serre, polytechnicien d'une haute valeur, organisait les postes de radio le long de la ligne du Sud, lorsque, au cours d'un vol au-dessus du désert avec le pilote Reine, une avarie provoqua un atterrissage brusqué. Il n'y avait pas de T. S. F. à bord.

Les aéroplanes du Rio de Oro ne purent être renseignés sur leur position.



Fait prisonniers par les Maures, ils endurèrent une terrible captivité qui se prolongea plus de quatre mois.

Cette expérience ne fit qu'accroître la volonté qu'avait Serre d'organiser la sécurité absolue des vols.

Il a fallu à cet homme énergique plusieurs années pour doter la ligne d'une organisation radiotélégraphique remarquable.

Je suis allé le trouver dans son bureau de l'avenue de Friedland. C'est dans une pièce de quelques mètres carrés que Serre envoie par le monde des messages protecteurs, surveille et dirige les 46 postes qui le tiennent au courant de la marche des courriers, relaient ses télégrammes et bourdonnent nuit et jour d'une activité fébrile.

Avec une cordiale simplicité, le « sauveur d'hommes » m'a reçu.

Ma visite lui a fait plaisir, car dans l'aviation, toute la gloire est pour les pilotes et rarement on parle de leurs modestes compagnons d'équipage : les radios.

Serre qui connaît leur dévouement absolu, leur héroïsme sans gloriole, leur ténacité dans la lutte, se réjouit de l'intérêt que je leur portais et s'empresse de m'initier à leurs travaux.

— Venez voir le cerveau de la ligne, me dit-il.

Nous montâmes jusqu'au sommet de l'immeuble et nous pénétrâmes dans le poste émetteur et récepteur.

Penchés sur l'épaule du chef de poste, nous pouvions lire les messages.

— Voyez, m'expliqua Serre, l'avion de Marseille et celui de Toulouse se sont joints à Barcelone. Le courrier est en route vers Alicante...

« L'avion postal qui apporte le fret d'Amérique se trouve à l'heure actuelle sur le littoral du Rio de Oro. Il vient de traverser une masse compacte de brume. Pendant deux heures, il a navigué sans visibilité, dirigé par la science de son pilote, et les indications de la radiogoniométrie. Le voici hors de danger dans une région ensoleillée.

« Regardez ce message : l'hydravion parti d'Alger vient de passer Minorque. Lui aussi vient d'avancer pendant des heures au milieu de la brume. Dans le brouillard gris et dense où il distinguait à peine l'extrémité de ses ailes, le radio lui passait un message de quart d'heure en quart d'heure... Ce message venu d'un poste terrestre,

lui indiquait sa position repérée par les ondes vigiles : mystère de la radiogoniométrie.

« Regardez encore : à Marseille, l'hydravion va partir, le courrier venant de Casablanca survole Malaga, un orage vient d'assaillir, près de Bahia, l'avion qui porte le courrier de France à travers l'Amérique, hier un avion postal a quitté Santiago du Chili, il a traversé l'Argentine et progressé dans la brume à la frontière sud du Brésil... »

Tout en parlant, Serre contemplait les disques de cuivre, les tubes argentés, les lampes en veilleuse, les instruments polis et brillants qui inscrivait les destinées d'équipages vaillamment tendus dans la lutte.

Fiévreusement, il m'expliquait ses projets : il venait d'équiper tous les avions avec des postes de T. S. F. qui permettent de pratiquer la radiogoniométrie.

Dans les postes terrestres ou sur les navires, des cadres, impressionnés par les émissions de l'avion, indiquent la position exacte de cet avion. Le pilote a ainsi un moyen de corriger sa dérive.

— Maintenant, pour augmenter encore la sécurité des équipages, je veux équiper les terrains avec des radiophares, appareils dont les ondes

permettraient aux avions de se poser sur les aérodromes dans l'obscurité la plus complète.

« Je veux mettre fin à l'époque héroïque où il fallait compter seulement sur la vaillance des hommes.

« Les hommes ont montré ce qu'ils savaient faire. C'est fini maintenant. Je veux les préserver de la témérité ! La science peut assurer leur sécurité absolue... Notre équipement est excellent... Je veux qu'il soit parfait. »

Le visage d'Edouard Serre s'est tendu.

Je lis sur ses traits la ferme volonté de refréner les ardeurs trop téméraires, de veiller sans répit sur les destins des jeunes hommes qui luttent là-bas, à 10.000 kilomètres de nous, contre les tornades, les cyclones et les dangers de l'air.

Le sauveur d'hommes !...

## CHAPITRE IX

La sécurité du personnel volant que Serre s'est donné la mission d'assurer est devenue presque absolue. Avant que la mise au point ne fut achevée, combien de victimes ont laissé leurs dépouilles sanglantes sur la grand'route aérienne.

En juin 1925, par temps de brume, le pilote Mingrat et le radio Salvado tombaient sur les palmiers d'Alicante, au *Paseo de los Martires*, après avoir heurté un paratonnerre invisible dans le brouillard.

En décembre 1927, Mattei disparaît avec ses coéquipiers, les pilotes Enderlin et Mercier, dans une chute d'hydravion.

On se rappelle la belle fin de Ducaud rapportée par Joseph Kessel. Son dernier message avant qu'il s'écrasât dans les flots avec Lécivain fut celui-ci :

*Pilote trop occupé, ne peut donner aucun renseignement.*

Déjà Ducaud avait donné la mesure de son courage. En 1924, entre Oran et Alicante, il avait amerri à mi-route avec le pilote Mingrat. La tempête fracassa l'avion qui coula en quelques heures.

Agrippés à un ballonnet, les deux aviateurs restèrent crispés à la surface pendant toute une journée, meurtris par les lames furieuses qui déferlaient contre eux.

La vedette *Aviateur-Rodier*, envoyée à leur secours, faillit les couper de son étrave. On ne les aperçut qu'au moment de passer sur eux.

— Arrière toute, hurla l'officier de quart.

Ils étaient sauvés.

En 1927, Ducaud partit avec l'hydravion *Météore*, piloté par Larmor, mécanicien Riera. Au large d'Alger, l'appareil se « retourna ». Le radio, dont la vitalité était prodigieuse, s'agrippa à l'appareil qui coulait, reprit conscience et se mit à nager : il venait d'apercevoir à quelques mètres une main qui émergeait. Il la saisit et remonta un corps sanglant : Riera, gravement blessé.

Il chercha Larmor.

En vain...

Il nagea, avec son fardeau, vers la côte, mais bientôt il sentit qu'il allait sombrer, épuisé!

Providentiellement, les secours arrivèrent à ce moment.

Le gouvernement qui accorde si généreusement la Légion d'honneur aux épiciers enrichis, daigna remarquer ce beau geste.

Il envoya à Ducaud la médaille de sauvetage!  
C'est mieux que rien, comme disait l'autre.

En 1931, Aubry et de Bruyère furent victimes de leur ardeur. Ils venaient de survoler Tanger, de nuit, et se dirigeaient vers le Nord au-dessus du détroit par une tempête violente.

Ils avançaient malgré tout!

On leur donna l'ordre d'atterrir.

— Oui, allons atterrir, fut la réponse.

Mais leur cœur hésitait à reculer devant le péril.

Ils se ravisèrent :

— *Donnez météo Malaga.*

Ils n'entendirent jamais la réponse, projetés par l'ouragan contre une falaise où ils s'écrasèrent.

En Amérique du Sud, Pruneta périt avec le pilote Négrin et Pranville, directeur de l'exploitation, après avoir laissé les bouées de sauvetage au passager qui put se maintenir à la surface et être sauvé.

Sur la Méditerranée encore, le radio Bossard, coéquipier du pilote Larbonne, périt victime de son dévouement au courrier.

Pris dans un violent mistral, l'appareil freiné par le vent, fut en panne d'essence avant le port.

Les aviateurs amerrirent normalement, malgré la tempête. Aussitôt posé, Bossard alerta les postes côtiers : aussitôt les secours s'organisèrent et bientôt un bateau les rejoignit.

C'était le salut !

Mais peut-on quitter un appareil chargé de courrier ?

Ils voulurent ramener l'hydravion.

— Lancez-nous des cordes, nous allons amarrer l'épave.

— Montez à bord, cria le patron, vous ne sauverez rien par ce temps de chien...

Ils insistèrent.

On leur lança des amarres.

Soudain une lame brutale survint et fit disparaître l'aéronef dans une énorme gerbe d'écume.

Du bord, les marins virent l'hydro s'enfoncer... Bossard, assommé, avait coulé à pic. On s'obstina à le rechercher. Après de vains efforts, il fallut rentrer à Marseille, le pavillon en berne.



La liste des radios tombés dans la lutte est longue...

Pour mettre au point les appareils, pour remédier à leurs défauts, il a fallu des expériences tragiques.

Ce n'est que le 8 septembre 1928 qu'un hydravion put se faire entendre distinctement de la terre.

Le pilote Valin, le radio Fichoux et le mécanicien Traclay, partis de Marignane pour Alger, signalèrent, trois heures après le départ, une avarie au moteur.

Ils se posèrent en vue de Minorque.

Les postes de Marseille et de Perpignan captèrent le message, un navire dépanneur, le *Jonquille*, fut alerté lui aussi. Il se porta au secours de l'hydravion. Il arriva dans les parages à la

tombée de la nuit, se guida par la radiogoniométrie jusqu'à l'appareil avec lequel il communiqua sans relâche. Le lendemain matin le dépannage était chose faite.

Première étape vers la sécurité.

Quelques mois après, un équipage piloté par Pareyre, radio Huget, se posa à mi-chemin de Marseille et des Baléares par suite d'une fuite d'huile.

Une vedette alertée par T. S. F. se porta immédiatement à son secours, mais la distance était telle qu'il fallait au moins 7 heures pour atteindre l'hydravion.

Un navire passa à proximité. Il offrit aux naufragés de les prendre à bord.

Le radio, qui communiquait avec la vedette, était si sûr de ses émissions, qu'ils refusèrent d'abandonner l'appareil.

Ils attendirent la vedette, qui grâce à la radiogoniométrie, et malgré la dérive des courants, parvint enfin auprès d'eux.

La courageuse expérience avait été concluante.

L'héroïsme des précurseurs n'a pas été inutile.

Leurs ombres veillent sur leurs camarades

maintenant protégés par les perfectionnements apportés aux appareils, à la suite d'expériences qui leur coûtèrent la vie.

## CHAPITRE X

Depuis plusieurs semaines j'étais à Paris. Il pleuvait. Je m'étais laissé envahir par les soucis médiocres de la vie courante. Je m'ennuyais.

J'eus l'heureuse idée de téléphoner à Mermoz.

— Je « fais » le courrier d'Espagne demain, je vous emmène.

Je le retrouvai à la gare d'Orsay.

Le lendemain, à l'aube, notre avion s'élançait vers les Pyrénées.

Après Barcelone, l'Espagne prit décor d'été : austérité, sécheresse, furieux orage sans pluie, montagnes désolées et parfois dans la vallée une citerne d'un vert lumineux.

Alicante à l'abri de son rocher desséché, chauffait sa poussière au soleil.

De jeunes pilotes attendaient leur aîné. Ils avaient dans le regard cette flamme qui révèle une âme ardente. Avec eux nous gagnâmes la plage.

Une chaleur pénétrante et sèche embrasait le port ibérique. Les palmes poussiéreuses pendaient, indolentes. Aucune végétation ne souriait sur les pentes fauves de la montagne.

Ce dénuement sévère prédisposait aux épanchements mystiques.

Tout le jour nous restâmes étendus sur le sable blond. Près de nous les lames se brisaient en grondant et parfois une gerbe de gouttes scintillantes jaillissait jusqu'à nous.

Mermoz, les yeux perdus dans l'immensité limpide, les cheveux blonds entourés d'un halo doré, le visage ennobli par l'idéal qui le consume, répondit à nos questions pressantes.

Il évoqua son passé.

— ...Je venais de quitter le collège... J'avais 18 ans... J'aimais le risque. C'était en 1919. La guerre prenait fin et le sang des jeunes bouillonnait encore... Je ne pouvais supporter de somnoler plus longtemps sur des bancs d'écoles. Je m'engageai pour quatre ans dans l'aviation.

« Mes débuts furent pitoyables. Je ramassai des bûches. Je m'obstinai, je réussis enfin.

« En Syrie, je connus l'action, les vols en zone dissidente, la panne et ses conséquences : une marche de cent kilomètres dans le pays de la soif.

« Rentré en France, je tentai de devenir officier d'aéronautique. Je tombai sur un chef idiot. Cela arrive parfois... Je quittai l'armée avant qu'il put m'en dégouter.

« Je rêvai d'aventures, et d'aventures aériennes. Pour gagner ma vie je travaillai dans un contentieux, je fis même du cinéma.

Ce n'étaient là que des expédients. Je voulais « voler » encore. Après bien des démarches, je fus convoqué chez Latécoère et engagé à titre provisoire. Trois jours après, on me confia un appareil. Fou de joie, je partis à toute allure et amorçai un décollage acrobatique.

« Daurat, le directeur m'attendait à la descente.

« — Vous pouvez prendre le train, mon ami, j'ai demandé un pilote, et non un acrobate.

Le cœur gros, je m'éloignai. Mais Daurat se ravisa et me « repêcha ». Il n'a pas dû le regretter. Je lui ai donné quelque satisfaction depuis... »

Il se tut et rêva...

Nous songeâmes tous à ses exploits, à ses captivités chez les Maures, à ses records mondiaux, à ses aventures d'Amérique.

Le soir vint brusquement.

Le *Paseo de los Martyres* s'éclaira. Nous di-



rigeâmes nos pas vers la lumière. Une légère brise de mer apaisait les ardeurs de la terre. Les belles filles alanguies par une journée torride nous souriaient en jouant de leur éventail.

Mais Mermoz, perdu dans ses souvenirs, ne les voyait pas...

\*\*

Comme je lui rappelais un accident terrible — une chute de 4.000 mètres avec un parachute endommagé — accident qui lui causa de graves blessures, il s'exclama :

— Croyez-vous que le danger puisse nous faire hésiter? Nous l'acceptons et c'est peut-être lui qui rend notre vie d'aviateurs si ardente et si passionnée. A chaque étape dangereuse notre existence conquise sur le destin prend une autre valeur. Nous la jouons, nous la gagnons, et elle s'enrichit de voluptés nouvelles.

« Peut-être perdrai-je un jour... C'est dans le jeu...

« Périr au poste de pilotage ne me semble pas un sort méprisable, ni même attristant. Nous acceptons une fin chèrement disputée. La maladie est une défaite... »

Sa passion rayonnait sur son visage et j'y retrouvai des reflets déjà aperçus sur la face tendue des compagnons de vol de mon grand voyage.

Tous étaient possédés du même tourment : s'offrir au destin et se racheter par une lutte ardente et obstinée.

Et leur passion faisait fleurir dans leur âme exaltée des vertus chevaleresques et magnifiques : un courage indomptable, une camaraderie fraternelle et généreuse, un ferme sentiment du devoir.

Il suffisait d'un mot : le « courrier » pour que dans leur cœur, s'épanouissent une tendresse mystique, une générosité intarissable et que se tussent les viles résonances de l'âme humaine.

Je songeai parfois : ces sacs précieux pour lesquels nous donnerons notre vie s'il le faut — car moi aussi j'étais pris par l'*esprit de la Ligne* — ce ne sont que des papiers insignifiants. C'est un M. Lévy de Paris qui écrit à un M. Lévy de Santiago :

*En mains votre honorée du... Nous vous ferons parvenir la commande dans les plus brefs délais. Facture payable à ...jours.*

Ou peut-être les puérils et doux messages d'amants séparés.

Qu'importait pourtant leur contenu!

La magie du courrier opérait, eussent-ils été vides.

Tout l'idéal, toute l'abnégation de ces hommes fervents s'accrochaient à cette formule abstraite et peut-être vaine. Pour elle ils acceptaient une rude discipline, pour elle ils peinaient, pour elle ils donnaient le meilleur d'eux-mêmes.

Et il y avait une grande beauté dans cette prodigalité de vies, de volontés, d'ardeurs qui se consumaient pour un idéal aussi absurde que des sacs scellés.

Ces cœurs nobles ne cherchaient plus le comment et le pourquoi des choses. Ils avaient choisi leur tâche et ils éparpillaient joyeusement, de Toulouse à Santiago du Chili, de Marseille à Alger, un héroïsme sans cesse renouvelé, et toute leur vaillance, et toute leur force d'âme.

Leur idéal n'était pas de ceux que l'on discute. Il était à l'abri de l'emphase et de la corruption, à l'abri, aussi, des déceptions.

Ils l'avaient choisi librement et c'est pourquoi ils obéissaient sans réserve à ses exigences, exigences qui étaient douces à leur belle âme, car elle leur imposait l'héroïsme comme une inéluctable nécessité...

\*\*\*

Beaucoup de gens ne connaissent de notre grande ligne aérienne que les chicanes et les scandales qui se sont élevés autour de ses dirigeants.

Et pourtant, en dépit des querelles de la Métropole, chaque semaine les courriers vont et viennent, portés par les équipages intrépides. Rien ne peut altérer leur ardeur mystique qui rayonne sur trois continents.

Par eux, les nations latines d'Amérique connaissent qu'il existe encore des Chevaliers en France.

La gloire si pure, si désintéressée de nos aviateurs resplendit sur nous, Français comme eux...

*Paris, mars 1933.*

LETTRE  
DE L'AVIATEUR JEAN MERMOZ  
A L'AUTEUR

CHER AMI,

Je ne veux pas vous laisser clore cet ouvrage dans lequel vous avez si justement attiré l'attention de vos lecteurs sur les conditions de sécurité de nos vols sans vous montrer les horizons nouveaux que nous ouvre l'expérience très intéressante faite sur « Paris-Buenos-Aires » avec l'Arc-en-Ciel. Le succès de ce voyage est surtout une victoire de la vitesse et de la sécurité. C'est une voie nouvelle qui nous est tracée avec la possibilité d'utiliser dès maintenant les méthodes modernes de navigation aérienne.

S'il m'est permis d'établir une comparaison entre aviateurs et marins, nous procédions jusqu'ici, en matière de navigation aérienne, avec les

mêmes méthodes qu'il y a plusieurs siècles employaient les marins phéniciens en matière de navigations maritime. De même que leurs tryrèmes dépourvues de boussole et gouvernées par une rame les contraignaient à ne pas perdre les côtes de vue, de même nos avions, avec leur unique moteur et leur capacité limitée, ne nous donnaient ni la sécurité suffisante, ni le rayon d'action indispensable à la grande navigation.

Aujourd'hui, des avions tels que l'Arc-en-Ciel, avec un rayon d'action de 4.000 kilomètres, un plafond de 3.500 mètres à pleine charge, que des moteurs à compresseur permettront de porter à plus de 5.000 mètres et surtout trois groupes motopropulseurs, accessibles en vol et indépendants les uns des autres, nous donnerons la faculté d'éviter les grains en les contournant, de monter au-dessus des nuages, de naviguer en pleine mer lorsque la côte est tourmentée par des perturbations atmosphériques et de réaliser nos voyages dans les mêmes conditions de sécurité que les grands paquebots transatlantiques.

Les répercussions d'un tel mode d'exploitation vous les concevez comme moi. C'est la possibilité de faire par étapes de 2 à 3.000 kilomètres, la liaison en 50 heures de deux points distants l'un de l'autre de 12.000 kilomètres en utilisant un très petit nombre de grands avions multimoteurs. Ainsi

s'ouvrira pour l'aviation marchande l'ère de la navigation au long cours.

Excusez-moi d'avoir été aussi prolixe sur ce sujet qui m'est cher, mais j'ai voulu, à la fin de cet ouvrage qui reflète l'époque héroïque et intrépide que mes Camarades, pilotes, radiotélégraphistes, mécaniciens et moi-même avons vécue à l'Aéropostale depuis près de 10 ans, entr'ouvrir pour vos lecteurs une porte vers cet avenir qui sans doute fera la part plus belle à la machine qu'à l'homme. Au fond qu'importe? Notre destin d'aviateurs sera toujours le même : foncer.

Bien cordialement vôtre.

Jean MERMOZ.

## TABLE DES MATIÈRES

---

### PREMIERE PARTIE

PRÉFACE .....	9
DE PARIS AU CHILI EN 9 JOURS	
I. Départ .....	17
II. La route marocaine .....	25
III. Vol de nuit avec Saint-Exupéry .....	31
IV. Les sables de Juby .....	39
V. Sur les mers du Sud .....	49
VI. Le pot au noir .....	55
VII. De l'Equateur au Tropique du Capricorne	65
VIII. Tornades dans la nuit .....	73
IX. De la forêt vierge à la Pampa avec Reine.	85
X. Tempêtes .....	93
XI. Vers les cimes de la Cordillère des Andes.	101
XII. Altitudes .....	107

## DEUXIEME PARTIE

## AILES DE FRANCE EN AMÉRIQUE DU SUD

I. Adieu Chili .....	117
II. Faits d'armes .....	123
III. L'autre chemin de Buenos-Aires .....	135
IV. En Argentine .....	141
V. Retour .....	151
VI. La Conquête de la Ligne d'Amérique ..	159
VII. La Conquête de la Ligne d'Amérique <i>(suite)</i> .....	165
VIII. Le sauveur d'hommes .....	175
IX. Le Champ d'honneur des Radios .....	183
X. L'esprit de la Ligne .....	191
Lettre de l'aviateur Jean Mermoz .....	199

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES  
PRESSES DE E. RAMLOT ET C<sup>ie</sup>,  
52, AVENUE DU MAINE, PARIS.