

Pour Mlle Frugier,  
professeure éminente de  
la vedette "jeune fille"  
à notre concours.

**LE COURRIER**  
**DE**  
**L'AVVENTURE**

En souvenir du voyage  
en Israël.

Avec l'hommage  
de l'auteur.

Gharoujd

**JEAN MACAIGNE**

**DU MÊME AUTEUR :**

P. S. V. (Pilotage Sans Visibilité), Plon, 1938, sous le pseudonyme de Jean-Pierre DURET.

MINEURS DU CIEL, Ars Africæ, Dakar, en 1944.

**LE COURRIER  
DE  
L'AVVENTURE**

**LIBRAIRIE ARTHÈME FAYARD**  
**18 RUE DU SAINT-GOTHARD PARIS XIV**

A Didier DAURAT, bien sûr,  
à Georges CLÉMENT, sans aucun doute,  
et naturellement, à tous ceux de la Postale,  
du sol ou de l'air;  
solidairement.

Mais surtout,  
à Raymond VANIER,  
dont l'action et les souvenirs précieux  
m'ont permis de fixer  
ces points d'Histoire.

J. M.

## AVANT-PROPOS

*L'esprit unit les hommes; l'intérêt les enchaîne.*

*C'est le livre d'une histoire. Mais une histoire comme le monde en a peu connu. Elle n'est pas faite d'héroïsme. Elle ne revendique aucune gloire. C'est l'histoire de la persévérance et de la qualité. Du sacrifice aussi.*

*Quelques-uns parmi nos contemporains ont conduit une œuvre jusqu'à la perfection. Certes, un tel terme peut paraître osé, mais il est bien à la mesure du résultat obtenu.*

*Car le dessein de ces hommes, dont nous allons suivre l'action, n'était pas seulement de faire voler des avions, ou de voler par eux-mêmes; d'atteindre, grâce à ces machines, des vitesses ou des altitudes de plus en plus élevées. Il était, ce dessein, d'obtenir, dans le vol pacifique du transport postal, une régularité et une sécurité jusqu'alors inconnues dans l'exploitation de l'Aviation mondiale. Et, par l'évidence de cette réussite, justifier pleinement la raison d'être du transport aérien.*

*Dire qu'ils ont été fidèlement suivis et que, jusqu'à présent, leur exemple a vraiment servi serait peu conforme à la vérité, mais, suivis ou non, ils n'en ont pas moins réalisé l'Aviation totale, celle qui, par l'action intelligente de l'homme, a libéré la machine volante des caprices du temps.*

*A mesure que les pages seront tournées, les noms des bâtisseurs apparaîtront, de plus en plus nombreux. On verra par qui ils ont été choisis, instruits, puis façonnés; de quels exemples ils ont été nourris, et comment furent alors dirigés ceux-là mêmes qui souvent croyaient conduire. Et s'il y a là un secret, on verra à quoi il tient.*

*Certes, les participants ne seront malheureusement pas tous cités. Malgré un scrupuleux et dense travail de prospection, des oubliés involontaires n'ont pu être évités. Les absents me le pardonneront. Mais, ayant activement contribué à l'édification de l'œuvre, leur esprit n'a pas été trahi, et ils seront tout aussi grands, s'ils peuvent dire avec raison : j'étais de la Postale de Nuit!*

*Car c'est bien de ce monument qu'il s'agit.*

*Les pages qui suivent s'efforcent, par l'histoire, de faire apparaître l'inaltérable valeur d'un des plus positifs résultats obtenus par la qualité, et de placer dans sa vraie lumière une œuvre d'homme, parachevée en moins d'une génération.*

J. M.  
1960.

## LISTE DES ABRÉVIATIONS UTILISÉES

Code Q :

- QBI. Les consignes de mauvaise visibilité sont en vigueur.
- QDM. Cap magnétique à suivre pour vous diriger vers (station gonio).
- QDR. Relèvement magnétique par rapport à (station gonio).
- QGO. Interdiction d'atterrir.
- QGP. Numéro d'ordre pour l'atterrissage.
- QFE. Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome.
- QFU. Direction magnétique de la piste à utiliser.
- QNH. Pression de référence pour calage d'altimètre, qui indiquera ainsi l'altitude du lieu lorsque l'avion sera au sol à...
- FNB. Indicatif radio de la station du Bourget.
- ZZ. Renseignement transmis du sol et indiquant au pilote qu'il était bien axé sur la descente d'arrivée et passait la verticale rigoureuse du gonio. Si cette verticale n'était pas absolue, l'opérateur du gonio transmettait alors ZZ, ZZW, etc., selon que l'appareil était passé légèrement à l'est, à l'ouest, etc. Selon le cas et la visibilité observée, le pilote corrigeait son cap ou remettait les gaz pour tenter une nouvelle procédure d'atterrissage.
- I. L. S.      Instrument Landing System (système d'atterrissage aux instruments).
- A. M. V.      Atterrissage par Mauvaise Visibilité (système).

- A. D. F. Automatic Direction Finger (radiocompas automatique).  
V. H. F. Very High Frequency (Très Haute Fréquence).  
O. A. C. I. Organisation Aviation Civile Internationale.  
I. A. T. A. Association Internationale des Transporteurs Aériens.  
S. G. A. C. C. Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale.  
D. N. A. Direction de la Navigation Aérienne.  
D. N. T. A. Direction de la Navigation et des Transports Aériens, qui se trouvaient groupés à l'origine.  
S. N. C. A. N. Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord.  
S. N. C. A. C. Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre.

## LE COURRIER DE L'AVENTURE

*Les moyens par les hommes; les hommes avec des moyens.*

Sous les latitudes sud de l'hémisphère austral, le mois d'août est un dur mois d'hiver.

Durant un long trimestre, la frontière méridionale du Brésil voit souvent accourir le redoutable *pampero* de la Cordillère des Andes. Pendant plusieurs jours, les immenses étendues formant l'État de Rio Grande frissonnent alors sous le déchaînement des rafales qui atteignent parfois 200 kilomètres à l'heure. Tout ce qui touche à la terre semble se courber sous la rigueur de la tempête, car le ciel en balaie la surface, et ses cataractes la transforment en marécages.

En 1930, les orages, la brume, la tempête dressaient devant les avions de la ligne un écran qu'à l'origine on avait dit infranchissable.

Chaque semaine cependant, depuis plus de deux ans déjà, quelques douzaines d'hommes, répartis sur les 13 000 kilomètres séparant les bords du Pacifique-sud des rives de la Garonne, s'efforçaient d'assurer les relais d'une course contre la montre, course dont le seul témoin était le courrier.

Le pilotage sans visibilité était inconnu, les moteurs peu sûrs, les machines fragiles, mais de jour et de nuit, les hommes devaient « passer »; ceux qui conduisaient les destinées de la ligne nous avaient appris que le courrier ne peut attendre.

De temps à autre, pris dans la tourmente ou victime de la panne, un équipage « ne passait pas ». Deux corps balisaient alors des lieux, qu'au loin on déclarait hostiles.

Et c'est justement au cours d'une de ces difficiles périodes, que le pilote Mac Léod et moi-même, une fois de plus, transportions le courrier.



La figure brûlée par la pluie, dont chaque goutte se transformait en pointe de feu sous l'effet de la vitesse dans nos carlingues découvertes, Mac Léod s'était laissé glisser du poste de pilotage, et prenait pesamment contact avec le sol boueux. Sur son visage raviné se lisait cependant la satisfaction d'en avoir terminé avec cette pénible étape qui, sur 600 kilomètres, relie, ou plutôt sépare, Montevideo de Pelotas.

Peu auparavant, Mac Léod était revenu de Patagonie, où il assurait une « bretelle <sup>1</sup> » du courrier arrivant de France, et de fabuleuses histoires couraient sur son compte.

N'est-ce pas lui qui, un jour, s'était fait violemment malmener pendant près de quatre heures dans un vent de tempête, sans pouvoir faire progresser son avion d'un seul kilomètre? « Cela se passait », m'a-t-il dit, « dans un coup de pampero dont la vitesse moyenne égalait celle de l'avion, vers les 52° de latitude sud, près de la Terre de Feu. »

<sup>1</sup>. Bretelle : correspondance.

Le vent portant vers la mer et la panne d'essence étant proche, Mac Léod avait alors piqué à fond, manette plein gaz. A peine eut-il touché le sol, que l'avion s'était retourné, comme un cerf-volant.

Il s'était tiré de cette aventure-là et de pas mal d'autres. La Direction de l'Aéropostale l'avait rappelé à Buenos Aires, pour assurer la relève de Mermoz ou d'Étienne, rentrés en France préparer des raids ou prendre quelque repos.

C'est pourquoi, avec Mac Léod, je faisais équipage ce jour du 3 août 1930, ayant accompli un tiers environ des 2 300 kilomètre qui séparent Buenos Aires de Rio de Janeiro.



— Alors, il n'y a plus moyen d'arriver? avait interrogé gairement, mais avec sollicitude, Moré, le chef-mécanicien de l'escale de Pelotas.

A quelques pas, le Laté-26 de réserve F-AILB, venait d'être mis en route (car nous changions de machine à chaque étape), pour nous permettre de poursuivre notre vol vers Porto Alegre, Florianopolis, Santos, et Rio. Et toujours il fallait faire vite. Pour transborder le chargement aux escales, le temps d'arrêt autorisé était fixé à dix minutes. « Vous comprenez », m'avait enseigné Étienne, « à cinq minutes près on passe, ou l'on ne passe pas. »

Et bien sûr, la seule raison de notre présence était de « passer »; nous étions là pour ça.

Lorsque tout se déroulait bien et que des pannes ne s'ajoutaient pas au mauvais temps, nous mettions une vingtaine d'heures pour joindre les deux grandes capitales sud-américaines. Mais il était rare qu'une telle distance fût couverte sans inci-

dent. Et même aux meilleures saisons cela comptait, une vingtaine d'heures de vol sur ces monomoteurs découverts! Vingt heures de pilotage effectif, figure au vent, protégés par un court pare-brise et, dans l'hiver du sud, il n'était pas question de chauffage contre les morsures du froid.

La météo se réduisait à d'embryonnaires observations faites par les pilotes-chefs d'Aéroplace. Elle s'acheminait aux escales sur ondes courtes, lorsque la radio « passait »; la radio aussi avait son mot à dire, et nous étions loin d'avoir exploré pratiquement le domaine nouveau et capricieux de la propagation.

Les temps n'étaient pas à l'électronique. Les termes de kilocycles ou kilohertz s'énonçaient timidement, la mode n'étant pas encore venue. On parlait surtout de longueurs d'ondes, qui s'exprimaient en mètres. Mais fréquences ou mètres ne changeaient rien aux phénomènes dont nous avions à découvrir les mystères, puis à accommoder les lois. Et telle longueur d'onde, dont les signaux perforaient les tympans de leur intensité à 11 heures du matin, se révélait inaudible le soir à 19 heures. En sorte qu'on voyait des opérateurs jouer de longues heures avec un cadran mobile, s'efforçant d'extraire des sons d'un récepteur muet.

Nous ne déterminions pas encore bien les raisons des silences profonds qui, à des heures variables, s'établissaient autour de nos récepteurs, et nous recherchions obstinément comment en contourner les lois fluides pour maintenir le contact entre « ceux de la ligne ». Nous étions les premiers, et supportions tout le poids d'une expérience à acquérir. Mais le fardeau nous semblait léger car, formés à l'école d'une volonté décuplée par l'ardent désir de vaincre, nous brûlions d'enthousiasme. Édouard Serre, l'ingénieur-radio qui lançait le réseau des télécommunications aéropostales, instruisait ses hommes.

— Il ne faut pas regarder votre récepteur comme s'il était

étranger, enseignait-il. Il ne doit pas vous faire peur. Vous devez vous accrocher à lui de toutes vos fibres, de toutes vos forces morales. Vous devez l'assimiler, en tirer *plus qu'il ne peut rendre*, par votre apport; ensuite, on l'améliorera. Ainsi, il donnera davantage. Et tout vous semblera plus facile parce que, constamment, vous reculerez les limites de vos possibilités. Bien sûr que ça crache, poursuivait Serre, bien sûr il y a des parasites atmosphériques, des orages, des zones de silence, que sais-je? Mais s'il n'y avait pas tout cela, on ne ferait pas appel à vous : on mettrait des appareils automatiques! Et puis, concluait-il, le monde vous regarde; c'est pourquoi vous avez le devoir de toujours faire mieux.

Et, selon les heures, les mois, les saisons, nous sommes bientôt jongler avec les longueurs d'ondes les plus efficaces à s'acheminer utilement vers les antennes amies, et assurer la régularité des communications.

Un enseignement s'élevait d'une pratique sans cesse en éveil, car non seulement cette pratique allait établir et affirmer les données d'une théorie qui se cherchait, mais les responsables allaient encore mieux concevoir que seule la permanence assurée des liaisons pouvait permettre d'accéder à un rendement aérien continuellement accru.

Avec les navigants, ceux du sol constituaient une équipe sans fissure comme sans hiérarchie. Entre nous s'édifiait une discrète et réciproque estime. Selon les affinités ou les origines, elle se renforçait dans le temps, et souvent conduisait à l'amitié.

Si Mermoz, Étienne, ou Reine s'efforçaient de « passer » entre Buenos Aires et Rio, sans doute était-ce pour accomplir leur devoir d'homme épris d'action généreuse, mais c'était aussi afin que Chenut, Ville, ou Rolland vers Natal, Guillaumet ou Depecker vers Santiago du Chili, puissent prendre à leur tour le relais à l'heure la plus favorable.

L'heure jouait en effet un rôle important, car la météo était inexistante ou presque; nous allions au-devant du temps. Désigné pour le Sud, le Nord, ou la Cordillère, chacun « allait voir ». Et il nous arrivait souvent d'essuyer quelque tempête magistrale dont nous étions les seuls témoins.

L'amicale et affectueuse sollicitude des camarades du sol ne se démentait jamais et, à l'arrivée, ils nous harcelaient de leurs questions : « Alors ? bon voyage ? il fait beau ?... » Invariablement, le pilote répondait : « Oui, à peu près. »

— Comment ? avais-je dit à Depecker, un jour où les collines uruguayennes de Minas s'étaient embrasées pour nous du feu violent des orages, tu dis qu'il a fait beau, que nous avons fait bon voyage, après ce que nous venons de voir et de passer !

Depecker avait eu un magnifique sourire tranquille :

— Pourquoi expliquer, m'avait-il dit. Déjà, entre nous, parfois c'est difficile. Les autres ne comprendraient pas. Demandons seulement que les moteurs tournent et que la radio marche. Le reste, c'est notre affaire !

Quel homme était Depecker qui, en Potez-25, m'initia aux joies grandioses des Andes ! Il faisait partie des meilleurs, entre lesquels nulle différence n'est possible. Dans notre estime et notre cœur, si j'ose ainsi m'exprimer, ils étaient nombreux à tenir ex æquo la première place.

« Les autres », s'efforçaient cependant de comprendre et leur accueil chaleureux nous consolait des risques courus. Envers eux aussi, nous avions des devoirs ; ils comptaient sur nous, comme nous pouvions compter sur eux. Ils percevaient bien que Guillaumet ou Depecker avaient parfois durement lutté sur le petit Potez-25, dont les 450 chevaux montaient à 6 500 mètres, frôlant l'Aconcagua qui pointait ses 7 000 mètres dans un ciel de tourmente. Ils n'ignoraient pas les — 30° subis à cette

altitude avec, pour toute protection, un modeste pare-brise en mica. Il n'était pas question d' inhalateur, et nous ne faisions pas attention au confort. On n'en parlait même pas ; cela ne venait pas à l'idée. D'autres y pensaient qui, par nous, œuvraient à l'amélioration du système.

Nous parlions des difficultés des voyages entre nous, le soir, au hasard des rencontres où les amitiés se retrouvaient. Nous ne savions d'ailleurs même pas s'il s'agissait de difficultés. Une foi nous animait.

De la sorte, le courrier gagna des minutes, puis des heures, enfin des jours.



Celui que nous transportions avec Mac Léod, en cette première semaine d'août 1930, avait déjà un sérieux et exceptionnel retard.

Depuis Montevideo, en effet, la pluie, les bourrasques, les nuages bas qui couraient au ras du sol et effaçaient jusqu'aux arbres réduisaient la visibilité et nous avaient contraints à découper la côte à une vingtaine de mètres d'altitude.

Depuis près de quatre heures trente que nous forcions la brume, la pluie dense et le mauvais temps, nous étions parvenus au port de Rio Grande. Nous évoluions parmi des mâts de navires qui passaient à nos côtés ou, brusquement, surgissaient devant nous. Mac Léod manœuvrait pour ne pas perdre de vue cette surface floue hérissée d'embûches, mais qui lui permettait toutefois de conserver un vol à peu près horizontal.

Il apparaissait cependant que les choses se gâtaient ; la visibilité s'abaissait encore et, par instants, n'atteignait pas 50 mètres. Dès que le pilote tirait légèrement sur le manche par crainte

d'accrocher un obstacle, toute visibilité s'effaçait devant nous, et il fallait rendre la main pour conserver un contact visuel.

J'avais gardé quelques mètres d'antenne pendante, dont le plomb s'était perdu sur quelque mât de navire, et conservais avec Pelotas une liaison précaire, mais capitale.

« Visibilité toujours médiocre à mauvaise », signalait cette station, « pluie fine continue, pas d'amélioration prévue ».

Dans ces conditions, il devenait très aléatoire d'espérer rejoindre Pelotas située à une cinquantaine de kilomètres à l'intérieur, et en retrait de la *Lagoa dos Patos*, cette « Lagune des Canards » dont le nom allait prendre pour nous, le lendemain, une signification si funeste.

Au voisinage de Rio Grande, Mac Léod s'était mis à tourner à la recherche d'une plage favorable, pour y tenter un atterrissage de fortune. J'envisageais cette solution sans enthousiasme, car elle constituait toujours pour le radio un exercice très sportif.

En effet, le Laté-26 n'était pas muni de freins et ne stoppait sa lancée que par frottement du patin de sa béquille arrière sur le sol. Mais en pareil cas, et par suite de la déclivité de la plage, l'avion perdant de la vitesse avant même que la queue ne touche terre s'embarquait inexorablement en cheval de bois vers la mer. Il s'agissait donc pour le radio de sauter en temps opportun, d'attraper le plan fixe au vol et, dans un sable généralement mou, d'agir en courant pour conserver à l'avion une fin de course parallèle aux brisants.

L'exercice n'était pas toujours couronné de succès car la lourde combinaison de cuir dans laquelle nous étions engoncés alourdissait nos mouvements et rendait cette voltige peu précise. Toutefois c'était très spectaculaire. Mais à défaut de spectateurs, nous avions toujours une certitude : celle de prendre un bain, au moins partiel.

Si la marée était basse et la plage assez large, le pilote combinait un violent coup de moteur avec manche et palonnier pour accentuer volontairement le cheval de bois, et tenter de se retrouver sur une ligne parallèle inverse au sens initial d'atterrissement. Mais il s'agissait là d'une manœuvre pleine d'aléas. Dans ces cas-là, le radio-manœuvre était alors proprement balayé par la soudaineté du déplacement d'air, et se retrouvait Dieu sait où, sous l'œil narquois du pilote... quand la manœuvre avait réussi.

Sur les terrains, l'exercice était d'ailleurs du même ordre, la mer en moins, pour orienter l'avion face au vent. Et j'ai ainsi quelques souvenirs d'aventures nocturnes, sur des étendues non balisées dont nous avions dépassé les limites praticables, et où je m'efforçais de placer dans le sens convenable une machine récalcitrante, sautillant parmi d'énormes bouquets d'épineux agressifs.

— Où suis-je ? m'avait une nuit demandé Saint-Exupéry à Rio, alors qu'après une promenade prolongée dans un maquis hors du terrain, les rares lampes-tempête ensuées à prétention de balisage ne pouvaient pas tenir lieu de points de repère.

Mais, dans l'accomplissement de ce travail où la solidarité jouait toujours à plein, nous ne songions guère à formuler un grief quelconque, unis par le commun désir d'accélérer l'acheminement du courrier.

Être navigant sur de tels chemins de l'aventure était pour nous la meilleure des récompenses et suffisait à notre joie. Nous sentions où se situait notre univers et avions trouvé la voie qui donnait sa plénitude à notre existence.

Nous apprenions aussi à connaître notre terre, qui était vraiment la terre des hommes ; c'est pourquoi nous l'aimions. Elle se révélait à nous sous son aspect le plus attachant, qui était celui du refuge, de la sécurité. Nous en reconnaissions ses lieux les plus

accueillants pour les moments difficiles. Les routes à suivre ne se lisait pas encore sur les cadrons internes d'un laboratoire volant. C'était à l'extérieur qu'il nous fallait trouver les éléments de repère, et parfois même, comme nous l'avions fait avec Mac Léod au cours d'un précédent voyage, effectuer plusieurs passages au ras d'une gare perdue dans la campagne uruguayenne, pour essayer d'en déchiffrer le nom.

Pour nous situer sur ces étendues sans ressources, nous avions quadrillé des cartes sommaires, dressées par nos soins en l'absence de documents précis, et nos positions se transmettaient par des numéros inscrits dans les carrés.

Cependant, au début de l'année 1929, en compagnie des pilotes-chefs d'escales Thomas et Janet, j'avais eu l'occasion de prospecter les terrains de secours de cet État du Rio Grande do Sul. Nos recherches s'effectuaient avec un Bréguet-14 de la Grande Guerre, dont la vitesse de 120 km-h nous laissait tous loisirs d'un examen détaillé du sol. C'est pourquoi je connaissais bien les abords de Pelotas, vus du ciel.

Aussi, lorsque Mac Léod me fit signe qu'il allait tenter l'atterrissement, je m'allongeai sur le fuselage ruisselant d'eau et, me cramponnant du bras droit au mât de cabane qui supportait le plan, j'amenai mon buste auprès de celui de Mac Léod.

Dans cette position fort incommodante, et qui n'était pas sans danger, je me trouvais presque entièrement hors de l'appareil. Mais, du bras gauche, je pouvais indiquer au pilote la route qui devait nous conduire jusqu'au terrain de Pelotas.

Après un certain nombre d'évolutions acrobatiques au-dessus de la cime des arbres bordant les routes inondées, nous avons enfin aperçu la masse grise du hangar qui situait le terrain de Pelotas, transformé en lac. Sans tour de piste superflu, Mac Léod réduisit à fond, et « assit » l'appareil dans un éclaboussement

qui jaillit jusque sous les plans. Pieds nus dans l'eau et la boue, les manœuvres couraient à nos côtés pour intervenir, au cas où notre Laté-26 se serait embourré ou mis en pylône.

— Quel temps! commentait peu après, et comme pour s'excuser, Mac Léod au chef-mécanicien Moré, en buvant une tasse de café servie sur un escabeau. Je n'ai encore jamais vu cela! Depuis avant-hier, quatre faux départs de Buenos Aires... Bouché de tous les côtés! Ce matin, nous avons passé le Rio de La Plata à moins de 50 mètres; ça n'en finissait plus. Ah! ils m'ont semblé longs les 80 kilomètres de l'estuaire, avant de trouver Montevideo. Et pour arriver ici, quel sport!... Nous avons dû voler à cheval sur les routes, à la hauteur des arbres. Heureusement que Macaigne connaissait bien la région, sinon nous passions encore la nuit sur une plage.

Et ce pilote de vingt-cinq ans passa une main osseuse sur son visage fatigué et raviné par la pluie.

— Le courrier est embarqué; que décidez-vous? demanda Moré.

— Avez-vous une météo récente de Porto Alegre? s'informa Mac Léod.

— A l'instant, répondit Moré en tendant au pilote un message apporté par le radio brésilien. Ce n'est pas fameux! C'est le même temps qu'ici : une centaine de mètres de plafond, pluie et visibilité médiocre. D'autre part, il fera nuit dans vingt minutes, et le F-AILB que vous devez prendre n'est pas encore équipé de radio.

— Oh, la question n'est pas là! répliqua Mac Léod. On pourrait compléter les pleins, et continuer avec le F-AILB.

Et contemplant à nouveau le papier, le pilote réfléchit un court instant et me regarda comme pour demander un assentiment à sa décision.

— Non, dit-il enfin avec effort; cela ne serait pas raisonnable. Nos chances sont trop minces. Et puis voilà bientôt quarante-huit heures que nous sommes en route. Nous continuerons demain, au jour, sur le F-AILB.

A regret, la rage au cœur d'avoir à s'incliner devant la raison, nous retirâmes lentement nos combinaisons de cuir alourdies par la pluie.

Et sur la ligne, de Santiago-du-Chili à Toulouse, les messages-radio signalèrent bientôt à chaque escale cet arrêt du courrier.



Le lendemain, au petit matin d'un jour qui s'annonçait sale et terne, les 450 chevaux du F-AILB donnaient leurs 1630 tours en croisière. Nous étions à une centaine de mètres d'altitude — la hauteur du plafond —, survolant la rive ouest de la *Lagoa dos Patos*, en direction de Porto Alegre.

C'était le 4 août 1930.

Avant le départ de Pelotas, les renseignements météo prévoyaient une tendance assez nette à l'amélioration. Et de fait, la visibilité de deux à trois kilomètres paraissait s'améliorer dans le jour blanchissant. Le vent mollissait, la pluie avait cessé, le moteur tournait rond; tout était donc pour le mieux.

Notre avion n'ayant pas d'équipement radio, j'en profitai pour vérifier à nouveau les relevés des sacs de poste qui nous étaient confiés, car toute erreur dans la répartition aux escales se sanctionnait par une amende proportionnée à l'importance des enveloppes mal orientées. Nous étions vraiment responsables.

Longue de 200 kilomètres, la *Lagoa dos Patos* relie aussi l'important port de Porto Alegre à la mer. Cette lagune avait ceci de particulier, c'est qu'au dire des indigènes de la région, on

n'y avait jamais vu de ces canards dont elle portait le nom. Peut-être se cachaient-ils dans les endroits peu fréquentés, car dès qu'on s'éloigne des quelques agglomérations côtières, les habitations deviennent encore plus rares vers l'intérieur. Sur d'immenses étendues, c'est la savane avec des prairies parsemées de petits bois. Pour l'aviateur, une grande ferme apparaît de temps à autre avec ses dépendances, et groupe en un petit village les maisons de maîtres et celles des serviteurs. De loin en loin, sur ces domaines dont les propriétaires eux-mêmes fixeraient mal les limites, on aperçoit encore de sordides cabanes en planches, vermolues, qui servent d'abri aux gardiens de troupeaux et à leurs familles.

Une nouvelle fois, je regarde ce spectacle devenu familier à mes yeux.

Le ciel se dégage et, sur l'autre versant de la lagune, une ligne plus sombre permet de deviner Porto Alegre. Dans un quart d'heure, nous aurons enfin accompli presque la moitié de ce courrier si malchanceux depuis le départ; et sans doute ce soir pourrons-nous atteindre aisément Rio.

A cette pensée aimable, un air de samba du carnaval passé me revient en mémoire, et je me soulève sur mon fauteuil pour donner une amicale bourrade à Mac Léod.

C'est à cet instant que, pour une cause inconnue, l'avion se met soudain en fort piqué. Le dos du pilote ne bouge cependant pas, et cette attitude devrait me rassurer. Sans doute un caprice professionnel, bien qu'il ne soit guère dans les habitudes des pilotes de se livrer à des fantaisies sur la ligne; peut-être Mac Léod a-t-il aperçu quelque curiosité qu'il tient à considérer de plus près?

Je me lève alors franchement de mon siège et, pour mieux voir, me hisse au bord du pare-brise. Mais le piqué s'accentue et

autant que j'en puis juger, plein moteur. Que se passe-t-il donc ?

Il me semble que le pilote exagère, qu'il est tout de même temps de redresser, que les meilleures plaisanteries... Derrière, il n'y a pas de double commande, rien qui puisse offrir un recours quelconque. Les arbustes qui bordent le sommet d'une petite falaise sont frôlés par notre plan gauche; nous ne sommes plus qu'à quelques mètres de l'eau verdâtre de la lagune, et l'accident apparaît inévitable.

Fort de précédentes expériences, je me rassieds alors brusquement, et me cale en écartant les jambes de chaque côté de l'étroite carlingue; je rentre la tête dans les épaules, et les mains crispées sur le bord du trou d'homme, bras en flexion, j'attends le coup dur !

Il ne tarde pas.

C'est d'abord un choc d'une violence inouïe, qui abolit toute notion de durée, d'espace, d'équilibre; puis un vide intégral, une expression de néant, moment durant lequel toute vie est suspendue.

Au roulement continu dont le moteur emplissait mes oreilles, succède maintenant un silence profond, troublé seulement par le glouglou accéléré de l'eau qui monte autour de moi.

Récupérant la station verticale, j'essaie de sortir, mais ma tête heurte violemment un plafond de métal. J'étends les bras, cherchant à situer des volumes, mais partout du métal, des tôles. Je suis prisonnier d'une cage métallique qui s'enfonce dans l'eau. La combinaison de cuir, maintenant trempée, restreint mes mouvements. Et l'eau monte toujours dans cette boîte qui me semble horriblement hermétique.

Je m'agite à la recherche d'une issue, lorsque mon pied gauche glisse soudain vers un trou. Un trou ? Le salut peut-être ? Je réalise que nous avons dû capoter, et que l'avion est sur le dos.

Avec une hâte fébrile, je me précipite vers ce dégagement par lequel peut encore, pour moi, s'ouvrir le monde vivant. Baignant entièrement dans une eau âcre, boueuse et froide, je réussis à passer la moitié du corps vers le jour que je distingue à travers le demi-mètre d'eau qui me sépare encore de la libération. Mais, malgré mes efforts, je suis accroché, quelque chose me retient à cette carlingue maintenant destinée au cimetière des avions. Je tire, pousse, donne de violents coups de pied et suis sur le point de suffoquer lorsque mes mains trouvent enfin le boulon coupable qui, au passage, a accroché la ceinture de ma combinaison de cuir. Cette combinaison avec laquelle Mermoz avait accompli tant d'exploits, et que le magasinier de Buenos Aires m'avait donnée au départ du grand pilote; « à cause de la taille », avait-il ajouté.

Dans un ultime effort j'arrive enfin au jour, à l'air, à la vie. Et je considère le désastre !

Nous avons en effet capoté. Le fuselage de l'avion, que l'eau atteint à mi-hauteur, repose sur la lagune par environ deux mètres de fond. Le train d'atterrissement est brisé; tout l'avant de l'appareil est défoncé; une multitude de morceaux de contreplaqué surnagent autour de moi. Des parties du plan brisé et retenues entre elles par des lambeaux de toile sont balancées par le ressac.

Et Mac Léod ? Qu'est devenu Mac Léod ?

Vers le rivage tout proche, je cherche un secours des yeux. Mais rien, ni personne !

En hâte, j'essaie d'enlever ma lourde combinaison, mais dans les boucles, le cuir mouillé ne glisse pas. Et comme il faut faire sans délai quelque chose d'efficace pour le compagnon qui se débat peut-être là-dessous dans des sursauts d'agonie, je m'agenouille dans l'eau, sur les débris du plan.

Tandis que de la main gauche je me cramponne à la contre-fiche de la jambe de force, ma main droite cherche, fouille et bientôt touche une épaule, puis un bras qui paraît inerte. Soudain, des mains s'agrippent à la mienne et, dans un effort désespéré, s'accrochent à la vie que je représente. De toutes mes forces je tire vers moi, mais sans succès. Mac Léod doit être attaché.

Sur ma main, son étreinte se desserre. Je me dégage assez brusquement, et trouve le bouton de la ceinture qui liait mon compagnon de vol à sa machine. Libéré, son corps fait en tombant un épais remous de vase, mais je triomphe, car en tirant à nouveau sur un bras je vois apparaître la tête du pilote, les yeux clos et le masque livide sous le serre-tête. Goulûment, il avale une longue gorgée d'air, et retombe sans vie dans mes bras...

Non sans peine, et dans un équilibre instable parmi les débris de plan que le ressac me jette dans les jambes, je réussis à hisser sur la carlingue ce corps abandonné. Puis, prenant pied à mon tour sur cet îlot de fortune, j'essaie de rendre mes mouvements plus aisés. A l'aide d'un couteau sorti à grand-peine d'une poche intérieure, je coupe les attaches de cuir, et peux enfin me débarrasser de cette combinaison qui a failli me jouer un si mauvais tour. Ce sont les bottes maintenant qui deviennent bien pesantes à mes pieds.

Il peut évidemment paraître curieux, cocasse même, que des aviateurs soient bottés. Mais par expérience, nous avions tous adopté cette excellente formule, d'abord protection contre le froid, ensuite parce qu'il était rare de faire un courrier complet sans incident ou atterrissage fortuit, avec les conséquences qui pouvaient en découler; et bien des camarades, ainsi protégés, ont souvent pu faire de longs chemins dans la brousse, sans craindre les attaques des serpents dont la faune brésilienne est si riche.

Je m'assieds donc et tente d'enlever mes bottes.

Revenu à lui, Mac Léod me regarde et sourit. Il sourit tristement, mais enfin il sourit. Puis il fait un geste que j'interprète facilement, car il rencontre ma pensée; un geste qui signifie : « Et le courrier? »

L'avion est solidement enfoncé dans la vase, et nous pouvons atteindre la rive sans difficulté.

Personne en vue. Au loin, une fumée de paquebot côtier s'élève dans le gris du ciel, seule manifestation de vie sur la *Lagoa dos Patos*. Et la pluie se remet à tomber.

Ayant pris pied sur le sable dur, Mac Léod me désigne l'appareil et dit d'un ton accablé : « Voilà ce que fait une baisse de régime! »

Des pochettes de courrier flottent, que nous récupérons.

Je propose de rayonner sans retard, afin de trouver un moyen de dépannage, et faire aviser l'escale de Porto Alegre, où l'inquiétude doit être grande.

Trois heures, je marche pieds nus (car les bottes enfonceraient dans le sable humide) le long d'une plage aux abords peuplés d'arbustes rachitiques garnis d'épines acérées. Plus j'avance, plus je me persuade qu'un pêcheur, un être vivant quelconque, va se manifester à moi. Mais rien! En trois heures de marche le long de cette côte, je n'ai rencontré âme qui vive, hormis des oiseaux.

Je décide alors de revenir sur mes pas, en faisant un crochet par l'intérieur. A perte de vue sur cette étendue vallonnée, seules apparaissent des touffes d'herbe rare. Je rallie alors la plage. Du plus loin qu'il m'aperçoit, Mac Léod fait de grands gestes. M'indiquant le haut de la falaise, dont la vingtaine de mètres surplombe la lagune, il me crie :

— Il y a là un homme qui ne me comprend pas! Depuis plus d'une heure il contemple l'avion et ne répond rien à mes appels. Parle-lui, toi qui connais mieux la langue.

J'accours, et la conversation, si l'on peut dire, s'engage :

— Hé, l'homme ?

— ...

— Où sommes-nous exactement ?

— ...

— Pourrait-on trouver un cheval ?

— ...

— N'y a-t-il pas par ici une ferme d'où l'on puisse téléphoner ?

— ...

Il est évident que si nous en restons au stade d'un monologue cela ne nous avancera guère. Mac Léod, qui a un peu récupéré, me dit :

— Tu vois, pas bavard le particulier. Tu n'as pas plus de chance que moi !

Piqué au vif, j'escalade la falaise abrupte, mais lorsque j'arrive au sommet l'homme a disparu. Drôle de pays !

Au troisième appel, deux hommes armés sortent d'un fourré au milieu duquel, à l'examen, on distingue une basse cabane en planches. De ces deux hommes, à l'air plutôt hostile, l'un est le silencieux de tout à l'heure. L'autre m'interpelle :

— Que voulez-vous ?

Ah, celui-là parle. Je lui explique donc par quel caprice du sort nous sommes dans ces parages, et ce que j'attends de ses possibilités. Il me regarde d'un œil moins soupçonneux et, au bout d'un court instant, décide :

— J'ai deux chevaux. Nous pourrons aller à la maison du maître. Il a le téléphone.

— Bravo ! Alors apportez ce que vous avez comme outils, que nous récupérons le courrier et ensuite nous partirons.

Par un sentier connu de lui, nous descendons tous trois vers la plage. Je risque :

— Pas bavard votre compagnon.

— C'est mon frère ; il est sourd-muet !

Du chargement, peu de choses encore ont pu être récupérées. Le plan cassé, dont les morceaux battent dans le ressac, nous interdit l'accès du dessous de la carlingue. Pour pouvoir sortir le courrier, il faut couper la tôle à coups de hachette, dont le manche brisé me reste bientôt dans les mains.

Enfin, après quelques bains supplémentaires, nous parvenons à extraire tous les sacs postaux et le matériel. En quelques voyages, nous montons l'ensemble près de la cabane du gardien où grouille une famille nombreuse qui exhale un parfum violent. Enfin deux chevaux arrivent sous la conduite du sourd-muet ; je me sens en pleine forme pour exercer mes talents équestres. J'ignorais que j'allais avoir à accomplir la partie la plus pénible de cet interminable voyage.

Ces quadrupèdes sont deux étiques haridelles qu'il faudra monter sans selle, et dont la colonne vertébrale en angle aigu me donne soudain quelque inquiétude. Je tente une honnête manœuvre auprès de mon cicerone...

— Vous n'auriez pas une couverture, ou autre chose pour... rembourrer un peu ?

— Vous n'y songez pas, Monsieur. Tenez, voyez !

Et notre sauveteur bondit allégrement sur le dos de son animal, dont l'échine insensible ne frémît même pas.

C'est une invitation et je m'exécute. J'admire intérieurement le blindage de ce cavalier, et m'inquiète alors de la distance à parcourir.

— C'est loin la ferme ?

— Oh non, dix-huit kilomètres. Environ trois heures.

Et durant dix-huit kilomètres bonne mesure, mon coursier

trottine à travers des terrains inégaux coupés de petites rivières, où il a parfois de l'eau jusqu'à mi-ventre; il me faut alors remonter les pieds sur l'encolure, et le supplice devient chinois.

Pendant une bonne semaine, je devais conserver le souvenir précis de cette chevauchée!

Nous atteignîmes enfin la ferme à la nuit tombée. Les visiteurs devaient être rares en ces lieux car notre arrivée fit sensation. Tout le personnel des dépendances était certainement présent, mais personne ne disait mot. Seul, celui qui paraissait le maître interrogea.

Plusieurs générations se trouvaient là, et semblaient suspendues à ses lèvres. Le maître écouta mes explications avec une sollicitude attentive, puis conclut :

— Dès qu'il fait nuit, les relais du téléphone sont coupés. Vous ne pouvez donc toucher, ce soir, vos amis. Vous allez rester ici, où vous mangerez et coucherez. Mon gardien va retourner chez lui avec une carriole et s'occuper de votre camarade. Demain matin ils partiront à la première heure avec votre courrier, et vous retrouveront ici. A ce moment vous aurez téléphoné et je prendrai des dispositions pour vous faire accompagner jusqu'à la première route.

Pendant qu'il parlait, j'admirais l'allure de cet homme affable, hospitalier, que l'on sentait sévère, mais généreux. Il était grand, sec, très droit, et portait une barbe blanche assez courte. Il présida la table autour de laquelle seuls les hommes étaient réunis. Une discipline rigide semblait subie sans contrainte. La tradition, issue de coutumes ancestrales, voulait que les femmes servent les hommes et ne partagent point leurs repas.

Dans ces familles éloignées des luttes citadines, où le calme d'une vie rude se lisait sur chaque visage, l'existence s'y écoulait aussi simple qu'elle devait l'être voici des siècles. Dans cette

demeure de paix, j'ai dormi douze heures d'un sommeil sans rêve.

Le lendemain, les choses se déroulèrent comme prévu, ou presque, car Mac Léod m'avoua n'avoir pas fermé l'œil de la nuit. Mais ce sont d'autres histoires, sur lesquelles je reviendrai.

Ce même jour, peu après midi, en compagnie de Victor Hamm, le pilote chef d'escale de Porto Alegre, je continuai le courrier. Je mis six jours pour atteindre Rio.

Quelques semaines plus tard, lorsque furent récupérés les débris du F-AILB, Moré me remit un petit paquet au passage à l'escale de Pelotas. Il contenait une planchette de bois sur laquelle étaient fixés quelques instruments et que Mac Léod, comme chaque pilote, suspendait avec une ficelle autour de son cou. Entre la montre et l'altimètre, hors d'usage, brillait une chose intacte : un saint Christophe.

Avant d'être rappelé en France, Mac Léod m'offrit ce « porte-bonheur » en souvenir de notre aventure; il ne m'a jamais quitté durant plus d'un tiers de siècle accompli depuis sur les chemins du ciel.



En 1933, l'Aéropostale fut fondu dans le grand creuset qui, sous la dénomination d'Air-France, groupa les grandes compagnies aériennes françaises. Didier Daurat cessa d'assurer la direction de cette œuvre dont il avait conduit les destinées pendant plus de quinze ans. A Toulouse, il fut remplacé par le polytechnicien Édouard Serre. L'esprit et la structure de la ligne allaient s'en trouver considérablement modifiés.

Libre, Daurat reprit alors son idée de toujours, qui était de

conduire l'aviation vers sa raison d'être, en lui donnant son sens logique. Il fut suivi par quelques-uns de ses collaborateurs des premières heures.

C'est ainsi que naquit cette forme d'exploitation postale, qui pour Daurat n'était qu'une suite, et d'abord s'appela Air-Bleu.

## AIR-BLEU

## **FORMATION**

LEO BURNETT

*L'avenir de tout le courrier postal est dans l'air.*

Didier DAURAT.

Il serait certes osé de prétendre que l'avion fut créé pour le *courrier* mais, dès l'origine, il apparut évident que, par sa nature même, le *courrier* se devait d'être acheminé par l'avion.

Si des appareils rudimentaires nés de la guerre 1914-1918 avaient fait jaillir des idées, la mise en pratique de ces idées devait entraîner l'amélioration progressive des moyens. Et le précaire Salmson S-2, dont les 270 chevaux assurèrent en trois jours le premier Toulouse-Rabat en 1919, nous poussa vers le modeste Laté-26 du « Courrier de l'Aventure » et les puissantes machines à réaction modernes, dont les 15 000 chevaux transportent maintenant des tonnes de lettres sur toutes les terres du globe à 1 000 km-h. Mais le but final ne s'en trouve pas encore atteint pour autant...

Dans le courant de l'année 1934, Didier Daurat et M. de Massimi décident de reprendre un projet élaboré en 1923, et qui vise à la création de liaisons postales ultra-rapides entre les principales villes métropolitaines françaises.

Le marquis Beppo de Massimi était très lié avec Pierre Laté-

coère. Dès 1919, le grand industriel toulousain avait confié à cet ami d'enfance le soin délicat de conduire les négociations intéressant le survol de l'Espagne par les avions postaux français. Sa réussite diplomatique avait été telle, que pendant plusieurs années, M. de Massimi avait pu poursuivre avec un bonheur incomparable, la représentation des Lignes aériennes Latécoère, auprès du gouvernement d'Alphonse XIII. En outre, le marquis de Massimi avait été observateur de Didier Daurat à la c-227 pendant la première guerre mondiale, ce qui donnait à ces deux hommes, nourris des mêmes conceptions, une complète identité de vues sur les problèmes se présentant à eux.

A ces créateurs, il apparaît en effet singulier qu'une lettre adressée de Paris à Poitiers par exemple, ou vice-versa, mette un temps deux fois plus long pour parvenir à son destinataire, qu'une correspondance identique, maintenant acheminée par avion depuis Alger ou Casablanca.

Rentrant de deux missions successives d'observation aux États-Unis et en Allemagne au début de 1934, Didier Daurat voyait sa conviction ainsi renforcée, et la création urgente d'un service postal métropolitain s'imposait. Après avoir pris les contacts qui allaient permettre de donner une suite concrète à cette idée, les perspectives se précisent rapidement en ce qui concerne la formation d'une société.

Louis Renault accepte de s'intéresser financièrement à l'affaire; d'autre part, la Librairie Hachette, les Chargeurs Réunis, Fraissinet, et différentes compagnies de navigation, apportent leur concours à cette initiative, audacieuse certes, mais raisonnée et séduisante à plus d'un titre.

Les bases financières de la nouvelle société étant virtuellement établies, Daurat et Massimi entretiennent le général Denain, alors ministre de l'Air, de leurs intentions.

Ils ne peuvent trouver un avocat plus acquis à cette forme du développement des ailes françaises. Et lorsqu'en Conseil des Ministres, le général Denain expose le projet au ministre des P. T. T., Georges Mandel, ce dernier est spontanément intéressé. Il y met cependant une condition sans appel : aucune subvention. Cette question étant par ailleurs résolue, les négociations s'engagent aussitôt.

Georges Mandel est un réaliste; il perçoit nettement l'atout majeur que peut apporter le transport postal aérien dans l'économie nationale, pourvu qu'il soit assuré avec régularité.

Pourtant, dans la coulisse, et ainsi qu'on en trouve régulièrement à la base de toute action constructive, des interventions d'intérêts contrariés s'efforcent d'enrayer l'aboutissement de ce projet.

Ceux qui vivent en dehors des arcanes de la politique peuvent d'autant moins comprendre ces retards, alors que l'affaire se présente d'une manière infiniment avantageuse pour l'État. Sur la surtaxe de 2 fr 50 par lettre de dix grammes, 0 fr 50 reviennent aux P. T. T., le reste à la société exploitante. En outre, une clause de ce protocole prévoit que si l'affaire n'est pas appelée à prendre l'ampleur prévue, si elle est abandonnée, la moitié des installations et du matériel volant reviendront à l'État.

Malgré ces garanties, les oppositions l'auraient sans doute empêtré si Georges Mandel n'avait pas pris les décisions nécessaires avec fermeté. Sans le courage politique de ce ministre, Air-Bleu n'aurait certainement jamais pu être créé.

Georges Mandel avait publiquement diffusé ses convictions.

— Je crois à l'avenir de l'Aviation postale, avait-il notamment déclaré. Une entreprise comme Air-Bleu a une très grande importance, sans oublier l'intérêt qu'elle peut présenter au point de vue de la défense nationale; et nous ne devons pas attendre. Il

ne s'agit pas de regarder l'étranger pour le copier; il faut le devancer.

Le général Denain n'est pas moins enthousiaste. De son côté, il déclare :

— Air-Bleu est une tentative de trafic aérien postal qu'il faut comprendre et juger, les yeux et l'esprit tournés vers l'avenir. Il devient normal que, de Paris, l'on puisse enfin écrire à Strasbourg, au Havre, à Bordeaux, à Nantes, à Toulouse, à Lille, à dix étapes intermédiaires, et recevoir sa réponse le jour même. Demain, Air-Bleu ira plus loin, dépassera peut-être les frontières et assurera des transversales sans rien abdiquer de son principe : l'aller et le retour dans la même journée.

Enfin, l'intérêt général l'emporte. Air-Bleu est constitué avec M. de Massimi comme administrateur-délégué, et Didier Daurat directeur général.

Le matériel volant à utiliser, dont dépendra en grande partie le succès de l'entreprise, a déjà fait l'objet d'un examen approfondi de la part de Daurat, et son choix s'est porté sur le Simoun.

Léger, économique, et rapide, ce petit monomoteur Caudron dû aux plans de l'ingénieur Riffard, est équipé d'un moteur Renault-Bengali de 180 chevaux, et n'a d'autre référence que d'avoir participé au Challenge international de Tourisme de 1934. C'est un peu miser sur inconnu. Mais le matériel est français et, sous réserve d'adaptation et de mise au point, Daurat lui fait confiance. Aussi demande-t-il à Riffard d'envisager les transformations propres à en faire un avion postal rapide.

Jamais un appareil français ne fut construit avec une telle célérité. Commandé dans le courant du mois de janvier 1935, il est réceptionné par Delmotte quelques semaines plus tard. Et

le 14 mai, c'est-à-dire moins de quatre mois après la commande, trois appareils sont livrés à Air-Bleu.

C'est aussi le premier avion commercial français équipé des plus récentes ressources offertes par la technique, notamment l'hélice à pas variable en vol, et les volets d'intrados. L'énergie électrique du bord est fournie par une génératrice sur le moteur, et remplace la génératrice aérienne encore en service sur de nombreux appareils des lignes commerciales. Mais surtout, les accessoires indispensables à accroître la sécurité du vol sans visibilité extérieure ont spécialement retenu l'attention de Daurat; ces instruments sont alimentés par venturi et pompe à vide sur le moteur.

D'ailleurs, pour les monter sur ses Simoun, Air-Bleu fait venir d'Angleterre les premiers Directional-Gyros et Sperry-Horizon<sup>1</sup>.

Malgré le pas en avant que représentent ces instruments pour le développement du pilotage sans visibilité, leur délicatesse n'a pas permis, jusqu'à présent, d'en obtenir les résultats qu'on en peut légitimement attendre. Leur extrême fragilité rend les pannes fréquentes. Il faut dire qu'aucun constructeur ne semble avoir eu souci de rechercher les raisons indirectes d'un mauvais fonctionnement, et le montage continue à être effectué par fixation rigide sur la planche de bord, elle-même solidaire de la cellule et soumise à toutes ses vibrations.

C'est alors qu'à la demande d'Air-Bleu, M. Badin s'intéresse à ce problème. Il étudie un système de suspension spéciale qui donne rapidement satisfaction, puis construit bientôt ce matériel sous licence.

<sup>1</sup>. Deux instruments de bord gyroscopiques basés sur la stabilité indépendante qu'offre le gyroscope; le directional-gyro est un compas non soumis au magnétisme terrestre, et le sperry-horizon représente un horizon artificiel qui, sur un petit avion fixe de référence, permet le pilotage sans visibilité extérieure.

C'est Raymond Vanier, appelé par Daurat comme chef-pilote et inspecteur des lignes, qui est chargé de la conduite de cette nouvelle tâche, écrasante pour tout autre<sup>1</sup>.

Commence alors la période de rodage. Elle est faite de travail intense, d'entraînement et de contrôle des équipages, de mise au point du matériel, de voyages réalisés dans les conditions qui vont être celles du prochain service régulier. Dès le début, l'audace répétée et le cran dont fait preuve cet animateur qu'est Vanier sont tels, que certains journaux parlent de « tentative de suicide » !

Le P. S. V., (pilotage sans visibilité), ne s'admet pas encore sans grande réserve. Auprès des jeunes pilotes, il lui faut vaincre un instinctif sentiment de défiance à l'égard d'instruments qui modifient la nature habituelle de leurs perceptions sensorielles.

Jusqu'alors, le pilote « sentait » sa machine. Mais une technique nouvelle vient bouleverser les réactions de l'instinct. D'abord accueilli comme élément de défense, le P. S. V., en se perfectionnant, devient un moyen d'attaque au bénéfice de la régularité.

Il faut donc créer, substituer des réflexes, en un mot adapter l'homme, et étendre cette unité de formation à toute une équipe; puis réaliser en même temps son indispensable formation morale.

Raymond Vanier s'y emploie.

Sous son incessante et vigoureuse impulsion, un petit groupe de pilotes, radios, mécaniciens au sol, sélectionnés et disciplinés, va étoffer d'un sens nouveau un mot déjà si dense de signification dans l'histoire de notre pays : servir.

<sup>1</sup>. Lire quelques-uns des épisodes marquants de la vie de Raymond Vanier sous le titre : *Un pilote m'a dit...*, par René de Narbonne, Éditions Baudinière, 1948.



Le 10 juillet 1935, Georges Mandel remet lui-même le premier sac postal à Raymond Vanier. Accompagné du radio Beaufol, le chef-pilote assure la première des liaisons désormais quotidiennes sur Paris-Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux, et retour dans la journée, suivant l'horaire préétabli.

A quelques minutes d'intervalle, trois autres lignes régulières sont inaugurées : Paris-Rouen-Le Havre et retour par l'équipage Darqué-Brun; Paris-Nancy-Strasbourg et retour par le pilote Texier accompagné du radio Reichard, et, lorsque cinquante minutes après le dernier départ, les officiels quittent le terrain du Bourget après avoir sablé le traditionnel champagne, l'équipage Delage-Pauzié se pose déjà à Lille.

A partir de ce jour-là, une lettre postée à Paris avant 11 h 30 peut recevoir la réponse de Lille, du Havre, de Strasbourg ou de Bordeaux, avant 18 heures. C'est un début.

En quelques semaines, les statistiques officielles enregistrent une régularité de 100 % qui, par la suite, ne flétrira guère. Les spécialistes des différentes compagnies aériennes du Bourget, pourtant blasés sur les initiatives dans un domaine qui leur est propre, en sont surpris.



Au cours de ce premier été, l'arrêt prévu sur les terrains est d'une minute. Le pilote descend rapidement et, armé d'une pompe à bicyclette, gonfle la vessie de l'hélice, dont la pression mettra les pales au petit pas. Après le décollage, la différence de pression exercée sur cette vessie par la vitesse modifie l'incidence

des pales, donnant tout son sens au « pas variable en vol » !

Une minute ! Durant cette minute, le radio échange les petits sacs de courrier avec le postier venu à moto, prend la météo, signe des bordereaux et, le plus important, serre des mains, le tout dans une atmosphère de compétition. « Cette chasse à la minute », dira plus tard Georges Clément, « dont la poursuite devait sembler parfois bien étrange aux visiteurs des terrains d'escales, nous a appris une solidarité dans l'effort, dont il subsiste encore quelque chose de nos jours ».

Le 25 juillet de cette même année 1935, Raymond Vanier inaugure, seul, Paris-Le Mans-Anvers-Nantes et retour, cependant que le nouveau parcours, Paris-Limoges-Toulouse et retour, est assuré par l'équipage Dhé-Beaufol.

Le 5 août, des prolongements de Nantes jusqu'à La Baule, et du Havre à Deauville, complètent provisoirement les itinéraires d'origine.

★

Durant le premier hiver d'exploitation, les horaires sont modifiés et prévoient des temps d'escale plus importants ; ils sont portés à... trois minutes !

Quelques mois plus tard, le réseau prend enfin son aspect définitif par l'adjonction de Paris-Clermont-Ferrand-Paris. Ce premier voyage a lieu le 1<sup>er</sup> avril 1936 avec l'équipage Vanier-Pauzié, alors que le même jour, Clément et Joly, de Strasbourg, prolongent leur vol jusqu'à Mulhouse.

Une dizaine d'équipages sont constitués avec les pilotes : Libert, Déricourt, Déglyse, et les radios Lagarde, Sire, Bonniol, Marotin. Présent dès la première heure, Marin est nommé chef-radio.

Agrés pour renforcer l'effectif navigant, les nouveaux venus modèlent rapidement leur jeune enthousiasme sur la conduite de leurs aînés et, nourris des exploits de la ligne, perfectionnent leurs qualités.

A ce moment, vingt-deux villes sont desservies par Air-Bleu. Les départs « tête de ligne » n'ont plus uniquement lieu de la plaque tournante parisienne, et l'aménagement des correspondances permet maintenant à une lettre « d'aller » de Toulouse à Lille en 4 heures, de Bordeaux au Havre en 3 h 35, et de Strasbourg à Nantes en 3 h 40.

Malheureusement, une note douloureuse assombrit les éclatants résultats obtenus par cette jeune et ardente équipe. Le 4 décembre 1935, au cours de sa prise de terrain pour l'atterrissement à Tours, le pilote Tixier heurte un arbre et est mortellement atteint ; le radio Beaufol, très grièvement blessé, sera immobilisé des mois.

Cet accident est d'autant plus navrant qu'il n'est pas dû à une arrivée difficile dans de mauvaises conditions atmosphériques, mais par très beau temps clair.

Il est des accidents qu'on admet, puisqu'ils sont arrivés, mais on ne les comprend pas.

Pour conserver l'effectif, Tixier est remplacé par Monteil. A quelques jours de là, Déglyse et Brun se sentent incommodés en vol par une forte odeur d'essence. Alertés, ils voient le précieux liquide couler sur le pot d'échappement incandescent du moteur. Le feu menace, et Déglyse se pose dans un pré. Quelques heures plus tard la machine, dont les tuyauteries ont été réparées, reprend son vol et comble son retard.

Par maints autres incidents, la ligne se consolide.



Des règles de vol strictes n'ont pas encore été édictées par un organisme international. Il n'est pas question d'observer des altitudes quadrantales<sup>1</sup>, ou de respecter des minima pour les atterrissages. Il n'est pas de terrains interdits. Chacun vole à la hauteur qui lui semble convenable selon les vents, et souvent, les avions se posent dans la brume la plus épaisse.

Le trafic est peu dense il est vrai, mais tout de même suffisant pour donner parfois de sérieuses émotions; le 5 novembre 1935, l'équipage Clément-Joly manque d'en faire la plus définitive des expériences au départ de Paris vers Nancy.

« Ce jour-là », a raconté Clément, « je volais à environ 200 mètres au-dessous de la base des nuages. Joly s'efforçait d'établir la liaison avec FNB (Le Bourget). Mais le mauvais temps augmentait la densité du trafic radio qui, ajouté aux atmosphériques, rendait les communications plus difficiles. Chaque appareil en vol demandait des relèvements, la météo, la position des autres avions dans son secteur, interrogeait sur son QGP<sup>2</sup> probable, bref une belle salade. Tout à coup, débouchant des nuages à ma verticale je vois, dans le flou de la couche, le train d'atterrissement d'un trimoteur Wibault, en même temps que je ressens un choc violent. La secousse est si brutale que je réduis instinctivement à fond et descends vers le sol sans oser manœuvrer avec l'intention de me poser tout droit. Mais au dernier moment, comme rien de suspect ne se manifestait et après avoir

1. On appelle altitude quadrantale, l'altitude à observer selon un des 4 quadrants de 0° à 359° du cap magnétique suivi. Cette règle, qui éteigne les avions dans l'espace, a pour but de rendre impossibles les collisions pour les vols en route, sans visibilité.

2. QGP : votre numéro d'ordre pour l'atterrissement est...

tâté doucement les commandes, j'ai remis les gaz, et poursuivi ma route sur Nancy. A l'arrivée, nous avons trouvé une belle entaille dans le bord d'attaque du plan, à l'aplomb du train gauche : le Wibault nous avait fait cadeau de son antenne. Le coup était passé près! »

Malgré les tempêtes, la neige, le froid, la brume, le givrage de ce premier hiver, le personnel est si bien entraîné que les horaires s'accomplissent régulièrement. Par expérience, les responsables ne pensent pas que chacun peut être bon à faire n'importe quoi, n'importe quand, n'importe où, et les équipages sont, en principe, affectés à des parcours déterminés.

Le 10 janvier 1936, Clément, toujours accompagné de Joly, effectue les 400 kilomètres de Paris-Strasbourg en soixante-dix minutes, soit à plus de 350 km-h, ce qui représente la plus grande vitesse commerciale atteinte jusqu'alors en France.

Et le 14 du même mois, malgré la persistance du très mauvais temps, le même équipage assure trois fois Paris-Strasbourg dans la journée, entre 9 heures du matin et 16 heures.

Par la régularité de son service, Air-Bleu commence à attirer l'attention du grand public.

Cependant, l'esprit des animateurs se tourne inlassablement vers l'avenir. Entre eux, ils édifient déjà des projets d'ouverture de lignes pour passagers, dont la rapidité et la régularité puissent être identiques aux résultats obtenus pour le courrier.



De son bureau du Bourget, Daurat suit ses équipages et connaît le temps qu'ils rencontrent. Il tient, en quelque sorte, le réseau dans sa main. Aucun détail concernant la vie de l'entreprise ne

lui échappe. Hangar, ateliers, infrastructure, P. T. T., exploitation, chaque domaine est prospecté pour y combler des lacunes et améliorer le rendement.

A l'arrivée des avions, Daurat est sur le ciment et, souvent, pose aux équipages des questions sur tel incident ou difficulté du voyage, comme s'il avait été présent. Et ces questions, si elles surprennent ceux qui ne connaissent pas encore bien « le patron », les encouragent et les réconforment.

Comme chez Latécoère, comme à l'Aéropostale, Daurat et Vanier sont partout, et à toute heure. Ils savent qu'un des atouts majeurs de la réussite est la présence. Ceux qui sont sous leurs ordres se demandent où, et quand, ces diables d'hommes se reposent. Même pendant leurs rares absences, l'affaire conserve l'empreinte de leur impulsion efficiente.

Leur enseignement devient une méthode que l'on cherche à comprendre, et que chacun aimeraît à imiter.

Débutant dans le métier, j'ai été nourri de l'exemple chaque jour mieux compris, de ces grands aînés qui laissent un nom dans l'histoire. J'en rapporte un souvenir qui s'attache aux débuts de la ligne, à Dakar.

En 1928, en tableau au bout du môle 2 du grand port africain, l'aviso aéropostal *Péronne*, à bord duquel quelques semaines auparavant nous avions transporté le premier courrier du parcours maritime Amérique-France, était sous pression. L'avion, parti de Saint-Louis du Sénégal, allait arriver sur le terrain de Dakar-Ouakam pour lequel l'appellation d'aérodrome eût semblé bien pompeuse à l'époque. Et, avant de mettre le cap sur Natal, nous attendions l'arrivée des voitures qui transportaient le précieux chargement.

Au poste radio du bord, Daurat était déjà venu plusieurs fois

aux renseignements. Saint-Louis m'avait informé de rester à l'écoute ayant un télégramme à me transmettre.

J'enregistre bientôt le message fait de mots tronqués, de chiffres, et incompréhensible pour un non-initié, puis le porte à Daurat qui, sur le quai, ne cesse de consulter sa montre.

Après avoir lu avec attention le texte écrit, Daurat, qui m'avait prié d'attendre, me rend la feuille en ajoutant : « Qu'est-ce que ça veut dire ? »

Avec la juvénile assurance que donne la conviction du travail bien accompli, je confesse sereinement mon ignorance : j'ai reçu un télégramme, je le transmets à son destinataire, et n'ai nullement à me soucier de son contenu.

Daurat me considère un court instant, secoue la cendre de sa cigarette selon un geste qui lui est familier, et enchaîne, non sans une certaine vivacité :

— Ah, mais non ! Il faut que vous sachiez ce que vous faites, et ne pas agir en automate. Dans une affaire comme la nôtre, il n'y a pas de compartiments. A tous les échelons, nous voulons des collaborateurs, non des employés. Si vous voulez participer, il faut comprendre.

Et le directeur de la ligne m'expliqua la signification des abréviations qui indiquaient la nature, le poids, et les différentes destinations du chargement postal dont nous allions nous charger.

Peut-être Didier Daurat ne se souvient-il même pas de cette instruction hâtive, donnée jadis sur un quai surchauffé du port de Dakar encombré d'arachides. Mais moi, je n'ai pas oublié.



Pour qu'une affaire soit prospère, il ne suffit pas qu'elle ait du rendement ; il faut que ce rendement soit alimenté. Et s'il appréciait sans réserve la qualité des efforts fournis par l'admirable

équipe d'Air-Bleu, le grand public n'apportait pas à l'affaire une contribution qui lui permette de compenser ses frais. Et le 3 août 1936, après une année d'exploitation, Air-Bleu dut cesser son service.



Pourtant, des habitudes s'étaient déjà établies auprès d'usagers fidèles, mais peu nombreux, qui appréciaient les facilités nouvelles mises à leur disposition, et propres à accroître l'économie intérieure du pays par l'accélération des échanges.

Alors qu'il n'y avait eu aucune manifestation sérieuse en faveur d'Air-Bleu durant son fonctionnement, de vigoureuses protestations s'élèvent contre cet arrêt d'un service, soudain découvert d'intérêt public.

Un référendum s'organise auprès des différentes Chambres de Commerce des villes desservies, et un Congrès des Transports aériens fait bientôt état de témoignages éloquents.

Les organismes économiques demandent, non seulement le rétablissement d'urgence des courriers postaux aériens, mais ils l'exigent « sans surtaxe ». Et M. Quenot, directeur au ministère des P. T. T., est tout disposé à adopter cette façon de voir.

La position prise par M. Quenot au cours de ce Congrès fait forte impression. Elle est complétée par un exposé très apprécié de M. Métral, un des administrateurs d'Air-Bleu, qui balaie magistralement des allégations fantaisistes d'intérêts contrariés ; il était notamment reproché aux pilotes d'Air-Bleu de faire du « grand sport », en volant au ras des toits.



Au ministère de l'Air, l'éblouissante démonstration d'Air-Bleu avait séduit nombre de sceptiques, et une vigoureuse action y

était menée afin qu'une société nouvelle, issue d'Air-Bleu, reprenne son activité. Les optimistes avançaient même comme date de reprise probable celle du 1<sup>er</sup> janvier 1937.

Malgré des conditions matérielles devenues précaires pour la plupart d'entre eux, les membres du personnel attendent avec confiance le résultat des pourparlers engagés.

Différents projets ébauchés font traîner l'affaire en longueur. Les semaines qui passent apportent des alternatives d'espoir et de déception. Et pour ceux qui attendent, la confiance se teinte bien souvent d'anxiété.

Enfin, dans le courant du mois d'avril 1937, le ministre des Finances signe la convention des lignes intérieures « sans surtaxe », et la transmet au ministère des P. T. T.



Il est certain que la constitution initiale de la société subit d'importantes modifications. Une Assemblée générale réduit son capital de cinq millions à un million de francs. Par un apport financier de 52 %, l'État sera majoritaire dans l'exercice et le contrôle des dispositions nouvelles, la Compagnie Air-France y participera pour 24 %, et les 24 % restants représenteront la contribution propre à Air-Bleu.

Mais, si pour réaliser le transport de la poste « sans surtaxe », la formation juridique de la société a été quelque peu bouleversée, en compensation les conditions d'exploitation demeurent inchangées, et surtout, le personnel reste intégralement le même à tous les échelons et dans toutes les fonctions.

Et le 7 juillet 1937, Air-Bleu sillonne à nouveau le ciel de France.

Transporté maintenant selon la formule nouvelle « sans surtaxe », le courrier s'est singulièrement alourdi, et c'est une bonne centaine de kilos de lettres que chaque Simoun emporte le jour inaugural.

## II

**SON EXPLOITATION**

Un soir d'automne de l'année 1954, Raymond Vanier m'avait téléphoné :

— Les probabilités de brouillard sont presque certaines cette nuit. Si vous voulez m'accompagner au Bourget, soyez à la gare du Nord tout à l'heure. La voiture part à 21 h 15.

Impatient de me retremper dans cette ambiance particulière de l'aviation totale, et curieux de connaître en détail la suite de l'histoire d'Air-Bleu, je fus exact au rendez-vous.

A l'arrivée au Bourget, Vanier ne s'était pas trompé : la brume couvrait le terrain. Pourtant, quatre départs postaux eurent lieu.

— Vous comprenez, me disait Raymond Vanier, si, parce qu'il y a de la brume cette nuit, j'avais interdit aux avions de décoller de leurs terminus, sous le prétexte du respect d'un règlement dont l'administration veut encore trop souvent ne considérer que la lettre, j'enlèverais aux hommes la confiance qu'ils ont acquise en eux-mêmes et qui leur permet d'accomplir ce travail. Ils perdraient encore la foi dans un métier que vous con-

naissez bien, et dont vous venez de voir se manifester l'exemple quotidien.

Le droit des futurs passagers est fait de l'accomplissement de notre devoir. Ils attendent de nous, et par nous, l'assurance d'un transport à 100 % de régularité. Nous ne pouvons pas les décevoir.

Raymond Vanier regarde sa montre, et ajoute :

« En attendant l'arrivée de Pau revenons, si vous le voulez bien, à Air-Bleu. Car c'est d'Air-Bleu qu'est né le sort de la poste aérienne métropolitaine, et c'est Air-Bleu qui a acheminé vers sa réussite actuelle. En attendant mieux. »

Et Raymond Vanier commente un film dont les épisodes jaillissent, se succèdent, se recoupent avec mes propres souvenirs d'une action aérienne qui nous a conduits, lui et moi, sur des voies parallèles, qui souvent se sont rejoints.

— Le dernier mois de l'année 1937 fut un de ceux le plus chargés en mauvais temps persistant que j'aie eu l'occasion de voir. Ah, je pensais bien souvent à vous. A ce moment-là, vous voliez de nuit entre Casablanca et Dakar. Bien sûr, il y avait toujours les épaisses volutes de la brume de sable qui vous guettaient vers Juby ou Cisnéros, ou encore une sévère tornade en formation entre Nouakchott et Saint-Louis du Sénégal. Mais vous aviez aussi les nouveaux trimoteurs Dewoitine. Notez que je ne veux pas établir de comparaison avec nos Simoun; vous le savez bien; les moyens, comme les buts, étaient bien différents. Mais ma pensée vous accompagnait souvent sur le Sahara, surtout lorsqu'ici l'aube de décembre semblait mettre beaucoup de regret à vouloir évoluer en jour. Nous marchions sur le pavé gras des rues et, au-dessus de nos têtes, les toits des maisons se noyaient dans une brume glaciale. Sur le chemin du Bourget, nous savions déjà que la grêle, la neige, le givrage nous atten-

daient quelque part. Le givrage surtout nous inquiétait, car nos dégivreurs d'alors n'étaient guère efficaces, et la formation de glace sur les plans du léger Simoun l'alourdissait toujours dangereusement. Un jour, après un vol particulièrement critique, les mécaniciens ont retiré plus de trois cents kilos de glace à l'arrivée sur un avion!

Tous les pilotes redoutaient cette sensation soudaine de la glace qui prend sur les commandes et les durcit.

Et on ne disait rien. On attendait. Pour fuir l'obsession de ce qui allait lâcher, on s'efforçait de penser à autre chose.

On jetait à la dérobée un coup d'œil vers le radio; il nous observait en coin, faisant semblant de ne rien voir de ce qui nous inquiétait, adoptant même un air détaché. Puis il s'affairait sur son récepteur, ou déroulait quelques centimètres d'antenne pour casser la glace qui soudait le précieux fil sur la canne de sortie. Bien entendu, aucun de nous n'était dupé!

Au régime moteur maximum, tout réchauffage ouvert, on s'efforçait d'enrayer la chute du variomètre<sup>1</sup>, et on sollicitait le manche timidement; mais l'aiguille du badin<sup>2</sup> ne donnait pas son accord et tangentait le trait rouge de la vitesse critique. Il fallait alors rendre la main, légèrement. Les autres instruments en profitairent pour faire preuve d'une indépendance de mauvais aloi et prendre des positions extravagantes. Ainsi, ce sperry qui semblait convenablement soudé sur l'horizontale, il s'en détachait tout à coup comme poussé par un aimant de pôle contraire. A ce moment, on cueillait du regard la bille de l'indicateur de virage; elle avait quitté sa position neutre, et s'était collée dans un « coin » d'où elle ne voulait plus bouger. Le moteur, qu'on n'entendait pas jusqu'alors, tant il donnait un

1. Variomètre : appareil indicateur de variation d'altitude.

2. Badin : indicateur de vitesse.

son continu et ouaté, se mettait soudain à avoir d'inquiétants ratés.

Le radio profitait alors de cette ambiance assez tendue pour nous crier un QDR<sup>1</sup> qui nous plaçait nettement à gauche de la route, alors que notre estime nous aurait plutôt situés à droite. Nous fulminions bien entendu contre la météo qui nous avait donné des vents faux, ce qui, de toute évidence, n'avait rien de très surprenant.



Et Raymond Vanier poursuit :

— Chaque jour dès huit heures, nos six petits Simoun bleus, alignés aile dans aile en bordure de piste, avaient effectué leurs points fixes. A n'importe quel moment du matin, du soir, et même de la nuit, on voyait toujours les mêmes silhouettes s'affainer autour des avions.

Le 6 décembre 1937, à moins que ce ne soit le 8, ou le 9, le 13 encore, ou le 16, mon carnet de vol est avare de détails, enfin c'était un courrier parmi tant d'autres. Mais ce matin-là, la visibilité ne dépassait guère cinquante mètres, et nous sentions que cette brume, fadasse au départ, cachait quelque chose. Les six moteurs tournaient au ralenti, le courrier était à bord, et la procession quotidienne commençait, car les six avions devaient décoller en moins de cinq minutes.

Ce jour-là, je pilotais le F-ANRI, accompagné de Pauzié, et partais en direction de Grenoble. Nous roulons donc au sol en cahotant sur l'herbe du terrain et, au compas, à la recherche de la bande blanche peinte à la chaux qui matérialisait l'axe de

1. QDR : relèvement magnétique par rapport à...

décollage... J'attrape enfin cette fameuse ligne blanche; je vire à gauche pour la remonter jusqu'à l'extrémité sud du terrain. Nouveau virage pour me placer sur l'axe de départ. Nous étions à l'heure, peut-être même légèrement en avance, mais la devise d'Air-Bleu, que nous avons d'ailleurs conservée à la Postale, n'était-elle pas « qu'on doit se considérer en retard si l'on n'est pas en avance »? Un coup d'œil jeté sur mes instruments me confirme qu'ils sont tous bien en route. « Paré? » demandai-je à Pauzié. « Paré », me répond Pauzié en écho.

Et je mets rapidement les gaz pour céder la place à l'avion suivant. Le F-ANRI fonce le long de la ligne blanche jusqu'au moment où, libérés du sol, nous sommes absorbés par un coton compact.

Pauzié établit la liaison avec le gonio de navigation du Bourget, dont les QDR vont nous permettre de contrôler la route suivie.

L'avion est parfaitement stable, et sa finesse donne au pilotage une satisfaction incomparable. La machine est nerveuse, et obéit à la moindre sollicitation. Dans des conditions de vol normales, on lui fait faire absolument ce que l'on veut et quand on veut. Remarquez qu'au début, et comme je vous le citais tout à l'heure, ce n'était pas l'avis de tous les pilotes; mais ils s'y sont faits. D'autre part, les instruments de P. S. V. sont maintenant bien réglés, et trois années bientôt d'expérience ont permis une parfaite mise au point du moteur. Le voyage se déroule donc conditionné par la montre.

Bientôt, en effet, le gonio de Clermont-Ferrand nous transmet des relèvements et, malgré l'absence totale de visibilité, nous nous sentons en complète sécurité.

Au début, sans infrastructure-radio à Clermont, nous rendions la main après 1 h 32 de vol, pour percer à l'estime, et sans ren-

seignements météo, dans la plaine, à la hauteur de Riom, et trouver ensuite le terrain de Clermont en rase-mottes.

Aujourd'hui, nous sommes renseignés. Nous savons qu'il neige à Clermont; mais cela ne nous inquiète pas, puisque nous savons aussi que les relèvements gono nous permettront d'y arriver à coup sûr. Si nous pouvions bénéficier des mêmes ressources pour chacune de nos escales, ce serait parfait. Et je pense à Saint-Étienne, et surtout à Grenoble, qui ne disposent d'aucune infrastructure-radio. Il faudra cependant bien que nous y allions.

La neige qui tombe à Clermont n'est qu'une fine poussière, et il fait assez froid pour qu'elle soit sèche. L'arrivée se déroule normalement et, cinq minutes plus tard, après notre départ en direction de Saint-Étienne, seules quelques stries sur la couche immaculée marqueront le passage du Simoun, selon l'horaire fixé.

Pour trouver Saint-Étienne, c'est alors une toute autre procédure, car il nous faut passer les monts du Forez hauts de 1 640 mètres, et rendre la main dans la vallée. Pour éviter la partie la plus dangereuse, je me déroute un peu vers le nord, et je commence une descente dont Pauzié précise l'axe d'après les relèvements de Moulins. La pression dans la vallée m'a été transmise, et j'ai réglé mon altimètre. Si le plafond de 200 à 300 mètres signalé par Clermont se révèle exact, il n'y aura aucune difficulté.

Et je perce où je voulais, où je devais percer, avec un plafond tout juste de 150 mètres, à la verticale de cette grande route droite devinée sous la neige, et qui nous conduira de Feurs à Saint-Étienne. Le sol est blanc, et l'épaisseur de la couche absorbe les plans d'un relief qui s'estompe d'ailleurs dans l'horizon brumeux. Mais l'atterrissement à Bouthéon s'opère avec facilité.

Malgré la régularité déjà acquise, le postier marquait toujours son étonnement de nous voir arriver « dans de pareilles condi-

tions »; et les adeptes de l'Aéro-Club qui venaient l'hiver chaque jour plus nombreux tant ce travail les surprenait, n'étaient pas les moins impressionnés.

Pour nous réconforter, ce jour-là en particulier, on nous informa des derniers renseignements météos reçus de Lyon par téléphone; ils signalaient « chute de neige dense ». Et Pauzié avait esquisqué un sourire car, une fois de plus, nous allions avoir la satisfaction d'utiliser au maximum les goniros de navigation et d'atterrissement. D'autant que le brouillage radio ne serait pas intense puisque les grosses machines dotées de postes puissants qui couvraient assez souvent les émissions de nos Simoun, étaient déroutées vers les escales du sud, vers Marseille, protégées par des règlements qui leur interdisaient, paraît-il, des risques inutiles.

Mais où était-il, le risque? Si, pour notre part, nous avions dû aborder ce risque sans aucune contrepartie de défense, peut-être alors aurions-nous attendu la venue du ciel clair, en nous croisant les bras! Mais nous disposions de moyens. Certes, ils n'étaient ni parfaits, ni complets; mais nous étions justement là pour combler leur insuffisance. Et, appréciant mieux les lacunes de ces moyens, nous pouvions œuvrer à leur perfectionnement.



— Un matin, la piste de Lyon était un désert de neige; aucune trace de roues ou de pas. Bien sûr l'avion postal était attendu mais, ici comme ailleurs, c'était tout de même une surprise de le voir arriver. Et les visages curieux se multipliaient derrière les vitres embuées du restaurant, que des mains balayaient pour mieux voir. A part le postier, personne n'avait l'intention de

s'aventurer au-devant de nous dans la neige, dont la couche atteignait maintenant trente centimètres.

Je stoppai donc le Simoun devant l'aérogare et, suivi de Pauzié, me dirigeai vers le restaurant pour y prendre en hâte un sandwich. A peine avais-je poussé la porte, que des exclamations enthousiastes nous accueillirent.

— Vanier? Toi, mon vieux! Mais il faut être d'Air-Bleu pour arriver par un temps pareil!

C'était Albert, mon excellent ami Marcel Albert, l'ingénieur de chez Renault qui avait mis au point le moteur du Simoun, et en compagnie de qui nous avions passé tant de nuits blanches au Bourget pour que les machines soient prêtes aux départs du matin. Albert, dont les connaissances et le dévouement ont permis la mise au point de cette merveilleuse mécanique qui équipait le Simoun, et qui par la suite devait être montée sur les Goéland : le moteur 6 Q.

D'ailleurs, lorsque j'ai revu Albert, une douzaine d'années plus tard, ce bon vieux camarade d'une nouvelle époque héroïque me rappelait certains détails de notre rencontre à Lyon, en des termes qui sont toujours présents à mon esprit.

Et, sans transition, Raymond Vanier poursuivit...

### III

## LES CONFIDENCES D'ALBERT

— Oui, ce fameux jour de l'hiver 1937, rappelait Albert d'une voix rendue un peu rauque par l'usage sans mesure de la pipe, je revenais justement d'Istres pilotant, ce matin-là, mon Caudron-Renault *Phalène*, et accompagné de mon fidèle mécanicien Puillet.

« Vous rencontrerez la neige et le brouillard aux abords de Lyon, m'avait prévenu la météo, mais vous pouvez encore les gagner de vitesse; c'est surtout cet après-midi que cela se gâtera sérieusement. Pour une fois les augures ne s'étaient pas trompés, et je m'étais posé à Lyon de justesse, en bordure du mauvais temps annoncé.

« J'étais heureux d'être à terre. Après avoir garé mon appareil, j'entrai au restaurant de l'aéroport où, en compagnie de Puillet, j'étais décidé à faire honneur à l'excellent déjeuner que le tenancier du moment avait l'habitude de servir à sa clientèle.

« La vallée du Rhône était effectivement prise dans la zone de perturbation, et il faisait un de ces temps comme Lyon en a souvent l'exclusivité l'hiver; on ne sait plus si c'est le brouillard

qui se condense en flocons, ou la neige si dense qu'elle prend allure de brouillard. Bref, on ne voyait rien à dix mètres, et il faisait si sombre que toutes les lampes du restaurant étaient allumées.

« Pullet et moi avions savouré l'apéritif de circonstance, et nous attaquions les hors-d'œuvre, lorsque la porte donnant sur la piste s'ouvrit, nous apportant un remous d'air insolite et glacé. Et je vois entrer deux hommes habillés en aviateurs, dont la neige recouvrat les vêtements.

« Sur l'instant, je crus à une apparition et, par l'arrêt des conversations, j'eus l'impression que les clients du restaurant éprouvaient le même sentiment que moi. Pullet resta la fourchette en suspens, tant il lui semblait que, du terrain, toute arrivée ne pouvait venir que d'un autre monde! Mais je t'avais reconnu. C'était toi, mon cher Vanier, suivi de ton inséparable Pauzié.

« En silence, la neige absorbant le bruit de ton Simoun cependant arrêté juste devant la porte, tu étais parvenu jusqu'à nous.

« Réalisant soudain la chance que tu avais d'être arrivé vivant jusqu'à Lyon, je m'écriai, tu t'en souviens :

« — Eh bien! grâce à ce temps providentiel, nous allons pouvoir déjeuner tranquillement tous les quatre, bien au chaud.

« Car il ne pouvait pas venir à l'idée d'un individu « normal » qu'un vol puisse être poursuivi dans un temps pareil.

« Avec un naturel qui me confond encore aujourd'hui, tu m'as répondu :

« — Mais pas du tout; nous faisons le courrier. Nous prenons un sandwich, et nous continuons.

« Tu as tout de même accepté de venir jusqu'à notre table, boire le verre de beaujolais de l'amitié; mais ton sandwich, tu l'as mangé debout, en m'expliquant posément que tu continuais

sur Grenoble puis, à l'horaire fixé, que tu revenais par les mêmes escales. Et tu me disais cela, comme s'il s'était agi d'une promenade de santé autour de l'hippodrome de Longchamp.

« Nous avons, Pullet et moi, passé l'après-midi comme des âmes en peine, et finalement couché à Lyon, le temps m'interdisant, à moi, de repartir.

« Et si j'ai pu dormir cette nuit-là, c'est parce que j'ai fini par obtenir Paris le soir, au téléphone. Quatre fois, j'ai fait répéter son information à la standardiste du Bourget, tant l'annonce de votre retour m'apparaissait hors du réel et du possible. Surprise de mon insistance à lui faire redire encore ce que j'avais parfaitement compris — mais c'était si bon à entendre —, elle à d'ailleurs ajouté : « Mais, Monsieur, le Grenoble arrive au Bourget tous les soirs à 17 heures! »

« Et je ne savais plus très bien où était l'admirable; de la confiance sereine d'une téléphoniste d'Air-Bleu pour qui le courrier ne pouvait qu'arriver, et à l'horaire prévu, ou de l'action qui autorisait une telle référence. »



Raymond Vanier esquissa un léger sourire et ajouta : « Je vous disais bien que ce brave Albert était un enthousiaste! »

Quant à la suite de notre voyage et quoi qu'en ait dit Albert, elle fut assez banale. Au départ de Lyon, la météo nous avait signalé 300 mètres de plafond à Grenoble, et une visibilité assez bonne, c'est-à-dire un temps splendide! Comme il n'existant aucune ressource de guidage ou même de liaison directe, le vol était fait d'estime intégrale.

Les collines séparant Lyon de Moirans font déjà 700 mètres et, pour trouver la vallée de l'Isère qui conduit à Grenoble, il

fallait d'abord passer dans cette trouée de Moirans large de 800 à 1 000 mètres seulement, et bordée de deux montagnes dépassant 1 600 mètres.

A la montre et au cap, nous devions donc descendre dans le cirque constitué par le coude de la vallée de l'Isère.

Toute cette procédure était assez facile pour un équipage entraîné, et ceux d'Air-Bleu l avaient déjà réalisé plus de cent cinquante fois.

A l'arrêt-terminus de Grenoble, nous disposions d'une heure pour déjeuner et faire les pleins, avant de repartir à 13 h 30 pour Lyon, Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, et Le Bourget.

Pour le retour nous savions ce qui nous attendait, car dans ce mauvais temps d'hiver bien établi, l'évolution est lente. Et de fait, peu après le départ de Grenoble, nous retrouvâmes la neige qui tombait toujours à Lyon.

Neige à Saint-Étienne. A Clermont, le plafond bas nous permit la visite aux amis anonymes d'un sanatorium isolé sur le sommet d'une colline. Ce grand bâtiment blanc à toit de tuiles rouges se reconnaissait de loin et, deux fois chaque jour lorsque la visibilité le permettait, il était un jalon de notre route. Parfois nous le survolions sans le voir, mais nous pensions à ses occupants. Ils nous reconnaissaient, et à chaque fois que nous passions à vue, ils nous manifestaient leur gratitude de notre fidélité.

L'été, lorsque nous les survolions à moins de 50 mètres, la plupart des malades étaient dehors, et leurs bras levés lançaient des saluts à notre adresse. Même l'hiver, j'ai toujours vu des fenêtres s'ouvrir spontanément, et des mouchoirs s'agiter vers nous comme si nous étions attendus; à croire que, dans son sillage, le Simoun remettait toutes les montres à l'heure d'un rendez-vous.

Après chacun de ces passages, Pauzié et moi, nous méditions longuement sur ce merveilleux destin qui nous permettait ainsi chaque jour, de distribuer un peu de joie. Car dans leur cité de repos mais d'espérance, ces malades percevaient, par Air-Bleu, la quotidienne et réconfortante pulsation de la vie en marche.

## IV

**DES MOYENS ET DES HOMMES**

Au début de l'après-midi du 22 janvier 1938, Vanier sortait de la météo située sur l'aérodrome de Toulouse-Francazal. Comme à l'habitude, le radio Pauzié l'accompagnait.

S'acheminant vers le Simoun F-ANRI à bord duquel ils étaient arrivés quelques instants plus tôt venant du Bourget, les deux hommes commentaient les renseignements reçus, mais étaient plus sûrement les perspectives du retour sur le temps déjà rencontré le matin.

Tout en conversant dans la bruine glaciale qui tombait, chacun d'eux cherchait à percevoir l'arrivée de la voiture postale, et du passager. Car exceptionnellement, un passager était autorisé à faire partie du voyage; il s'agissait précisément de M. Dugès, directeur de l'Exploitation postale au ministère des P. T. T.

— Avec ce type de temps, disait Vanier, il y aura certainement une aggravation en fin de journée sur la région parisienne, et la visibilité sera mauvaise. Il faudrait que nous puissions arriver au Bourget suivant notre horaire, bien avant le crépuscule. Pourvu que notre passager ne nous retarde pas!

Dans son esprit, le pilote transposait déjà sur la fin du parcours les conséquences d'une arrivée tardive de la voiture. Il « voyait » l'enchaînement des circonstances, et les difficultés s'accumulant avec la chute du jour. Si le QBI<sup>1</sup> était en vigueur, c'étaient plusieurs appareils qui seraient en attente vers Senlis et dont il faudrait prendre la suite. Il risquait ainsi d'avoir le n° 3, peut-être 4, pour l'atterrissement. Et si les arrivées n'étaient pas toutes réussies à la première procédure, il faudrait alors rester longtemps en attente, et l'angoissant problème de la réserve de carburant se poserait d'une manière critique. En outre, les Simoun n'étaient pas équipés pour les vols de nuit; ils disposaient d'une seule lampe intérieure pour l'éclairage du poste de pilotage et du tableau de bord...

Mais l'arrivée de la voiture postale et de son passager à l'heure exacte effaça les inquiétudes.

Dès le départ de Toulouse, le fin F-ANRI entra dans une formation dense de stratus épais, se développant en stratocumulus avec établissement de givrage à toutes altitudes. L'analyse du temps par l'équipage se révélait exacte et, selon eux, les prévisions estimées au Bourget en fin de journée paraissaient en voie de réalisation.

A l'approche du Bourget, les prévisions d'atterrissement prirent la tournure à laquelle s'attendait l'équipage. « Plafond 50 à 80 mètres, signale FNB en appel général, visibilité inférieure à un kilomètre, tendance à aggravation; QBI. »

Pour Vanier, cette information ne sera pas une surprise, mais il espère se présenter suffisamment tôt pour n'être pas contraint à effectuer un atterrissage de nuit. De jour en effet,

1. QBI : Consignes de mauvaise visibilité en vigueur.

même dans les plus mauvaises conditions, le pilote aperçoit presque toujours la masse plus foncée du sol dans les derniers mètres, ce qui lui permet un contact à vue.

Malgré les parasites atmosphériques qui emplissent ses écouteurs, Pauzié réussit à obtenir une bonne série de QDM<sup>1</sup>; ils situent l'avion sur la route exacte.

Vanier se penche vers Pauzié :

— Il y a beaucoup d'appareils avant nous, lui demande-t-il?

FNB transmet justement au F-ANRI : « Vous avez QGP-5, conservez 1 100 mètres d'altitude; je vous confirme QBI. »

En fonction des heures d'arrivées reçues, et par QBI, c'était les radios du sol qui attribuaient aux avions les numéros d'incorporation dans le circuit d'attente. Certains étrangers s'étaient parfois risqués à transmettre des heures volontairement avancées, pensant bénéficier ainsi d'un tour de faveur propre à raccourcir cette fastidieuse attente. Mais les radios du sol n'avaient pas besoin de radar pour éviter la ruse, et les tricheurs se faisaient rapidement remettre à leur rang d'arrivée.

Au Bourget, ils étaient seize praticiens à assurer un service de quarts ininterrompus sur les vingt-quatre heures. Leurs noms doivent être cités, d'autant que par la suite certains d'entre eux disparaîtront en service aérien ou en déportation; ils restent ainsi doublement attachés à l'histoire.

Si chacun d'eux avait un rythme bien personnel de manipulation aisément reconnaissable par les radionavigants, par contre, dans l'efficacité du trafic échangé, nul n'aurait pu établir de différence entre Lapierre, Messéant, Le Drogueux, Étave, Le Deu, Poubennec, Latron, Le Cochennec, Pantobe, Bergeon, Marie, Capdet, Job, Giraudet, Verger ou Villermet. L'équipe était placée

1. QDM : cap magnétique à suivre pour vous diriger vers (station gonio).

sous l'autorité de Bois, qui venait de succéder à Quiquandon.

Ce soir du 22 janvier 1938, l'atmosphère était particulièrement fiévreuse et tendue au gonio de La Rosière, car Latron, qui assurait la navigation à grande distance, venait de passer le QGP-12 à un appareil allemand. Devant les perspectives d'une attente indéfinie, cet avion, qui venait de Hambourg, avait demandé avec insistance s'il ne devait pas retourner sans délai sur Cologne. Et, parmi les coups de téléphone harcelants, et venant des compagnies anxieuses sur le sort des appareils attendus, Latron avait répondu à l'Allemand : « Non, vous pouvez attendre, nous vous ferons atterrir! »

A la cadence des procédures réalisées avec des équipages expérimentés, les radios du Bourget avaient déjà fait poser douze avions dans la brume la plus opaque, en une heure au maximum.

Le QGO n'existant pas, chacun était autorisé à venir « voir » puis à essayer. Le temps perdu venait alors de navigants insuffisamment entraînés. Mais si, au premier essai, l'opérateur du gonio estimait l'équipage impropre à suivre l'accélération du trafic-radio, ou à réaliser une procédure correcte et rapide de variation de QDM, l'avion recevait l'ordre impératif de déroutement.

Par QBI, on peut dire que la prise en charge par le gonio d'atterrissement du Bourget équivalait à la délivrance d'un brevet de qualité.

Tournant en rond, ou plutôt en hippodrome à l'altitude prescrite de 1 100 mètres, Vanier suit, par Pauzié, les manœuvres du premier appareil. Après un temps qui semble interminable aux équipages en attente, cet appareil se pose enfin, et chaque avion en altitude est autorisé à « descendre d'un étage ».

La seconde machine perd un temps précieux, et ne réussit qu'au deuxième essai l'arrivée correcte jusqu'au sol.

Le troisième avion ne peut suivre la cadence des QDM, et est dérouté sans explication.

Entre-temps, la nuit est venue.

FNB signalant maintenant « plafond et visibilité nuls », le quatrième appareil, un anglais, n'insiste pas et décide de retourner à Londres.

Au loin vers le sud, la tour Eiffel émerge de la nappe brumeuse. A l'est du Bourget, les feux de position des différents appareils en attente tracent leur ronde dans le ciel clair, cependant que chaque pilote, prêt à plonger à son tour, observe au plus près l'avion placé juste au-dessous de lui.

Les derniers étages, calculant leur réserve d'essence, ont demandé les conditions météo d'un aérodrome de dégagement praticable. Mais le brouillard s'étend sur des centaines de kilomètres.

Pour le F-ANRI qui tourne depuis 1 h 15, il n'est plus d'alternative. Son niveau d'essence tangente le zéro, et Vanier n'a plus d'autre choix que de tenter un atterrissage par lequel il devra aller jusqu'au sol sans en avoir la moindre perception visuelle. Peut-être au dernier moment les lampes à incandescence matérialisant la limite du terrain troueront-elles de taches claires la brume épaisse de la nuit? Rien n'est moins sûr.

Enfin, FNB transmet à Pauzié d'avoir à passer sur FNB-2, ouvrant ainsi au F-ANRI la barrière du QGP-1.

Guidé par le gonio d'atterrissage, Vanier observe la procédure qui, un peu plus tard, deviendra classique : éloignement chronométré, virage, puis retour vers le terrain en s'ajustant sur un axe rigoureux et selon une ligne idéale de descente.

Renouvelant avec précision ce qu'il a tant de fois enseigné et appliqué lui-même, le pilote réalise une harmonie faite d'équilibres. Il s'agit d'assurer une coordination savamment dosée

entre des nombres sur différents cadrants. Et Vanier règle le régime du moteur pour obtenir la vitesse recherchée au badin, surveille au variomètre la constance de la descente en mètres-seconde, observe l'altimètre, s'emploie à accorder une variation du compas d'après les QDM transmis par Pauzié et, par un réflexe éduqué, assure la stabilité du Sperry-Horizon.

— ZZ, verticale gonio, crie soudain Pauzié, qui ajoute d'un ton plus neutre : « ... Rien en vue! », et poursuit l'énoncé d'une série de QDR pour alignement par l'arrière.

Un furtif coup d'œil jeté vers l'extérieur ne révèle en effet aucune lueur à Vanier; malgré lui, un sentiment de sourde inquiétude naît dans son esprit, d'autant plus que le radio accompagne ses QDR de « toujours rien » assez anxieux.

Le nez collé à la vitre de droite, Pauzié devrait cependant apercevoir des lueurs... Certes, les petites lampes ordinaires espacées de cinquante mètres qui délimitent le terrain ne représentent pas une source lumineuse bien considérable dans cette crasse épaisse mais, si bas, Pauzié devrait en distinguer des halos...

Et le pilote fait un geste pour remettre les gaz et recommencer la procédure d'arrivée, mais il craint la panne sèche, et garde sa main immobile sur la manette. D'autre part, il est certain de sa manœuvre et ne peut douter de l'excellence des relèvements reçus.

Dans les secondes qui suivent, l'aiguille de l'altimètre aimante davantage le regard de Vanier; elle effleure maintenant la graduation du zéro. Le pilote espère toujours qu'une lueur de l'extérieur va lui révéler la proximité du sol. Ils devraient être en bordure du terrain, en avoir même passé la limite, être prêts à toucher, et Vanier attend la phrase rapide, hachée, mais claironnante et libératrice qui va jaillir des lèvres de Pauzié. Mais

Pauzié poursuit la succession des QDR à une cadence record et lancée, sans le commentaire attendu, les chiffres qui placent l'avion sur l'axe d'atterrissage exact : 203... 203...

Soudain, de ses sens hypersensibilisés, Vanier détecte comme des effluves terrestres qui montent vers lui. A travers la tôle du Simoun, elles semblent alerter sa substance. Il perçoit une sorte de densité d'air plus grande, plus fraîche, comme si un mystérieux radar venait renforcer en lui l'évidence des instruments contrôlés. Et, par le manche, dans cette nuit qui paraît monter des profondeurs de la terre, le pilote « cherche » et « tâte » le sol de ses mains...

A cet instant, les trois occupants de l'appareil ressentent un léger choc, et l'impression très nette que l'avion remonte légèrement dans l'espace. Vanier comprend qu'il a touché.

Il réduit le moteur à fond et laisse jouer ses réflexes. Mais au second contact, cependant adouci au maximum, la roue droite fléchit soudain; et l'appareil s'enfonce sur le plan, qui vient accrocher brutalement le sol. Poursuivant une inévitable trajectoire, le F-ANRI s'écrase alors sur le nez, et passe sur le dos.

En un geste éclair, Vanier coupe le contact du moteur.



Dans le fuselage, c'est un beau mélange des trois occupants parmi leurs valises, les sacoches et les sacs de courrier.

Malgré sa position critique, d'une voix égale Vanier demande : « Personne blessé ? » Deux « non » lui répondent en écho, cependant que Pauzié, plus ou moins attaché par le fil de ses écouteurs, se trouve irrévérencieusement à cheval sur le représentant de l'administration. Ce dernier, quelque peu ému, interroge d'une voix entrecoupée : « Mais, que se passe-t-il ? » Et Vanier répond

avec calme : « Il ne se passe plus rien; nous sommes arrivés ! » Puis il ajoute à l'adresse de Pauzié : « Coupez vite la batterie, nous pourrions avoir le feu ! »

N'osant pas s'écartier de l'avion brisé par crainte de se perdre les trois hommes lancent alors des appels conjugués dans la nuit. Mais l'obscurité épaisse qui les entoure semble aussi étanche aux sons qu'à la vue.

D'interminables minutes s'écoulent; puis le bruit d'un moteur d'auto parvient jusqu'à eux. C'est la voiture des pompiers partie à leur recherche mais qui, malgré leurs cris redoublés, passera une première fois près d'eux sans les entendre.

Et il faudra encore de nombreuses minutes avant que, guidés par les cris des accidentés, les pompiers eux-mêmes perdus dans la brume découvrent l'épave du F-ANRI.

Après maints détours, mais par une visibilité qui s'améliore cependant très légèrement, les rescapés retrouveront enfin la bordure du terrain, et pourront rejoindre les hangars, d'où ils avertiront sans délai FNB de la présence de l'avion accidenté sur l'axe d'atterrissage.

Pendant ce temps, un autre drame en puissance se nouait à l'étage au-dessus.

En effet, quelques minutes après l'attribution du QGP-5 à Vanier, un autre Simoun d'Air-Bleu se présentait à la verticale du Bourget, et recevait le QGP-6. C'était le F-ANRL venant de Grenoble. Il était piloté par Darqué, accompagné du radio Sire.

A l'annonce du QGP-6, Darqué avait jeté un coup d'œil sur le jaugeur d'essence et fait une moue significative.

— Qui est devant ? avait-il demandé à Sire.  
— Vanier...

— Alors ça va !

Darqué sait que Vanier réussira son atterrissage au premier essai, et il a grande hâte de lui savoir attribué le QGP-1.

Car Darqué voit également son jaugeur à un niveau inquiétant.

Par le radio, il suit l'attribution des QGP successifs jusqu'au moment où Sire annonce :

— Vanier est en procédure d'atterrissage; nous avons QGP-2.

— Qu'il se dépêche, répond Darqué qui, rasant la couche, s'apprête à plonger dans l'ouate épaisse.

Sur son récepteur, Sire passe de la fréquence de navigation (333 kilocycles) sur laquelle il recevra le QGP-1, à la fréquence d'atterrissage (322 kilocycles), pour écouter le radio du F-ANRI.

— Vanier est sur l'axe, annonce Sire; il n'en a plus pour longtemps.

Darqué serre les lèvres et hoche la tête. Machinalement, Sire ajuste mieux le support articulé de l'unique lampe d'éclairage qui se trouve au-dessus de sa tête; Darqué le remercie d'un geste.

Mais les minutes s'écoulent, et aucune instruction ne vient d'avoir à passer en QGP-1.

Au-dessus du F-ANRL, le Potez bi-moteur d'Air-France F-ANPI s'impatiente également.

Sire multiplie les points d'interrogation à l'adresse du Bourget car, sur la fréquence d'atterrissage, le F-ANRI ne répond plus aux appels incessants de FNB. Vanier devrait être posé... Qu'attend donc FNB pour donner le QGP-1 à Darqué?... Pourquoi cette attente?... Que se passe-t-il?...

Et Darqué s'impatiente :

— L'essence! répète-t-il; l'essence!...

Et une fois encore Sire transmet : « Essence baisse... jaugeur

au point critique! » Mais FNB répond invariablement : « Attendez!... »

Attendre! Attendre! Mais c'est impossible! Qu'est donc devenu le F-ANRI qui n'émet plus, et dont nul ne sait rien?

Darqué ne cesse de fixer le jaugeur. Par une division élémentaire, déjà refaite vingt fois dans son esprit en quelques minutes, il constate que son temps d'autonomie calculé est dépassé.

Enfin FNB appelle le F-ANRL : « Allez-y! QGP-1, mais attention; F-ANRI accidenté à 150 mètres du rond, stop confirmons plafond et visibilité nuls. »

Au signe de Sire annonçant le QGP-1, Darqué se cale dans son siège et, tant il redoute maintenant la panne sèche à chaque tour d'hélice, il plonge littéralement dans la brume.

Afin de se placer rapidement sur l'axe d'atterrissage, le pilote réalise une gamme de virages serrés entraînant une accélération dans le défilé des QDM : 206... 205...

L'alignement se précise, en même temps que l'espoir d'arriver comme de coutume normalement jusqu'au sol.

Au dernier moment, après le « ZZ » de la verticale du goniô, Darqué sait qu'il devra observer un léger écart de deux à trois degrés, qui lui feront éviter l'épave du F-ANRI accidenté, et dont ils ignorent les conséquences pour les occupants. L'avion a-t-il pris feu? Qu'est devenu l'équipage?... le courrier?...

Les QDM se poursuivent : 205... 204... situant le F-ANRL sur l'axe idéal d'arrivée. Soudain, le filament de l'unique lampe servant à l'éclairage claque, plongeant brusquement l'équipage dans le noir le plus complet.

— M....! rugit Darqué qui, par ce mot aussi net qu'évocateur, résume la situation.

Fébrilement, Sire fouille dans sa sacoche à la recherche d'une lampe de poche, évidemment enfouie sous un ensemble de docu-

mentés compacts. L'ayant enfin trouvée, il éclaire le tableau de bord de la main gauche, cependant qu'il manipule de la droite, criant les QDM transmis par FNB : 203... 202...

Darqué vient à peine de « remettre un peu d'ordre dans ses instruments » — selon la propre expression de Sire —, qu'une violente accoussse ébranle l'appareil. D'instinct, le pilote amorce une chandelle qui, en quelques secondes, le fait émerger au-dessus de la couche de brume.

Au sol, les mécaniciens et le personnel en attente devant les hangars courbent le dos sous le vacarme qui vient de passer miraculeusement à quelques mètres d'eux, et s'est à nouveau fondu dans la nuit.

A bord cependant, rien d'anormal ne semble se manifester, la machine répond encore correctement aux sollicitations du pilote.

De son côté, Sire s'affaire à la recherche de la cause possible de ce craquement inquiétant. C'est alors que, dans ses écouteurs, il perçoit très faiblement les appels réitérés de FNB, l'invitant à poursuivre ses émissions. Poussant à fond le rhéostat de son récepteur, il constate que le volume des sons n'en augmente guère pour autant. La poignée du rouet d'antenne, manœuvrée par réflexe, donne au radio l'explication du phénomène. Il le signale sans retard à Darqué :

— L'antenne!... Nous n'avons plus d'antenne!... Elle a été arrachée!

— QDM?... vocifère Darqué. QDM?... L'essence!... QDM?...

Sire s'est emparé du rouleau d'antenne de recharge. Il en glisse l'extrémité dans la canne mais, bien entendu, le fil se visse dans l'intérieur du tube. Après plusieurs tentatives fébriles, il réussit cependant à en sortir une longueur suffisante pour que la vitesse assure la traction de l'extérieur. Quinze mètres, vingt

mètres sont déroulés, qui permettent un accord rapide de l'émetteur. Puis Sire se polarise sur l'écoute..., pour entendre FNB-2 donner des QDM accélérés au Potez d'Air-France F-ANPI en procédure d'atterrissement!

En effet, par suite de l'interruption soudaine des émissions du F-ANRL, Le Bourget avait autorisé l'avion suivant à se présenter dans le cône d'approche. D'après les derniers relèvements gonio, un examen superficiel de la question avait convaincu les opérateurs du sol et le commandant d'aérodrome, que le Simoun venait de percuter dans la butte d'Écouen et, sous réserve des recherches déclenchées, ils considéraient l'équipage Darqué-Sire comme faisant partie du passé!...

C'était encore loin d'être le cas, et l'anticipation eût été assez évidente pour qui, à l'intérieur du F-ANRL, aurait pu entendre Darqué réclamer des QDM avec quelques commentaires dont la précision le disputait à l'énergie.

Grande est donc la surprise des radios à l'écoute, d'entendre tout à coup Sire renaître dans l'espace, et transmettre en extrême urgence : « Jaugeur à zéro, QDM? QDM?... »

FNB-2 a instantanément compris le critique de la situation. Il renvoie le Potez en QGP-2 au-dessus de la couche, et reprend le Simoun pratiquement en détresse.

Et la procédure se renouvelle : séries de QDM, éloignement, virage serré, alignement, descente, Sire éclairant toujours le tableau de bord avec la lampe de poche tenue de la main gauche, durant qu'il manipule de la droite, et crie les QDM au pilote.

Seconde présentation. S'il pense au Potez, dont l'équipage doit évidemment fulminer, Darqué est surtout obsédé par l'angoissante question : « Pourrons-nous atteindre le terrain?... »

Mais comme si un mauvais génie s'acharnait à les vouer à l'obscurité, la lampe de poche s'éteint à son tour. Sire inflige

immédiatement au boîtier un traitement d'une rare vigueur, mais aucune lueur n'en sort; l'ampoule est certainement grillée!

Darqué explose littéralement, et les ressources verbales dispensées à Waterloo passent à l'arrière-plan dans une énumération propre à rendre songeur un grenadier. Fouillant dans ses poches, le pilote y trouve un briquet à essence, le tend à Sire, et lui hurle : « Allume!..., et QDM?... »

Alors en vase clos, et sans autre témoin que les deux acteurs vivant cette fantastique histoire, se déroule un hallucinant spectacle sans doute unique dans les annales de l'Aviation mondiale : celui d'un radio qui, d'une main manipule sans désemparer en criant des QDM, alors que l'autre main promène devant la planche de bord l'incertaine lueur d'une courte flamme de briquet à essence. Aux commandes, un pilote, le menton collé sur le manche, s'emploie à amalgamer la vision successive, instrument après instrument, d'une ronde infernale soumise à la hantise de l'arrêt brutal du moteur.

Le briquet ne s'éteignit pas; et sa flamme vacillante, parfois reprise en main par Darqué, accompagna l'avion jusqu'au sol.

Dire que la prise de contact fut conforme aux canons du parfait atterrissage serait peut-être osé. Mais quelques instants plus tard, le F-ANRL s'immobilisait près du hangar d'Air-Bleu.

Daurat, qui depuis la présentation de Vanier avait suivi les angoissantes péripéties des deux appareils derrière le radio de service, s'approcha de l'équipage et leur dit simplement :

— Vous nous avez fait peur!

Puis il disparut vers son bureau, sans autre commentaire ce soir-là.

Près d'eux, Vanier, gris de poussière, restait pensif, le chef couvert de son feutre cabossé.

Et si, rentré chez lui, Darqué put s'endormir d'un sommeil sans rêve, Vanier passa une nuit hantée des cauchemars de son avion brisé, le seul de toute sa carrière de pilote.

**V****SERVICE DE NUIT : ÉLAN STOPPÉ...**

Le 10 mai 1939, un nouveau ministre des P. T. T., M. Jules Julien, inaugura le départ du premier service aérien régulier de nuit, assuré avec des petits bimoteurs Goéland, mis au point par Air-Bleu.

C'est l'équipage Vanier-Pauzié qui décolle du Bourget à 22h 30 sur le F-AROV; il emporte plus de 600 kilos de lettres en direction de Bordeaux et de Pau. A la même heure et en sens inverse, le F-AOMR avec Libert et Beaufol quitte Pau à destination de Bordeaux et du Bourget.

Avec deux Goéland en vol chaque nuit et un de réserve, Air-Bleu ouvre en France l'ère des vols de nuit postaux.

Jusqu'alors, seuls les Allemands assuraient une poste aérienne de nuit et venaient jusqu'au Bourget avec des trimoteurs Junker, dits Ju-52. La France comblait une lacune et, dans le domaine postal aérien elle allait bientôt prouver sa maîtrise.

— Ce soir du 10 mai 1937, avait dit Daurat, une légende disparaît; c'est celle de l'Aviation commerciale dispendieuse, parce qu'elle ne répond qu'à des besoins exceptionnels. Nous

abordons enfin une des étapes capitales de l'histoire des liaisons humaines. Sur cette ligne que nous ouvrons, une lettre postée à Paris à 20 heures sera distribuée au premier courrier demain matin dans les campagnes les plus éloignées du sud-ouest de la France.

Et Daurat terminait en manière de conclusion :

« Il faut se persuader que l'Aviation postale est devenue absolument normale, mais afin de gagner le temps mort dans l'activité du pays, on doit l'assurer de nuit. »

Par l'action concertée de l'équipe et de ses chefs, aucun détail n'est laissé au hasard.

Quand Daurat veut quelque chose, il le veut bien, disait de lui Raymond Vanier. Et le chef-pilote ajoutait : « Je n'ai d'ailleurs jamais rencontré personne capable de lui résister, ou de faire longtemps échec à sa volonté. »

En un temps record, de précaires terrains secondaires sont rendus praticables, et balisent cette première route vers le sud-ouest. En plus des escales principales, ce sont : Étampes, Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême, et Mont-de-Marsan, mais seuls les trois premiers sont utilisables de nuit.

L'exécution accélérée d'un programme d'implantation de nouveaux gonios moyenne fréquence donne à la France un réseau de radionavigation unique au monde. C'est ainsi que Le Bourget, Tours, Angers, Bordeaux, Agen, Toulouse, Pau, Biscarrosse, et Biarritz, constituent une première chaîne complète de radionavigation. Par les émissions exploitées en triangulation, les avions en vol peuvent, à chaque instant, connaître leur position d'une façon rigoureuse.

De son bureau du Bourget, Daurat en suit d'ailleurs les phases avec vigilance.

Entre-temps, et par suite du développement d'Air-Bleu, deux

nouveaux équipages sont venus renforcer l'effectif d'origine. Ce sont les pilotes Berthomier et Rives, ainsi que les radios Favier et Prudon. En outre, le radio Brun est passé pilote.

Bien qu'il ne puisse être envisagé de se limiter aux résultats déjà acquis, il semble cependant que l'heure soit venue pour Air-Bleu d'établir un bilan.

Au cours des deux dernières années qui aboutissent à la fin de l'été de 1939, Air-Bleu totalise plus de deux millions de kilomètres parcourus, et cinq cent trente-huit tonnes de courrier transporté en dix mille heures de vol. Mais l'intérêt de ces statistiques repose surtout sur le plafond d'une régularité qui dépasse 98 % et qui, sur les quatre derniers mois, atteint 99,5 %.

La ligne de nuit, assurée par les équipages alternés Vanière-Pauzié, Libert-Beaufol, Clément-Bonniol, Darqué-Sire et Déricourt-Marotin, achemine la presque totalité du courrier de la zone au sud de Bordeaux, et réalise 100 %.

Ce qui fait publier par une presse enthousiaste, que si le chemin de fer a rejeté la diligence loin derrière lui, l'avion va, à son tour, rejeter loin derrière lui le chemin de fer.

Sans être aussi exclusif, il est cependant évident que les résultats obtenus permettent toutes les espérances pour parvenir au but final, qui vise à donner au transport de passagers la même régularité et la même sécurité que celles déjà réalisées dans le transport postal.

Mais il est à penser que certains accomplissements ne peuvent se poursuivre selon les lois de continuité sereine, car le 2 septembre 1939, Air-Bleu ne peut échapper à la tourmente qui entraîne notre pays dans la plus tragique des manifestations de la présence humaine : la guerre!

Et avant même que tombe le premier homme de cette inutile

hécatombe, Air-Bleu subit le sort commun à tant d'autres activités pacifiques, et est paralysé.

En pareille conjoncture, toute formule devient militaire, et toute forme de vie physique est subordonnée à cette conception. Il n'est plus d'initiatives, et il ne peut plus être de décisions, hormis celles imposées par ce qu'il convient d'appeler l'intérêt supérieur.

Dans le désordre, les incohérences et la hâte des organisations précaires, Daurat réussit cependant à préserver l'unité d'Air-Bleu. C'est un véritable tour de force que chaque jour semble devoir remettre en question.

Cependant, le 28 septembre 1939, après quelques nouvelles journées d'incertitude, Air-Bleu est officiellement consacré Section Long-Courriers 1/110 et représente déjà en France ce que nous découvrirons quatre années plus tard, en voyant fonctionner le *Transport Command américain*!

Malgré l'automne particulièrement brumeux de cette année 1939, la Section Long-Courriers se révèle sans délai la seule formation aérienne capable d'assurer régulièrement les liaisons rapides de l'État-Major, liaisons quotidiennes entre les ministères de Paris et de Londres, liaisons avec l'Armée des Alpes à Valence, ou Marseille pour l'Armée du Levant; liaisons spéciales, assez souvent destinées à assurer le transport urgent de médicaments.

D'emblée, sur le plan de la collaboration militaire en temps de guerre, la Section Long-Courriers acquiert le prestige et l'estime acquis dans le transport postal.

Par le rendement appliqué à un autre genre de résultats, il apparaît bientôt que rien n'est impossible à cette équipe qui, chaque soir, solde son bilan de la journée d'un laconique « missions remplies ».

Alors, dans la drôle de guerre et parmi tant d'autres initiatives hasardeuses, il est décidé de frapper un grand coup dont le prestige allemand aura beaucoup de mal à se remettre...

Certes, nous n'avons pas d'appareils de combat mais, par les commandes d'urgence passées *in extremis* aux États-Unis, nous sommes riches de perspectives. Et, forts du temps qui ne peut manquer de travailler pour nous, des projets grandioses s'édifient dans le secret des ministères.

L'un de ces projets prévoit notamment l'attribution de bimoteurs Glenn-Martin, bombardiers rapides, à des équipages de volontaires, aux références type Air-Bleu. Un programme est arrêté.

Ces avions, au rayon d'action limité, doivent partir de « quelque part en France », bombarder Berlin au passage et, n'ayant plus l'autonomie d'un retour, aller se poser à Varsovie, chez nos alliés polonais.

Didier Daurat convoque ses navigateurs individuellement pour leur exposer le projet et requérir leur accord. Devant la liste des équipages placée en évidence sur le bureau, c'est naturellement un défilé de volontaires.

Mais, à leur arrivée les Glenn-Martin furent sans doute affectés à d'autres tâches aussi impérieuses qu'imprévues, car le bombardement de Berlin n'eut pas lieu par les équipages d'Air-Bleu.

Puis la situation s'aggrava. Le général Weygand, rappelé en hâte du Levant, est alors présenté en sauveur. Comme si la seule présence de ce chef énergique pouvait faire jaillir du sol de France, — pourtant accoutumé à produire des miracles, — des escadres de blindés aux points stratégiques, des nuées d'avions de combat dans le ciel, et la foi dans le cœur des hommes...

Décidé malgré tout à voir sans retard par lui-même et s'effor-

cer de sauver ce qui peut l'être encore, le général demande un avion sûr pour aller reconnaître « les lignes ». Spontanément, et ceux d'Air-Bleu peuvent en être fiers, il lui est proposé un Goéland de la Section Long-Courriers, qui sera escorté de quelques chasseurs Bloch-152.

C'est Daurat, si l'on en croit l'histoire et alors que le général s'impatientait sur le terrain du Bourget, qui aurait dit aux autorités compétentes :

— Enfin, Messieurs, tout de même!... Un Goéland pour conduire le généralissime sur la ligne de feu!...

Comme c'était en effet un peu étrange, en toute hâte un Amiot-344 fut mandé.

Dans la déroute qui affolait les esprits, Daurat a encore quelques ultimes occasions d'exercer ses exceptionnelles qualités d'homme et de responsable. A mesure que les événements déroulent leur ampleur tragique, il multiplie ses efforts pour conserver au Groupe Long-Courriers une cohésion dont les fils lui échappent néanmoins. Son action se heurte à une fuite des ressources qui se diluent dans le chaos grandissant. Sa légendaire ténacité s'avère inopérante devant un néant que chaque minute creuse davantage. A son tour, il est emporté dans la débâcle. Les hommes sont submergés, balayés, et ramenés à leur condition initiale d'isolement et de fragilité.

drome de Saint-Omer sans difficulté. Bien entendu, et afin d'être facilement identifiés par nos batteries, altitude de vol 300 mètres.

Cette navigation paraissait bien un peu singulière à l'équipage habitué à la ligne droite, mais Monteil et Sire ne sous-estimaient pas qu'il pouvait, bien sûr, y avoir à cela des raisons majeures. D'ailleurs, en temps de guerre, les raisons sont d'autant plus majeures qu'il est vain de chercher à comprendre, la consigne étant la consigne.

Et le F-AROV décolle dans le clair matin de cette belle journée de printemps, pour accomplir sa mission pacifique et humanitaire.

— Si je vois un Heinckel ou un Dornier, dit Monteil, je lui découpe la queue.

Monteil — Jules pour les intimes —, est un optimiste; mais ce diable d'homme le tenterait bien si l'occasion se présentait. A Air-Bleu chacun sait que si Monteil trouve un avion ennemi à portée de vol, il est tout à fait capable de foncer dessus avec son Goéland.

Car Monteil est de ceux qui font face, et vont même se mettre de face. Il l'avait déjà prouvé durant la précédente dernière, et s'il en portait d'éclatants témoignages sur la poitrine, ses camarades savaient bien que ce n'était pas par ostentation. Monteil était brave en profondeur et, en toutes circonstances, il conservait un moral élevé.

Souvent, durant les mois de la drôle de guerre, il s'était complu à exercer publiquement ses qualités de stratège. Devant la carte d'Europe tapissant la salle du Personnel Navigant au Bourget, il encerclait alors rapidement l'Allemagne, l'amenaît à capituler sans difficulté, et prédisait la fin de la guerre à brève échéance. Il lançait même des dates et prenait des paris.

Malheur à ceux des auditeurs qui osaient soulever une objec-

## VI

### MISSION HUMANITAIRE...

Ce matin-là, le pilote Monteil et le radio Sire commentaient les dernières nouvelles sur le terrain du Bourget. C'était le 23 mai 1940.

Certes, les renseignements officiels diffusés par la radio n'offraient aucune raison spéciale de se réjouir. Mais, loin de sombrer dans un pessimisme de mauvais aloi, Monteil et Sire attendaient la suite des événements avec confiance.

Coupant court à leurs échanges de vues sur l'avenir, Daurat s'avança rapidement vers eux, et leur demanda s'ils étaient volontaires pour une mission un peu scabreuse certes, mais humanitaire : il s'agissait de convoyer d'urgence deux lourdes caisses de vaccin antitétanique destinées à l'hôpital de Saint-Omer.

— Vous n'ignorez pas, ajouta Daurat, que les Allemands sont à Amiens ; ils seraient même à Abbeville. Aussi, en décollant du Bourget vous mettez le cap sur Fécamp. Là, vous quitterez la côte, passerez le plus possible au large, cap au nord, et rejoindrez la terre à Boulogne. Ensuite, vous pourrez rallier l'aéro-

tion ou montrer quelque scepticisme. Monteil était l'aîné de l'équipe, et n'hésitait pas à le rappeler en termes amicaux quoique parfois un peu vifs :

— Jeunes blancs-becs, disait-il alors, vous n'avez jamais rien vu!

Les blancs-becs ne soufflaient mot, impressionnés par tant d'assurance tranquille.

Aussi la marche — ou plutôt la course — des événements militaires qui confirmait assez peu ses théories, le mettait-elle dans une fureur noire.

Et ce jour-là il rageait sourdement de n'avoir entre les mains qu'un inoffensif Goéland, cependant armé d'un pistolet lance-fusées conforme au règlement...

Après avoir passé Fécamp, le pilote scrutait l'espace vierge et paraissait déçu. En vue des côtes anglaises, il mit le cap sur Boulogne avec l'impression d'avoir le ciel pour lui tout seul.

Au loin, la France apparaissait nimbée d'un temps de renouveau, un temps de jeunesse, un temps de vie généreuse, un temps de sous-préfet aux champs.

Un souffle belliqueux gonflé la poitrine de Monteil :

— Il n'y en aura donc pas un! clame-t-il.

Mais si, il y en avait... De temps à autre des formations rapides de points noirs passaient très haut, au-dessus du Goéland, en direction de l'Angleterre. Alors Monteil, qui les avait repérés, exultait. Il se penchait vers Sire, un rictus de conquérant au coin des lèvres, et lui criait en montrant le ciel du doigt : la Royal Air Force!

Bien entendu, c'était des Heinckel, ou des Dornier!

Et Boulogne apparut dans une légère brume vaporeuse qui donne à toutes choses un ton de grande douceur. Les rues, survolées à 300 mètres, étaient anormalement désertes.

— Il doit y avoir alerte! explique Monteil. Mais, ajoute-t-il aussitôt, les Allemands n'ont qu'à se tenir tranquilles s'ils ne veulent pas se faire corriger...

Puis soudain circonspect, il suppose la présence de l'ambulance sur le terrain de Saint-Omer. Car si elle est en retard à venir prendre livraison du précieux chargement, il se propose de « leur » faire remarquer combien il est nécessaire d'être ponctuel, si nous voulons gagner la guerre.

« On ne se croirait jamais si près du front », songe Sire qui, la carte au 1/200 000 sur les genoux, s'efforce de repérer la route de Boulogne à Saint-Omer.

Chacun en était là de ses observations intimes, lorsqu'il se produisit à bord de l'avion un bruit assez singulier. Quelque chose comme de petits coups de marteau discrets mais qui eussent frappé l'appareil un peu partout : devant, derrière, dessus, dessous...

— Ah, les salauds, rugit Monteil qui avait reconnu ces chocs caractéristiques, ils nous tirent dessus!

Autant qu'en pût immédiatement juger l'équipage, le Goéland servait de cible à des mitrailleuses lourdes ou à des petits canons à tir rapide.

— Vite, sors le train pour ces abrutis, clame le pilote qui amorce en même temps virages et glissades.

Sire avait promptement exécuté la manœuvre utile à faire descendre les roues, puisque tel était un des moyens originaux de se faire reconnaître lorsqu'on était pris à partie par des batteries alliées.

Mais, loin de provoquer une accalmie, ce témoignage de reconnaissance semble au contraire déclencher une recrudescence dans la densité du tir.

— Ils sont complètement idiots, braille Monteil. Qu'on m'en-

voilà le commandant de cette batterie de crétins, je vais lui dire deux mots...<sup>1</sup>

— Oh, un seul suffirait, énonce Sire, sentencieux.

Des morceaux de contreplaqué éclatent du plafond et sautent à la figure de l'équipage. De son bras gauche, Monteil se protège du mieux qu'il peut en jurant comme un damné.

L'avion se trouvant en virage à gauche, le moteur gauche protège les deux hommes, pour l'instant. Mais servant de bouclier, ce moteur commence à fumer de toutes ses ouïes. Une cascade de verres brisés et d'aiguilles tombe de la planche de bord sur les pieds de l'équipage, cependant qu'une épaisse poussière envahit le poste de pilotage.

— Vite les fusées!... crie Monteil qui, à l'adresse des tireurs, ajoute quelques commentaires propres à faire blêmir un sapeur.

Une fusée verte, suivie d'une rouge, était le signe de reconnaissance consigné au code secret qui se trouvait à bord. Après leur lancement, le tir cesse quelques secondes, puis reprend aussi nourri.

Mais Monteil mit ce court répit à profit, et lorsque les rafales convergentes crépitent à nouveau, le Goéland ne représente plus la cible idéale du touriste en déplacement.

Ayant repéré un champ assez bien délimité, Monteil s'y pose tant bien que mal, évitant par des manœuvres hardies d'énormes entonnoirs fraîchement creusés par des bombes de gros calibres.

Par hasard, le Goéland se trouvait sur un terrain désaffecté, à proximité du fort d'Alprécht.

Bientôt l'appareil s'immobilise, et Sire se lève rapidement pour sortir de cette machine fumante. Sur le seuil de la cabine, il constate que celle-ci ne présente plus rien de commun avec l'intérieur d'un avion; elle ressemble plutôt à un atelier de menuiserie en pleine activité. Une épaisse poussière rend l'air

irrespirable, et le sol est tapissé de la sciure des caisses de sérum éventrées. Ça et là, des amas de copeaux s'agglomèrent sur de larges taches du précieux vaccin qui macule la cabine.

Vu de l'extérieur, l'avion ne résiste pas à un examen sérieux; l'équipage le considère comme très endommagé et impropre à pouvoir rallier Le Bourget.

Monteil et Sire détaillent ainsi les dégâts afin d'en aviser Daurat sans retard, lorsqu'une voix assourdie attire soudain leur attention :

— Hep!...

A une trentaine de mètres d'eux, au ras du sol, les deux hommes voient des têtes casquées qui les observent prudemment. Des canons de mitrailleuses hérisSENT la tranchée d'où vient la voix, et donnent à l'interpellation un sens aussi précis qu'impératif.

Aux cols familiers qui émergent du parapet, l'équipage reconnaît des marins français. Ils sont armés jusqu'aux dents et considèrent avec méfiance ces deux individus vêtus de tenues de drap bleu impeccable, et bizarrement descendus du ciel...

Instantanément, Monteil retrouve sa fureur concentrée :

— Pardi! rugit-il, ce sont eux!... Alors non?... Les cocardes ne sont pas assez grandes?... Et les roues?... Et les fusées?... Faut que vous soyez tous miros<sup>1</sup>, N. de D.!... Où est le commandant de la batterie? Que je lui dise deux mots, à cet...

Car Monteil avait de la suite dans les idées, et un tremblement de terre ne l'aurait pas fait changer de cap pour autant.

Ce monologue vitupérant, truffé d'interjections bien senties et d'épithètes typiquement françaises, ne peut plus laisser aux marins le moindre doute sur la nationalité de l'équipage. Les

1. Miros : aveugle, selon Jules Monteil.

armes s'abaissent d'elles-mêmes, et un gradé fait signe aux deux hommes d'approcher.

— Mais je veux voir le commandant de la batterie, réitère Monteil au gradé qui n'a pas l'air de comprendre.

À cet instant, une violente explosion secoue l'espace. Monteil et Sire tournent la tête juste à temps pour apercevoir une énorme gerbe de terre et de fumée jaillir du sol à une centaine de mètres de leur groupe.

— Planquez-vous! hurle une voix, tandis qu'ils se jettent tous à plat ventre.

Un chuintement aigu emplit l'air *crescendo*, suivi d'une nouvelle explosion, celle-là beaucoup plus près que la précédente.

Cette fois, et sans autre explication, Monteil et Sire sautent avec ensemble dans la tranchée. Un marin leur tend un casque à chacun. Par réflexe, ils scrutent le ciel clair, cherchant à apercevoir une formation quelconque de bombardiers dont la présence eût donné sa signification à la chute des projectiles.

— Mais ce ne sont pas des avions, explique un matelot; ces sont des tanks qui nous tirent dessus.

— Des tanks?... Quels tanks?

— Mais... les Allemands, bien sûr! répondent ensemble trois ou quatre voix dans le ton desquelles perce un doute évident quant à l'intelligence de l'aviateur français moyen. Ceux qui vous ont assaillonnés tout à l'heure!

— Comment?... Ils sont à Boulogne?

— Bien sûr! Depuis hier ils sont sur les hauteurs que vous voyez là-bas, et ils y ont même installé une batterie lourde... Ici, nous sommes en avant-poste du fort d'Alprecht.

— Mais alors, Saint-Omer?

— Occupé depuis au moins quarante-huit heures...

Monteil regarde Sire, hoche la tête en poussant un soupir

rageur et, d'un doigt, rejette son casque en arrière. Mais alors, songe-t-il, comment était renseigné le G. Q. G. pour lequel travaillait directement l'unité 1/110 dont faisait partie le Goéland?

Un nouveau sifflement caractéristique coupe court à toute réflexion. Chacun se tapit dans la tranchée, le dos tendu. Quatre explosions presque simultanées ébranlent le sol avec une violence inouïe, couvrant l'abri d'une pluie de terre.

Avec leurs pièces lourdes, les Allemands prennent pour cible l'avion immobilisé à quelques mètres de la tranchée.

— Auraient pu s'arrêter ailleurs, commente quelqu'un à l'adresse de l'équipage.

Sire prenait son baptême du feu et appréciait très médiocrement la situation. Deux heures plus tôt, il se trouvait chez lui en toute quiétude, devant un petit déjeuner dont sa femme beurrait les tartines avec sollicitude. Et sans transition, il découvre la guerre dans son absurdité brutale. Encore ignorait-il ce que lui réservait la suite des événements...

A chaque explosion, il sent la terre trembler sous ses pieds tandis qu'un souffle chaud traverse la tranchée, lui balaie la figure et, gonflant son cuir, lui donne une allure temporaire de bibendum. Terre et cailloux viennent ricocher sur son casque, mêlés à des éclats d'obus brûlants et fumants.

Monteil par contre, très à l'aise et debout à l'extrémité de la tranchée, commente les effets du tir. Entre deux bordées, il passe la tête par-dessus le parapet, couve son Goéland du regard, et s'écrie :

— Ils tirent comme des billes!... Sont pas fichus de le démolir...

Puis il se terre vivement à l'arrivée d'une nouvelle salve. La terre tremble, et Monteil se redresse aussitôt pour indiquer :

— ...sont des bleus!... L'ont encore loupé!

Cependant, à la suite d'une ultime explosion, Monteil annonce d'une voix sombre :

— Ce coup-ci, ça y est ! Mais ils y ont mis le temps ! Sont pas forts...

Sur l'emplacement où se trouvait le Goéland s'élève maintenant une épaisse fumée noire. Le tir cesse.

L'officier commandant l'avant-poste décide de rejoindre le fort, distant de quelques centaines de mètres et occupé — on ne sait pourquoi — par les Anglais de l'armée en retraite.

Avec une cordialité toute britannique, Monteil et Sire sont accueillis dans une casemate transformée en living-room, et incontinent munis d'une réconfortante *cup of tea*.

Par la même occasion, ils apprennent que la situation est *no good*, et que ces messieurs se préparent à se rendre à Boulogne pour, décidément, se réembarquer à destination de la Grande-Bretagne.

L'occupation des fortifications d'Alprechut n'était certes pas des plus séduisantes. Ce vieux fort de marine, construit et armé pour s'opposer au débarquement d'un ennemi venant du large, se trouve aujourd'hui pris à revers, et offre à l'agresseur toutes ses ouvertures et ses points vulnérables orientés vers la terre.

Pour le moment, un calme relatif régnait dans le secteur. Seule, une puissante formation de Ju-88 se dirigeait vers cinq contre-torpilleurs français évoluant en file indienne à environ dix milles de la côte. Accueillis par un impressionnant tir de D. C. A. les Ju-88 firent demi-tour sans insister.

Peu après, trois hydravions de la marine française venant du nord-ouest survolent la côte à basse altitude. Mais à cet instant, six Messerschmitt-109 surgissent sur eux en bolides, et crachent leurs petites flammes pourpres en quelques passages rapides. Bientôt un hydro s'abat en feu, non loin des occupants du fort

qui, impuissants et stupéfaits, assistent à ce combat inégal où le courage et le sacrifice ne pouvaient s'opposer efficacement au nombre, à la vitesse, et à l'armement. Les douilles des bandes de mitrailleuses tombaient aux pieds des spectateurs sur le visage desquels se lisait une sourde et douloureuse angoisse.

Tout à coup, une mitrailleuse ouvre bruyamment le feu sur les chasseurs allemands, tandis qu'entre deux rafales, Sire reconnaît le vocabulaire agressif de Monteil.

— Les... !! hurle-il.

Presque aussitôt, il arrive d'ailleurs en courant, furieux, une bordée d'injures aux lèvres, couvert de poussière, et crachant la terre à pleine bouche. Un Messerschmitt l'avait repéré au sommet du fort, derrière la mitrailleuse où il s'était installé d'autorité et, au passage, l'avait gratifié d'une rafale qui avait éventré les sacs de terre le protégeant. Ce qui expliquait les mâles imprécations entendues.

A l'exclusion des rares duels d'artillerie que se livrèrent les navires français et les batteries allemandes, il n'y eut plus d'autres alertes durant les heures qui suivirent.

Dans l'après-midi, les Anglais se retirèrent discrètement en direction de Boulogne où les attendait un transport britannique, non sans avoir chaleureusement souhaité *good luck* aux quinze marins qui restaient, ainsi qu'à Monteil et à Sire.

L'effectif du fort se trouvait alors singulièrement réduit. L'armement défensif se limitait d'ailleurs à quelques mitrailleuses et plusieurs canons anti chars, ces derniers sans munitions. Par contre les casemates, dont les issues s'ouvraient vers l'assailant, étaient abondamment pourvues de torpilles, mines, et autres « accessoires » de marine, inutilisables par les défenseurs du fort mais tout à fait aptes à faire sauter la place à la première occasion.

Après examen de cette évidence, et conscients des résultats auxquels pouvaient aboutir des arrosages d'artillerie comme ceux dont ils avaient été témoins, les officiers décidèrent sagement d'abandonner à leur tour ce fort au destin sans espoir, et s'efforcer de rejoindre une formation française pendant qu'il en était peut-être encore temps...

Mis au courant de cette décision, Sire cherche partout Monteil; mais ce dernier a disparu. Il devait bientôt être retrouvé dans une casemate, la cigarette aux lèvres, un mousqueton en bandoulière et le revolver à la ceinture, s'occupant à trier des bandes de mitrailleuses et à remplir des chargeurs.

Comme Sire lui faisait part de la décision prise, Monteil hochait la tête :

— Moi je reste! dit-il simplement.

C'est ainsi que l'équipage fut dissocié.

Mais quelques heures plus tard, et bien que séparés de plusieurs dizaines de kilomètres, ils subissaient un sort commun en étant faits prisonniers.

Alors, de camions militaires en marches forcées, de marches forcées en wagons à bestiaux, Sire débarqua un jour avec une cohorte d'infortunés compagnons dans une grande ville d'Allemagne toute pavée de drapeaux et bannières hitlériennes. C'était Trèves, où avait été installé le premier camp organisé de prisonniers, dont le flot ne cessait de grossir.

On leur expliqua que ce pavage consacrait la victoire de Narvik. Or, quelques jours plus tôt, Sire se trouvait en mission à Londres où, tous drapeaux déployés avaient également pour objet de fêter la victoire de Narvik!

Cette première contradiction sur un plan aussi vaste devait entraîner un certain désarroi dans son esprit de logicien. Par la

suite, il eut de multiples occasions d'en constater bien d'autres.

Quatre jours plus tard, il quittait le camp de Trèves pour le stalag 1-B de la Prusse orientale, où il allait rester de longs mois avant de pouvoir rejoindre la France.

En sortant du camp, le convoi dont Sire faisait partie croise un important groupe de prisonniers qui arrivait. Et qui Sire reconnut-il dans les premiers rangs?... Monteil! Ils s'aperçurent d'ailleurs en même temps, reconnaissables l'un et l'autre à leur uniforme bleu d'aviateur au milieu des tenues kaki.

Ils purent se crier quelques mots au passage :

— Pas blessé?

— Non, et toi?

— Non plus...

— Alors c'est l'essentiel!

Et Monteil ponctua ce bref entretien par quelques paroles dont le mot final résumait la situation, mais trahissait pour la première fois chez lui un moral assez bas :

— Cette fois, dit-il, ça y est : on l'a dans le... dos!

Car Monteil, on l'a vu, se souciait généralement des nuances!

**VII****LA RENAISSANCE POSTALE : 1945**

Puis, la période 1940-1944 étant à effacer de l'activité commerciale aérienne française, il n'y sera fait qu'une simple allusion, en hommage à ceux dont l'action, le comportement et la conviction persévérente devant l'adversité permirent, en 1945, la fulgurante reprise d'un potentiel aérien qu'on pouvait craindre à jamais perdu.

Dans cette action, l'attitude efficace de l'administration des P. T. T. doit être à nouveau soulignée. Devant l'occupant, elle fut un élément majeur déterminant pour la création des S. C. L. A. (Services Civils des Liaisons Aériennes), plus spécialement chargés de l'acheminement du courrier sur les territoires français demeurés libres. C'est Daurat qui assuma la direction des S. C. L. A. sur la portion sud du territoire métropolitain.

Dans des conditions d'exploitation extrêmement difficiles, une partie importante du Personnel Navigant (militaires démobilisés ou civils) put être néanmoins conservée, et entraînée.



Le 26 octobre 1945, le trimoteur Ju-52 F-BAKK piloté par Clément décolle du Bourget en direction de Bordeaux. Le radio Prudon, et le mécanicien Leib complètent l'équipage.

Ne pilotant plus, Vanier assiste à cette « réouverture » avec la joie un peu amère de ne plus pouvoir prendre une part effective à son accomplissement. Élément majeur d'une renaissance à laquelle il a si puissamment contribué, il s'est nourri du secret espoir d'être le passager de ce premier départ. Mais au dernier moment, la place est prise par l'infatigable Daurat.

A Bordeaux comme à Toulouse, l'enthousiasme suscité par cette résurrection est tel, que l'équipage ne peut satisfaire à toutes les exigences des réceptions prévues. L'horaire initial fixé est d'autant moins respecté, que le vent debout accentue encore le retard. Néanmoins, lorsque le F-BAKK atterrit sur le terrain de Pau à 3 heures du matin, il est accueilli par le directeur régional des P. T. T. et le préfet qui, participant à l'allégresse générale et malgré l'heure tardive, ont tenu à attendre l'avion postal.

Pendant ce temps et en sens inverse, le pilote Brun, le radio Favier et le mécanicien Durantel, partis de Pau à bord du F-BALD, arrivent au Bourget.

Malheureusement, sur les lignes renaissantes, nous en sommes réduits à exploiter une majorité de trimoteurs Junker type 52, de conception déjà ancienne et fabriqués pendant la guerre dans les usines françaises sous surveillance allemande. Loin d'être moderne, cette machine présente cependant des qualités. Certes, sa vitesse de 180 km-h et son train d'atterrissage fixe datent déjà d'un autre âge, mais sa charge utile de 1 800 à 2 000 kilos pour une autonomie moyenne de six heures de vol, seront vivement

appréciées jusqu'à l'arrivée prochaine des Douglas-Dakota type DC-3, pour l'affectation desquels des pourparlers sont en cours.

En attendant que nos ingénieurs et l'industrie française aient pu à nouveau démontrer leur vitalité en lançant sur le marché des appareils à la mesure de l'après-guerre, l'attribution de ces DC-3 reste un des objectifs précis de Daurat. Pour l'heure, son ambition immédiate serait de pouvoir disposer sans plus de retard de deux ou trois Ju-52 supplémentaires. Mais aucun nouvel appareil n'est mis à la disposition de la Postale. Daurat et Vanier multiplient leurs démarches auprès des services de la Compagnie nationale. En l'absence de M. Briand, parti en mission aux États-Unis et qui pourrait leur apporter une aide efficace, ils ne trouvent guère que des visages inconnus, nombreux, qui se manifestent pour discuter les ordres, mais fuient les responsabilités.

Malgré ces difficultés, et pour assurer le démarrage du service de messageries, parallèlement au service postal, deux voyages pour Nice sont accomplis; ils ont pour objet le transport de précieux chargements de fleurs.

Le second de ces vols spéciaux, assuré par Brun avec Vanier comme passager, emporte un lourd fret de pièces pour automobiles à destination du sud-est.

Mais le mauvais temps s'est mis de la partie. Peu avant Toulon, l'avion s'engage dans une forte dépression, et c'est sous un déluge qui transforme la piste de Nice en un lac bourbeux que Brun pose le Ju-52 à la nuit tombante.

Le lendemain, la dépression s'est encore accentuée. Une pluie diluvienne ne cesse de balayer toute la région. Un Goéland ayant failli tomber à l'eau par suite de difficultés au décollage de Nice, le commandant d'aérodrome interdit tout départ, et met le terrain en QGO<sup>1</sup>.

1. QGO : terrain interdit.

Vanier n'accepte pas cette décision, alerte Paris par téléphone et sollicite l'intervention personnelle et immédiate du directeur de la Navigation aérienne, M. Renvoisé.

La vigueur de son argumentation est telle que Vanier obtient aussitôt l'autorisation du départ, et les 1 700 kilos de fleurs représentant le chargement du Ju-52 arrivent sans encombre le même soir au Bourget.

Dans la nuit du surlendemain, Clément parti de Pau passe à l'horaire régulier à Toulouse et Bordeaux, puis se pose au Bourget alors que la brume en formation commence à s'épaissir au sol.

Moins heureux, Lepaute décolle bien de Paris à l'heure fixée, arrive à Bordeaux sans difficulté spéciale, mais lorsqu'il se présente à l'atterrissement de Toulouse, une couche de brouillard de 300 à 400 mètres d'épaisseur recouvre le terrain.

Darqué, l'ancien pilote d'Air-Bleu, maintenant chargé de l'escale de Bordeaux, conseille Lepaute à distance. Passez à 100 mètres au-dessus de l'axe d'atterrissement, lui fait-il dire par la radio, pour voir si vous distinguerez assez nettement les plots au sodium pouvant guider votre procédure.

Et Lepaute aperçoit bien la ligne de plots. Mais trop haut il n'ose descendre sans radioguidage d'alignement précis car, par une de ces contradictions dont l'administration garde jalousement le secret, le goniô n'est pas placé dans l'axe utilisable pour l'atterrissement par mauvaise visibilité.

Après deux essais infructueux, et craignant d'accrocher l'angle du hangar nord, Lepaute n'insiste pas. Il brûle Toulouse cette nuit-là et poursuit le courrier direct jusqu'à Pau.

Toutes ces opérations sont suivies dans le petit bureau de la Postale au Bourget, bureau ouvert à tous vents parmi les plâtres de la reconstruction, où un récepteur a été installé.

C'est Pauzié qui, ne naviguant plus provisoirement, s'accroche aux avions en vol et suit leurs évolutions. Vanier ou Daurat, parfois les deux ensemble, peuvent ainsi contrôler la marche des appareils, suivre sans retard le déroulement des procédures d'atterrissements et, en cas de nécessité, intervenir utilement.

Alors que la reprise est réalisée depuis près d'une semaine, Daurat et Vanier n'ont pratiquement pris aucun repos.

Aussi, vers cette fin de journée du 1<sup>er</sup> novembre et malgré les prévisions pessimistes de la météo, Daurat fait part à Vanier de son intention de s'octroyer quelques heures de sommeil.

— Je ne viendrai pas au Bourget ce soir, dit-il en quittant son adjoint. Prévenez-moi en cas de nécessité.

Mais vers 20 heures, alors que Vanier s'apprête à quitter son appartement pour remonter au Bourget, la sonnerie de la porte d'entrée retentit. Et Daurat apparaît :

— Nous allons au Bourget avec ma voiture, déclare-t-il à Vanier. J'aimerais vérifier l'exactitude des prévisions météo.

Moins d'une heure plus tard, Daurat et Vanier apprennent que la météo maintient ses pronostics : pour la nuit, la brume couvrira toute la partie du pays intéressée par les vols des avions postaux.

Cependant, à 22 h 15, au moment où Brun met les gaz pour décoller du Bourget, la visibilité est encore bonne, et le téléphone apprend à Daurat que Lepaute vient de quitter Pau selon l'horaire établi.

Favorisé par un léger vent de nord-ouest, Brun fonce donc vers Bordeaux. Pendant ce temps, Lepaute est déjà arrivé à Toulouse ; il en est même reparti depuis quarante minutes en direction de Bordeaux, lorsque la radio de ce terrain lui signale soudain QBI. Lepaute songe qu'il lui faudra observer les règles

de procédure d'atterrissement par mauvaise visibilité, ce qui entraînera une perte de temps appréciable.

Des stratus bas recouvrent rapidement la région, et lorsque Lepaute arrive à proximité de Mérignac, le commandant d'aérodrome, mettant son terrain en QGO, intime au pilote l'ordre de retourner à Toulouse.

Informé par Pauzié, Vanier bondit sur le téléphone pour demander à Bordeaux des explications sur cet impératif, dont la hâte ne correspond à rien, sinon au désir d'échapper d'éventuelles responsabilités.

A Paris, la brume monte, et si Lepaute, mal conseillé, hésite, les plus graves conséquences peuvent en résulter.

Rivé aux écouteurs, Pauzié s'efforce de suivre les relèvements transmis à l'avion par les stations de Toulouse, Bordeaux et Limoges. Ils vont révéler la décision déjà prise par Lepaute. Car une orientation est donnée au voyage, dans laquelle il n'y a pas de place pour une erreur de jugement. Agir, et agir juste est la seule solution concevable.

Ignorant du cap pris par Lepaute, Vanier demande à nouveau Bordeaux de toute urgence, afin de faire communiquer ses instructions au pilote. Au même instant, depuis Bordeaux, Darné tempête pour obtenir Le Bourget afin d'informer Vanier de la décision prise par Lepaute : sans hésiter, le pilote avait mis le cap sur Paris. C'est la solution qu'allait ordonner Vanier.

Rassuré de ce côté, Vanier calcule l'autonomie dont dispose encore l'avion postal. Puis, de la fenêtre sans vitre du bureau, il observe les lampes de la piste. Elles étaient encore visibles tout à l'heure, mais elles s'estompent progressivement une à une dans la brume. Il se penche alors sur Pauzié, qui transcrit en hâte les relèvements successifs déterminant la marche de Lepaute.

Au téléphone, Vanier apprend qu'Orly est impraticable.

Tours disparaît également sous un brouillard épais. Villacoublay serait plus dégagé, mais ce terrain ne dispose d'aucun balisage de nuit.

Au Bourget, l'humidité passe à 100 %, et le léger vent de nord-ouest, s'il freine la marche de Lepaute, permettra peut-être de maintenir un dégagement suffisant pour autoriser l'atterrisage.

Lorsque l'avion se présente à la verticale du terrain, la météo signale moins de 200 mètres de plafond et une visibilité horizontale inférieure à 500 mètres.

Au second essai, Lepaute réussit à se poser normalement.

Revenu à son bureau, Vanier apprend que Brun a trouvé un trou juste à l'arrivée au-dessus de Bordeaux, et que Toulouse est resté assez beau pour ne pas gêner l'atterrissement. De sorte que cette nuit, Pau accueillera le courrier avec vingt minutes d'avance sur l'horaire.



Le lendemain, 2 novembre, aucun avion ne peut décoller ou atterrir de la journée dans la région parisienne, et la météo persiste dans ses prévisions pessimistes pour la nuit.

Daurat et Vanier sont circonspects.

Le Bourget leur paraît possible pour un décollage, mais le goniographe n'étant pas dans l'axe de la piste nord-sud actuellement praticable, il n'est toujours pas question d'envisager un atterrissage par mauvaise visibilité.

Daurat retourne à la météo. Elle reste catégorique pour ce soir; aucun terrain de dégagement ne sera épargné, et la brume sera encore plus épaisse dans la seconde partie de la nuit.

Légèrement sceptiques, Daurat et Vanier se concertent. Ils

décident alors qu'en l'absence de moyens de radioguidage suffisants et devant la position ferme de la météo, il ne convient pas de faire courir des risques excessifs aux équipages. A 21 h 20, ordre est donc donné d'annuler tous les départs pour cette nuit.

Mais ce message est à peine parti que Pauzié, toujours vigilant, entend l'avion de Brun. Il a décollé de Pau à l'horaire, et fait cap sur Toulouse.

En priorité-aviation au téléphone, Vanier obtient immédiatement Toulouse. Darqué l'informe qu'avec ses 200 à 300 mètres de plafond, le terrain reste très praticable. Vanier résume les affirmations données par la météo, et ajoute que le voyage est inutile s'il n'est pas assuré intégralement. Et Darqué fait transmettre au F-BALD de Brun d'avoir à retourner à Pau, pendant qu'il en est encore temps.

Au Bourget, de larges gouttes d'eau tombent par instants du ciel opaque. Daurat et Vanier sont alors de plus en plus sceptiques; manifestement cela « sent » l'eau. Ni l'un ni l'autre ne croient à la brume dense annoncée.

Rentrant chez eux par la route de Flandre, le brouillard s'éclaircit en effet avant Paris et, à minuit, le plafond est relativement élevé avec une visibilité de deux à trois kilomètres. Mais la décision est prise, il faut se résigner; il n'y a plus qu'à aller dormir.

Le lendemain cependant, par un plafond élevé et une excellente visibilité, la première préoccupation de Vanier est de cuisiner la météo. Il lui importe, en effet, d'obtenir une explication valable sur cette « erreur » dans les prévisions de la nuit passée.

— Un courant sud-ouest chaud est venu heurter le courant nord-est froid, lui apprend-on. Cette rencontre a eu pour effet de

désagréger la masse de stratus, et l'échauffement de la température dans les basses couches a élevé le plafond.

— C'est exactement ce que je pensais hier soir, répond posément Vanier. Seulement voyez-vous, ce que nous préférerions, ce ne sont pas tant des explications du temps passé, que des précisions valables sur le temps à venir!...

Le soir du 28 octobre, il fait très beau. Brun, reparti de Pau, profite d'un vent de sud-ouest faible qui va lui donner une légère avance sur l'horaire. Clément vient de décoller du Bourget avec un très gros chargement. En outre, il emmène Daurat et un journaliste, Arany. Si tout va bien, le patron restera vingt-quatre heures à Toulouse, sinon il poursuivra le voyage jusqu'à Pau.

Le journaliste, qui avait déjà fait un reportage sur Air-Bleu en 1939, exprime son intention de donner une série d'articles démontrant l'intérêt de la Postale, et la nécessité de lui fournir du matériel et des moyens d'exploitation convenant à sa vitalité.

Pour étoffer ses articles il va être servi.

A Bordeaux, quelques bougies récalcitrantes occasionnent déjà à Clément plus de deux heures de retard. Quand l'avion repart, à 02 h 40, la brume a fait son apparition et la météo annonce QBI. Clément décolle.

Depuis son bureau du Bourget, Vanier n'a pas d'autres renseignements que ceux recueillis par Pauzié. L'atterrissement à Toulouse semble présenter des difficultés, car les QDM se renouvellent à une fréquence inusitée. La brume doit être extrêmement compacte car ce n'est pas dans les habitudes de Clément; mais il se posera enfin à la troisième tentative. Il est 03 h 25, et tous ceux qui veillent, de près ou de loin, poussent un soupir de satisfaction.

Vanier pressent une vive réaction de la part de Daurat, et il en attend la manifestation au téléphone.

Il est certain que la dispersion et l'indépendance des différents services officiels rendent tout difficile.

Il faut ajouter à cela des avions peu modernes dont l'aménagement est resté celui du temps de guerre. Et l'on voit le radio installé derrière le pilote, au lieu d'occuper une place rationnelle à son côté.

Ces incohérences rendent dangereux un travail qui pourrait s'accomplir avec aisance et sécurité.

Sur les terrains, et en l'absence de hangars de protection, les avions séjournent régulièrement dehors, exposés aux intempéries. La pluie et l'humidité produisent dans les moteurs une condensation qui occasionne des départs difficiles, et rend leur fonctionnement aléatoire.

Vanier essaie en vain de joindre des « responsables », mais il se heurte partout à l'incompréhension des services ou à leur indifférence.

Le soir du 11 novembre, Bellonte vient passer la nuit au Bourget. Bellonte, qui fut coéquipier de Costes au cours de la mémorable traversée de l'Atlantique-Nord à bord du *Point d'Interrogation*, en 1929, est maintenant fonctionnaire, et il tient à examiner sur place les difficultés rencontrées par la Postale.

Pendant la nuit, il constatera la qualité des résultats déjà obtenus avec de bien maigres ressources et parfois leur mauvaise répartition. Dans le bureau de Vanier, il suivra la très belle arrivée de Lepaute à Bordeaux, malgré un QGO impératif avec quatre cent cinquante mètres de visibilité. Et Brun, qui passe à Bordeaux une heure après, voit la brume s'éclaircir une fois de plus pour son arrivée; il se posera sans histoire. Au Bourget, le temps est resté praticable.

Et Bellonte fera un beau rapport!



Le 15 novembre, la météo prédit une nuit favorable. Mais Daurat est sur ses gardes. De chez lui, à Villiers-sur-Marne, il aperçoit d'épaisses bandes de stratus qui, poussées par un léger vent d'est, s'accrochent sournoisement au sol. Brun, parti de Bordeaux, va arriver dans la région de Tours. Et malgré les assurances renouvelées de la météo, Daurat ordonne au pilote de faire demi-tour sur Bordeaux. Il aura juste le carburant nécessaire et, à l'arrivée, Bordeaux lui sera clément.

Quelques instants plus tard une brume dense couvre le terrain du Bourget. Lepaute, qui devait quitter Paris, voit son départ annulé.



Pour absorbantes que soient ces occupations diurnes et nocturnes, elles n'empêchent cependant pas Daurat et Vanier de poursuivre l'examen de modernisation de leur matériel volant.

Le 16 novembre, ils se rendent à Bourges en voiture avec quelques ingénieurs de la S. N. C. A. C. (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre), afin de se documenter sur les possibilités immédiates du Siébel.

Ce petit bimoteur, allemand d'origine et fabriqué dans les usines françaises pendant l'occupation, a au moins un mérite aux yeux de Daurat et de Vanier : celui d'exister. Baptisé NC-701, et plus familièrement Martinet, quelques exemplaires pourraient être rapidement mis à la disposition des lignes postales.

Mais l'avion n'a pas bonne presse auprès des navigants, et

Daurat ne l'ignore pas. Ses servitudes électriques en rendent le pilotage délicat, et trop souvent plein d'imprévus. Dès que l'appareil vole dans la pluie, ou que l'atmosphère ambiante se charge un peu trop d'humidité, les réactions des différents circuits entraînent bien des contacts superflus. Et le pilote veut-il commander le pas des hélices par exemple, que le train d'atterrissege descend alors brusquement...

Le Martinet était équipé de deux moteurs Renault. Leur puissance totale de 900 chevaux était certes d'une utilisation économique, mais sa charge commerciale, limitée à 700 kilos pour une autonomie de quatre heures de vol à 300 km-h, ne conférait à cet avion qu'un intérêt assez précaire pour les nécessités postales.

Faute de mieux pour l'instant, Daurat et Vanier envisagent cependant son utilisation à titre temporaire et, avant de quitter l'usine, décident que quelques appareils pourront être livrés à la Postale. Mais non sans qu'un contrôle sévère permette de les faire voler avec des garanties accrues.

De retour au Bourget, Vanier passe à la météo prendre connaissance des prévisions pour la nuit. Aucun doute n'est permis pour ce soir ; la brume implacable couvrira toute la partie du sud-ouest de la France intéressée par les avions postaux.

A l'heure fixée, l'équipage Lepaute-Favier-Carot décolle pourtant du Bourget dans de bonnes conditions, et Clément, remontant de Pau selon l'horaire habituel, déclare à l'arrivée à Paris que la nuit a été splendide, et qu'il n'a jamais perdu le sol de vue.



Dans quelques jours, il y aura un mois que les lignes postales ont repris. Il est temps de prévoir un aménagement du travail

exceptionnel assumé sans répit par les trois équipages présents dont deux sont en vol chaque nuit.

Au matin du 20 novembre, les demandes réitérées de renfort en personnel reçoivent enfin satisfaction. Un programme de formation se dessine : Déricourt, pilote d'Air-France sur les grandes lignes à Orly, arrive au Bourget en compagnie de quelques jeunes pilotes nouvellement engagés par la Compagnie nationale. Il doit leur servir de cicerone et d'instructeur, puis opérer une sélection. Mais son séjour au Bourget sera bref, et c'est Clément qui, en dehors de ses courriers de nuit, assurera le jour d'entraînement et la formation de cette jeune équipe.

Et Graugnard, Rondet, Chevrier, Bastian, Perez, Mazucca, qui se présentent pour la plupart avec de glorieuses références militaires, sont vivement séduits par la nature du travail demandé, et l'esprit dans lequel il est accompli.



Ce même soir du 20 novembre, M. Jacquot, qui a repris son poste au commandement du Bourget, reste intransigeant : la brume est opaque, le QGO impératif, et le terrain fermé sans appel à tout trafic aérien.

Daurat n'est pas de cet avis, et va le dire au commandant Jacquot, afin d'obtenir l'autorisation de départ pour le courrier postal.

— Vous n'y pensez pas, dit Jacquot. La piste est invisible, et la Tour de contrôle n'a aucune perception extérieure.

— Invisible, invisible... De la Tour! Mais le pilote lui, il est sur le terrain; et il peut voir les lampes lui permettant de s'aligner pour un décollage...

— Il ne les verra pas. La météo est formelle!

— Mais s'il les voit... insiste Daurat.

Jacquot fait un geste évasif. Celui-ci sait bien qu'il doit agir à la manière d'un frein léger, non s'opposer au développement d'un système et bloquer sa marche en avant. Connaissant Daurat de longue date, il réfléchit, admet, pèse les risques, et fait confiance à ceux qui la méritent à ses yeux.

Daurat est pressant et obstiné :

— Trois lampes suffisent pour prendre un alignement. Brun attend avec le courrier à bord...

Trois lampes, cela fait moins de deux cents mètres...

— Mais, argumente Jacquot, du poste de pilotage les voit-on au moins ces trois lampes?

— Par intermittences, oui. Il faut être prêt à profiter du moment favorable, au passage d'une nappe plus claire. J'ai fait une reconnaissance en voiture sur la piste.

Et Jacquot faiblit :

— D'accord à trois lampes, dit-il.

Daurat ne perd pas une minute, et Brun va se mettre en position de départ, ce qui est déjà un exploit. Mais au moment où le pilote va pousser les gaz, la brume s'épaissit soudain, impénétrable devant lui. Aussi Daurat fait-il reporter le départ à la prochaine éclaircie.

Brun attendra jusqu'à 2 heures du matin. Dans une éclaircie il apercevra enfin la troisième lampe, décollera, et poursuivra normalement le courrier jusqu'à Pau, qu'il survolera dans une pluie torrentielle.

L'arrivée à Paris étant impossible dans ces conditions, Lepaute qui remonte de Pau est arrêté à Bordeaux.

A la première heure du jour levant, Vanier vient relayer Daurat. Mais le patron ne veut pas partir avant d'avoir la certitude du bon atterrissage de Brun à Pau, dont Pauzié a bien reçu

la dernière émission pendant la procédure d'arrivée. Et Daurat attend, car il est des heures au lever du jour, où le téléphone, lui aussi, connaît ses zones de silence! Et à 10 heures du matin, Daurat sera toujours là.

A Bordeaux, Lepaute attend des instructions pour le départ. Vanier envisage de le faire remonter sur Paris, où le brouillard est toujours aussi épais, le QGO aussi formel, et la météo aussi pessimiste. Ce qui pourrait inciter un esprit pénétré de contradictions à penser qu'une amélioration est en cours. Mais Vanier dispose d'autres éléments que ceux portant à la contradiction systématique. A des indices qui ne le trompent pas, il sent la brume s'éclaircir, et donne à Lepaute l'ordre de décoller de Bordeaux.

Mais il ignore qu'au Bourget, en l'absence des commandants Jacquot et Allain, ses directives sont interceptées, et ordre donné au courrier en vol d'avoir à se poser à Tours.

C'est Lepaute, au téléphone, qui apprend la nouvelle à Vanier.

— De Tours? dit Vanier. Mais qu'est-ce que vous faites à Tours?

— Mais... je n'ai atterri que par suite des instructions reçues... Et maintenant? Que dois-je faire?

— Complétez l'essence, et venez immédiatement au Bourget. Vous pouvez atterrir.

Ainsi que Vanier l'avait prévu, la brume se lève. Et il harcèle la météo pour qu'elle retire un QGO devenu sans raison.

De fait, Lepaute atterrit sans difficulté, ne comprenant pas la persistance de ces mesures excessives.

Plusieurs avions tournent dans le ciel du Bourget dont la piste est parfaitement visible, et les pilotes déclarent à l'arrivée ne pas réaliser pourquoi « on » les empêchait d'atterrir.

Mais les nuits se succèdent sans se ressembler, quant aux évé-

nements. Celle du 23 novembre va être marquée d'un incident sérieux, dont la chance seule limitera les dégâts.

La brume ne s'est pas levée de la journée. Et lorsque Daurat arrive au Bourget le soir, il n'est pas surpris d'apprendre que l'unique perspective à envisager est celle d'une aggravation. Pau restera probablement beau, mais brume déjà en formation à Toulouse, et QGO à Bordeaux. Dans ces conditions, Daurat décide de supprimer l'escale de Bordeaux pour les deux courriers, qui feront en direct Paris-Toulouse et Toulouse-Paris.

Clément part donc de Pau et passe à Toulouse avec une visibilité suffisante; puis il repart sur Paris. Vers Poitiers il croise Lepaute. Celui-ci est suspendu aux renseignements de Toulouse, et chaque quart d'heure il apprend que la brume s'épaissit et que la visibilité s'abaisse régulièrement.

De loin, Lepaute aperçoit les lumières de la grande cité noyées dans un léger halo, mais lorsqu'il se présente au-dessus du terrain, il distingue difficilement les lueurs des lampes de la piste. Il commence néanmoins sa procédure d'arrivée avec ce fameux gonio, toujours si mal placé qu'il ne peut donner aucun alignement sur l'axe d'atterrissage.

Au téléphone, Daurat a demandé M. Gelly, le commandant d'aérodrome de Toulouse; et par lui, il suit les phases de l'arrivée.

— Je pense, dit le commandant Gelly, que les deux gros feux verts maintenant placés sur les hangars nord et sud, selon votre demande, situent bien l'entrée de piste et doivent être visibles en arrivée finale, même par forte brume. D'ailleurs l'équipage les a certainement vus, car Lepaute est très bien aligné.

Et le commandant Gelly poursuit ses commentaires pour Daurat attentif :

— Il s'est magnifiquement présenté, dit-il. Maintenant il réduit

pour se poser... il atterrit... c'est épata... ça y est... ah, attendez... je viens d'entendre un bruit insolite... une minute, je vais voir ce qui se passe.

Et Daurat attend..., multiplie les « allô ? » et, au bout de quelques minutes, s'aperçoit que la communication est coupée.

Pendant près d'une heure, Daurat s'efforce alors de renouer avec Toulouse la liaison perdue. Une heure d'angoisse, durant laquelle toutes les suppositions traversent son esprit, jusqu'au moment où la voix du commandant se fait à nouveau entendre. Elle semble moins assurée que tout à l'heure :

— Eh bien voici, dit en substance le responsable de l'aérodrome. Après avoir atterri dans les meilleures conditions, l'avion de Lepaute a accroché au passage l'aile droite d'un appareil militaire laissé sur le terrain. Votre Ju-52 a pivoté sur place, pour terminer sa course sur le nez, c'est-à-dire le moteur central dans l'angle d'un hangar militaire. L'équipage est indemne, mais les dégâts matériels sont importants.

Daurat n'en écoute pas davantage. Il sait enfin ce qu'il voulait savoir, et raccroche pour éviter d'avoir à faire de trop sévères commentaires sur cet incident stupide, qui prive la Postale d'une précieuse machine.

Entre-temps, Clément s'est présenté au-dessus du Bourget. Il y a trouvé une légère couche de brume, à travers laquelle se distinguaient assez bien les lumières du sol. Heureusement, car il ne disposait par ailleurs d'aucun élément de radioguidage pour assurer une procédure d'arrivée : l'opérateur-radio était absent du goniô d'atterrissage.

Dans le courant de la journée qui suit, Clément repart sur Pau en convoyage, pour assurer le courrier de la nuit et, au passage du retour à Toulouse, il prend Lepaute qui rentre sur Paris en passager.

Pour la nuit suivante, le prévisionniste-météo fait preuve d'un pessimisme noir. Daurat et Vanier décident donc de retarder les deux courriers.

En réalité, la pluie fine qui tombera pendant une partie de la nuit sur la région parisienne maintiendra un plafond de 50 mètres, alors que Bordeaux, Toulouse et Pau resteront parfaitement clairs.



Les jeunes pilotes poursuivent leur entraînement et, au contingent des six premiers sont venus s'ajouter : Cabrier, Beaugordon, Ricaud, Marchal, Thomelin, et Vicens.

Le brusque départ de Déricourt prive Daurat et Vanier de ce moniteur et les oblige alors à procéder différemment.

Et c'est pourquoi, ce soir 2 décembre, Clément emmène avec lui Chevrier et Mazucca. La formule de l'entraînement en ligne par le chef-pilote est lancée. Elle se révélera efficace et économique.



La brume qui, depuis bientôt deux mois, semblait avoir polarisé ses effets sur la région parisienne, paraît maintenant laisser la place à la pluie et aux nuages bas.

Par contre, le ciel du sud-ouest reste clair, et le jeu de cache-terrain se poursuit chaque nuit entre la brume et les avions. De plus en plus, ce sont ceux-ci qui ont le dernier mot.

La nuit du 12 au 13 décembre voit Brun tenter à nouveau un petit exploit. Alors qu'il arrive au-dessus de Pau, la brume réduit la visibilité à moins de cinquante mètres. Brun connaît bien

l'opérateur du gonio qui ne l'a pas trompé une seule fois; il lui accorde toute sa confiance. L'expérience de la machine a permis au pilote tout à l'heure encore, à Bordeaux et Toulouse, de contrôler la précision de ses instruments de bord; et il distingue la ligne floue des plots au sodium qui trace dans la nuit un chemin de lumière... Il prend donc toutes dispositions pour l'atterrissement.

Du Bourget, à côté de Pauzié et la main à portée du téléphone, Vanier en suit les phases avec attention; il n'éprouve aucune inquiétude, mais seulement le plus vif intérêt. Depuis longtemps, il a estimé les ressources de Brun. Il sait que le pilote a pesé les différents éléments en présence, et qu'il ne dépassera pas la limite d'une audace consciente et réfléchie.

La cadence des QDM évolue sans heurt, et Brun se pose magistralement au premier essai. Après l'atterrissement, le pilote déclare d'ailleurs tout souriant, que « ce n'est pas tellement difficile lorsque chacun s'applique à bien faire ce qu'il doit ».



Malgré la résistance et le courage dont font preuve les neuf hommes qui composent les trois équipages, ils ne pourront pas poursuivre longtemps ce rythme épuisant. Aussi, l'urgence à pouvoir disposer d'un personnel navigant entraîné prend-elle, dans les semaines qui passent, un caractère particulièrement aigu. Et Clément, qui emmène régulièrement avec lui un ou deux pilotes, fournit un exceptionnel effort.

Des voyages spéciaux sont quotidiennement demandés à Daurat car, en Afrique du Nord, des tonnes de figues, de dattes, d'oranges, sont prévues pour le ravitaillement de la Métropole. Et pour Daurat, si un compromis peut être temporairement

admis en ce qui concerne le personnel, l'absence d'appareils semble plus difficile à compenser.

Les perspectives d'exploitation se révèlent extrêmement chargées pour les mois à venir. Pour avril, de nouveaux parcours de nuit sont envisagés, ainsi que des lignes complémentaires de jour. D'ici là, Daurat, Vanier et Clément, pensent avoir formé le personnel nécessaire, mais ils ne peuvent obtenir aucune assurance en ce qui concerne les avions.

D'Alger, deux volontaires du réseau d'Afrique sont attendus; ce sont les pilotes Gobert et Henriet. Après contrôle par Clément, ils pourront sans doute être mis rapidement en ligne. Par la suite, seul Gobert sera affecté aux lignes postales. Pour l'immediat, un ancien du S. C. L. A. M. vient de se présenter. Il s'agit du pilote Perrin, que Daurat et Vanier ont eu sous leurs ordres à Vichy. Comme ils le connaissent et l'apprécient, ils l'envoient le soir même de son arrivée en reconnaissance avec Clément. Ce quatrième pilote va pouvoir permettre un peu plus de souplesse dans les rotations des équipages.

Mais il manque toujours des avions. Car malgré les demandes pressantes, aucune machine supplémentaire ne vient renforcer la maigre dotation d'origine. Et trois Ju-52 pour assurer l'actuel service postal et faire face aux exigences envisagées, c'est vraiment peu.

En outre, sans nier les qualités du Ju-52, cet appareil ne peut être considéré que comme un pis-aller. La Postale en tire le maximum afin de prouver sa vitalité et rétablir un trait d'union, mais il faudrait des avions plus rapides et surtout mieux adaptés. Les DC-3 sont bien prévus, mais nul ne peut dire quand ils seront livrés. Et ne s'agit-il pas, là aussi, de vaines promesses?

Et l'année 1945 se termine sur un fragile, mais exceptionnel bilan : celui d'une renaissance qui va s'affirmer, car ceux de la Postale recréent une nouvelle période héroïque.

Et par cette résurrection, dont l'impulsion vigoureuse conditionnera l'avenir du déplacement aérien, une grande idée survit qui va s'affermir et triompher : celle d'une aviation commerciale dont le rendement soit libéré des caprices du temps.

Le 1er janvier, à 10 h 30, le vol de Paris à Toulouse est effectué par le *Postale*, qui décolle de l'aérodrome de la Garenne-Mont-Valérien. Il a été effectué dans les meilleures conditions, mais il n'est pas sans danger. Le pilote, M. Gérard, a été prévenu par l'agent météorologique de l'aérodrome de Toulouse que la température de l'air est de - 10°, mais qu'il n'y a pas de brume. Il a donc décollé et a atteint Toulouse à 11 h 30. Mais au moment où il devait atterrir, il a été informé par l'agent météorologique que la température de l'air était de - 12° et qu'il y avait de la brume. Il a donc dû faire demi-tour et atterrir à Paris à 12 h 30.

Le 2 janvier, à 10 h 30, le vol de Paris à Toulouse est effectué par le *Postale*, qui décolle de l'aérodrome de la Garenne-Mont-Valérien. Il a été effectué dans les meilleures conditions, mais il n'est pas sans danger. Le pilote, M. Gérard, a été prévenu par l'agent météorologique de l'aérodrome de Toulouse que la température de l'air est de - 10°, mais qu'il n'y a pas de brume. Il a donc décollé et a atteint Toulouse à 11 h 30. Mais au moment où il devait atterrir, il a été informé par l'agent météorologique que la température de l'air était de - 12° et qu'il y avait de la brume. Il a donc dû faire demi-tour et atterrir à Paris à 12 h 30.



Le 3 janvier, à 10 h 30, le vol de Paris à Toulouse est effectué par le *Postale*, qui décolle de l'aérodrome de la Garenne-Mont-Valérien. Il a été effectué dans les meilleures conditions, mais il n'est pas sans danger. Le pilote, M. Gérard, a été prévenu par l'agent météorologique de l'aérodrome de Toulouse que la température de l'air est de - 10°, mais qu'il n'y a pas de brume. Il a donc décollé et a atteint Toulouse à 11 h 30. Mais au moment où il devait atterrir, il a été informé par l'agent météorologique que la température de l'air était de - 12° et qu'il y avait de la brume. Il a donc dû faire demi-tour et atterrir à Paris à 12 h 30.

## LA POSTALE DE NUIT : 1946

Succédant aux longues périodes brumeuses, 1946 débute dans le froid.

Dans la région parisienne, le 4 janvier, le thermomètre descend soudain jusqu'à - 7°, et stationne aux environs de - 2 dans le sud-ouest.

Mais à quelques centaines de mètres d'altitude, une inversion généralisée de la température donne plus 10 à 12°, ce qui entraîne une formation de brume intense.

Ce soir du 4 janvier, le commandant d'aérodrome de Pau attend impatiemment le décollage de Brun. Sitôt celui-ci parti, le terrain est mis QGO. A Toulouse le ciel est encore dégagé mais selon la météo, la brume menace. Bordeaux se signale complètement bouché sans perspective d'amélioration; et d'ailleurs le balisage est en panne.

Au Bourget, la météo est une fois de plus formelle : elle pronostique une visibilité nulle d'un moment à l'autre. Comme terrain de dégagement, Tours est encore clair, mais le balisage y est également en panne. Voici d'ailleurs plus de huit jours que

## VIII

les installations de Tours sont hors service et, malgré les quotidiennes réclamations de la Postale, les Services officiels de l'Infrastructure n'ont rien fait pour y porter remède. Il est vrai que c'est la période des fêtes...

Dans ces conditions, Daurat et Vanier décident de stopper Brun dans son bel élan; il restera à Toulouse. Le départ du Bourget est remis au lendemain matin.

Le 5 janvier, au lever du jour à Paris, la visibilité est toujours réduite. Il fait — 5°. L'épaisse couche de gelée blanche qui recouvre la surface du Ju-52 déforme son profil, et l'alourdit de plusieurs centaines de kilos. C'est pourquoi, afin de faire dissoudre la glace, les manœuvres armés de vaporiseurs de jardiniers s'emploient à répandre de l'alcool dénaturé sur les plans de l'avion.

A 08 h 25, le départ a enfin lieu pour Toulouse où, malgré les prévisions pessimistes de la météo, le temps est resté clair toute la nuit.

Clément vient à peine de décoller du Bourget avec le F-BALD et Daurat en passager, que Bordeaux annonce la levée du QGO. Vanier ordonne alors au courrier de mettre le cap sur cette ville, afin d'y déposer directement les 800 kilos de lettres que le Ju-52 emportait pour cette destination.



Si les nuits appartiennent à la Postale, en ceci qu'elle est à peu près seule à occuper le ciel aérien et hertzien, il n'en est plus de même après le lever du jour. La nature de son activité se fond dans un trafic général, hors duquel il ne lui est pas facile d'émerger. La densité diurne du trafic-radio provoque un brouillage qui ne permet plus aux responsables de pouvoir suivre fidèle-

ment la marche de leurs avions jusqu'aux lieux de destination.

Ces jours-là, et souvent après avoir déjà passé la nuit, Daurat et Vanier restent rivés au bureau, dans l'attente de nouvelles qui mettent parfois plusieurs heures pour parvenir jusqu'à eux. Car les liaisons par fil sont encore précaires, les lignes téléphoniques embouteillées, et les téletypes acheminant les messages de départ et d'arrivée, souvent en panne par dérangement ou absence de courant.

Cette nuit du 4 au 5 janvier, Clément, ayant toujours Perrin en double, a été arrêté à Toulouse. Il devait en repartir à 8 heures pour Bordeaux et Paris. A 09 h 30, Vanier est toujours sans nouvelles et, malgré ses demandes répétées pour obtenir Toulouse et Bordeaux en priorité-aviation, le téléphone reste muet.

Vers 10 heures enfin, Vanier apprend que Clément est encore retenu à Toulouse, la visibilité de cinq cents à six cents mètres semblant insuffisante au commandant d'aérodrome pour permettre un départ. Bien sûr Vanier réagit, mais ses interventions à distance demeurent sans effet. Et Clément-Perrin, avec leur équipage Le Coroller et Morin, qui ont déjà passé la nuit en attente sur le terrain, ne seront autorisés à partir qu'à 13 heures.

Ce départ tardif n'arrange rien car, arrivant au Bourget à la chute du jour, c'est huit ou dix avions qu'ils trouveront, tournant dans l'attente d'une autorisation de prendre rang pour l'atterrissement.

L'absence d'une ligne d'approche de plots au sodium tant réclamée par « ceux de la Postale », rend les procédures d'arrivées d'autant plus dangereuses que tous les équipages en l'air sont loin d'avoir une expérience consommée. Ce soir du 5 janvier, un Dewoitine-333 fait trois essais infructueux, frôle la route de Flandre sans rien voir, et va finalement se poser sur le terrain d'Auxerre, tout juste praticable. Pendant ce temps, un Ju-52

à court d'essence atterrit dans un champ près de Meaux; sans dommage heureusement, mais les passagers venant de Marseille mettront près de vingt-quatre heures pour rejoindre Paris.

A 17 heures, Clément se pose au premier essai, et l'équipage, très fatigué, qualifie de ridicules ces attentes interminables, tant au sol à Toulouse qu'en l'air.

Ces différentes épreuves ont permis à Clément de mieux mesurer le comportement et les qualités de Perrin; il le déclare apte à partir en pilote seul, sur la ligne.

Comme il n'y a personne pour effectuer le départ de ce soir, c'est donc Perrin qui, demain matin avec Le Coroller et Morin, assurera ce courrier remis.

Le F-BAKK de Brun, avec Daurat à son bord, est bien arrivé à Pau à 14 h 30. Il repartira également demain matin.

Après la nuit chargée d'activités multiples et cette journée exténuante, chacun entrevoit avec la plus grande satisfaction la perspective de quelques heures de repos complet, l'esprit dégagé de toutes préoccupations immédiates.

Aussi est-ce avec une vigueur nouvelle que le lendemain 6 janvier, Vanier s'apprête à affronter les permanents aléas du service.

Sur le chemin du Bourget, dans le jour naissant, il trouve un plafond de stratus bas que l'absence de vent maintient immobiles et qui doit couvrir, pense-t-il, toute la région parisienne.

En fait, l'examen des cartes météo lui révèle bientôt des conditions les plus favorables pour la formation généralisée d'une brume qui, s'étendant jusqu'au sud-ouest, risque déjà de gêner le départ de Pau.

Mais, ramenant Daurat, Brun vient de se poser à Toulouse et se prépare à repartir sur Bordeaux.

Vanier réussit à obtenir rapidement Toulouse au téléphone. Il tient à informer Daurat des prévisions, et confronter leurs points de vue.

— Il est à craindre, expose Vanier, que nous retrouvions la même situation générale qu'hier. Ici, la visibilité va certainement encore s'abaisser. Nous risquons d'avoir des QGP-8 ou 10, avec des attentes interminables, des procédures renouvelées parce que chacun les considérera un peu comme des séances d'entraînement...

— Bien entendu, interrompt Daurat. Tant que nous n'aurons pas pu obtenir la mise en place d'une infrastructure convenable qui permette les « atterrissages tous temps », il est inutile de poursuivre ces séances de cirque. Personne n'y gagne. En attendant l'installation des lignes d'approche au sodium, et des gonios placés sur les axes d'atterrissage, nous avons le devoir d'éviter les acrobaties. Ici, à Toulouse, il y a actuellement deux cents mètres... Nous allons tout de même partir pour Bordeaux. Téléphonez-moi là-bas pour me tenir au courant; nous verrons alors ce qu'il y a lieu de décider.

Et Brun décolle. Daurat observe la nature de la brume et se propose, dès l'arrivée à Bordeaux, de faire part de son sentiment à Vanier. Mais quinze minutes avant l'arrivée, le pilote se voit gratifié d'un impératif QGO.

Brun interroge le patron du regard.

— Faites ce que vous jugerez bon, dit celui-ci. Agissez comme si je n'étais pas là.

Et Brun se tourne vers Favier, son radio :

— Alors allons-y pour l'atterrissement...

Le radio s'actionne pour les transmissions de la procédure; et dix minutes plus tard, sans aucune difficulté, Brun se pose au premier essai.

Ce type de temps est très dangereux, explique ensuite Daurat à Vanier. En l'air et à 400 mètres, ce n'est qu'un léger voile qui permet, à la verticale, de distinguer assez nettement toutes les lumières de la piste, même de jour. Le pilote peut donc être fondé à croire que la météo exagère et que cela va aller tout seul. Mais dans la descente, pendant la phase critique à partir de 100 mètres du sol, et par suite de la visibilité recherchée en oblique, l'épaisseur de la couche fait perdre tout contact visuel extérieur. Au sol, la visibilité horizontale est nulle. La nuit, le pilote touche donc des roues dans le noir total. Tant que nous n'aurons pas obtenu les moyens réclamés — les plots au sodium notamment —, nous devons arrêter ces exhibitions qui risquaient de se terminer par des accidents. Il faut surtout attirer l'attention des pilotes sur le danger de cette illusion.



Dans la nuit du 6 au 7 janvier, et pour son premier retour seul, Perrin n'est pas favorisé. La brume le poursuit. Sur le chemin de Paris, il vient jusqu'aux environs de Poitiers; mais, par suite d'un brouillard impénétrable qui s'est formé au Bourget depuis 1 heure du matin, il reçoit l'ordre de faire demi-tour sur Bordeaux et ne rejoindra Paris que dans le courant de la journée.

Ce même jour, Daurat revoit M. Hymans. Il apprend que les Services officiels équiperont très prochainement le terrain du Bourget des fameux plots au sodium tant réclamés. La ligne d'approche sera prolongée jusqu'au gonio d'atterrissage, et même jusqu'à 1 000 mètres au-delà.

Daurat enregistre cette bonne nouvelle qui couronne une partie de ses efforts, mais il attendra l'amorce de sa réalisation

avant de se réjouir, et mettra tout en œuvre pour en faire rapidement aboutir l'échéance. Dans cette voie, il peut d'ailleurs compter sur l'aide efficace des P. T. T., dont les responsables apprécient vivement les services rendus.

Dans les premiers jours de janvier, une nouvelle circule : pour satisfaire aux exigences d'un rapide démarrage de nos lignes internationales, et après livraison prochaine des DC-4 et Constellation L-249, il serait question d'engager du personnel navigant américain. Ce personnel assurerait bien entendu l'exploitation du matériel moderne négocié et, en priorité, les lignes de prestige sur l'Atlantique-Nord.

Frappé de stupeur, le personnel navigant français dans son ensemble réagit avec une vigueur spontanée. Il n'accepte pas ce qu'il considère d'abord comme une insulte envers ses précurseurs qui ont montré la voie au monde en édifiant les grandes routes aériennes, et ensuite comme une injure jetée à la face des jeunes, dont la plupart viennent de faire leurs preuves dans le plus terrible des conflits.

Devant cette prise de position sans équivoque, les promoteurs du projet le reconisèrent hâtivement. Des pilotes, des radios, des mécaniciens sont alors désignés pour aller aux États-Unis suivre des stages d'instruction de quelques mois. Après quoi, ils reviendront nantis des connaissances et de la pratique qui doit les rendre aptes — et sans difficulté — à utiliser le matériel moderne. Cette décision apparaît d'autant plus en harmonie avec nos aspirations nationales, que nombre de jeunes pilotes, engagés par les compagnies françaises renaissantes, ont été formés pendant la guerre aux États-Unis ou au Canada.

Ainsi le Personnel Navigant de nos lignes restera français, à une exception près. Mais l'alerte a été chaude, et aucun de ceux qui prennent une part sérieuse au fonctionnement de notre

exploitation renaissante ne comprend bien à quels mobiles pouvait obéir une initiative aussi discutable.



Dimanche 13 janvier, Perrin est à Pau avec Le Coroller et Morin. Il fait une nuit splendide, et la lune brille avec éclat.

Avant de rejoindre le F-BANP, Perrin passe à la météo. Le beau temps est général sur tout le parcours.

Toutefois, ajoute le prévisionniste, la brume est en formation à Bordeaux, visibilité déjà réduite, et tendance à aggravation.

Perrin enregistre le renseignement dont le caractère ne le surprend pas et se dirige, optimiste, vers le Ju-52 où l'attendent ses deux coéquipiers. Morin congratule des camarades, et les violentes tapes dans le dos par lesquelles il manifeste sa sympathie compromettent sérieusement l'équilibre de ceux qui en sont l'objet. Taillé en hercule, il contrôle mal sa force. « Sa familiarité déracinerait un chêne », disait de lui Durantel, qui ajoutait : « Mais son amitié vous protège. »

La voiture postale arrive et, quelques instants plus tard le F-BANP décolle dans l'atmosphère douce et ouatée d'une claire nuit de pleine lune.

Toulouse est visible à plus de trente kilomètres, et Perrin se pose sans faire de tour de piste. Le travail apparaît ce soir bien simplifié, et de précieuses minutes sont gagnées sur l'horaire. Cela compense les nuits où il faut faire, et souvent recommencer, des procédures d'arrivée sur chaque terrain.

Cependant, au Bourget, Daurat était resté pensif devant les cartes-météo. Les perspectives lui apparaissaient nettement défavorables pour un atterrissage à Bordeaux. Aussi, à son passage à

Toulouse avait-il fait donner des instructions à Perrin afin qu'il poursuive son vol directement sur Paris.

Pourtant, au départ de Toulouse, Perrin avait mis le cap sur Bordeaux, sans doute afin de mieux apprécier de visu les conditions signalées, et tenter un éventuel atterrissage.

Les nappes de brume annoncées se forment dans les vallées à l'approche de Bordeaux et, en direction de l'aérodrome, une couche blanche uniforme s'étend jusqu'à l'horizon. L'épaisseur du brouillard ne doit guère dépasser 200 mètres, mais la station-radio de Bordeaux signale que, sur la piste, la visibilité horizontale est tombée à quelques centaines de mètres. L'air est calme, le vent nul. Et Perrin manœuvre pour venir se placer dans le cône d'approche.

Depuis Le Bourget, Daurat suit le détail de la variation des QDM. Ils se succèdent, décroissent régulièrement selon les normes les plus classiques, puis s'ajustent sur l'axe : 233..., 235..., 234..., 234... Perrin est maintenant bien aligné.

Et c'est à cet instant que le drame s'accomplit avec une fulgurante intensité.

Au survol du village du Bouscat, alors que l'avion se trouve en descente et à 8 kilomètres du terrain, son plan heurte soudain le clocher de l'église Saint-Germain.

Constitué par une sorte de fronton, ce clocher est décapité, et la superstructure s'abat avec fracas sur le parvis. Une partie de l'aile est arrachée et projetée à 30 mètres.

Déséparé, l'appareil accroche l'angle d'une villa voisine dont le toit est déplacé sous la violence du choc.

Poursuivant une trajectoire qu'il parsème des débris incandescents de ses moteurs arrachés, le F-BANP franchit la grande route, sectionne le tronc d'un gros chêne, et s'écrase sur le terrain de sport tout proche. Dans le dernier choc et tel un obus, une roue est projetée à plus de 100 mètres.

Les trois hommes de l'équipage sont tués sur le coup.

A l'aube du 14 janvier, c'est à Vanier qu'incombe la pénible mission d'aller porter cette douloureuse nouvelle à la femme du mécanicien Morin qui habite au Bourget. Puis, piloté par Perez qui est un des jeunes stagiaires le mieux entraîné sur Ju-52, Vanier part pour Bordeaux sur le F-BANR, avec lequel Perez assurera cette nuit le courrier en retour.

Et pendant trois jours, l'adjoint de Daurat mène à Bordeaux une difficile enquête. L'examen minutieux des amas de métal qui constituèrent un avion ne révèle rien qui puisse permettre de déterminer les causes du désastre, et les restes brisés ou mutilés des instruments de bord ne fournissent aucune explication.

Vanier s'efforce cependant de rétablir les faits : l'église est bâtie sur la cote 25 ; elle-même a 17 mètres de hauteur. L'ayant heurté à 2 mètres au-dessous du sommet, l'avion se trouvait donc à 40 mètres au-dessus du niveau de la mer. Or, le terrain de Mérignac cote 47 mètres ; c'est dire qu'il est plus haut que l'altitude à laquelle le F-BANP a touché en procédure d'arrivée, 8 kilomètres avant la piste. Et Bordeaux avait bien transmis la pression barométrique de l'aérodrome ; et Perrin avait forcément réglé son altimètre sur cette pression, car il s'agit là d'un geste-réflexe aussi instinctif que celui de réduire les gaz pour diminuer la vitesse. Alors ?...

Comme pour tant d'autres accidents, les questions resteront posées ; certains auront une opinion, mais ne pourront pas en faire état, et les raisons profondes, nul jamais ne les connaîtra.

Cette même nuit de la tragédie du F-BANP, un autre drame se nouait dans le ciel du sud-ouest.

A bord du F-BAKK, Brun, Prudon et Durantel quittent Le

Bourget à l'heure habituelle en direction de Bordeaux. Avec un pilote à l'entraînement, ils emmènent, ce soir-là et exceptionnellement, un passager supplémentaire ; c'est le commandant d'aérodrome-adjoint du Bourget qui se déplace en voyage d'information.

Peu après le départ et cap au 220, Brun survole des paquets de brume épars dont la lune accuse la discontinuité laiteuse. L'atmosphère calme oriente ce voyage vers un accomplissement aisément. Un écouteur sur la tempe, Prudon capte les météos périodiques transmis par Bordeaux, et vient d'enregistrer un dernier azimut de Tours. Par habitude, la dégression des relèvements lui permet de situer mentalement la position. Se haussant vers Brun, il dit :

— Nous allons survoler Blois.

D'un geste, le pilote lui indique la tache lumineuse qui, devant eux, donne sa pleine valeur au renseignement reçu.

Prudon se penche alors sur sa carte pour calculer la vitesse moyenne réalisée depuis leur décollage de Paris, lorsque son attention est éveillée par une émission très rapide transmettant le signal d'urgence. C'est Bordeaux, qui appelle la station du Bourget.

Prudon ajuste mieux son casque, stabilise son récepteur sur une tonalité plus aiguë, et fait courir son crayon sur le procès-verbal : « Courrier Pau-Paris accidenté atterrissage Bordeaux stop équipage sain et sauf. »

Surgissant au poste de pilotage, le radio annonce cette nouvelle en coup de tonnerre, puis ajoute aussitôt :

— Z'ont de la chance. Ça vaut le champagne à l'arrivée...

Brun et Durantel acquiescent bruyamment. Mais Prudon coupe l'élan de leurs manifestations réjouies.

— Attendez, s'écrie-t-il. Bordeaux signale erreur.

Prudon se rassied, fébrile. Et derechef, son crayon court sur le cahier d'écoute : « ...erreur, confirme Bordeaux stop F-BANP a accroché clocher avant atterrissage stop avion accidenté stop équipage décédé. »

D'une voix étranglée par l'émotion, Prudon annonce la fatale rectification, cette fois sans commentaires.

Bordeaux a repris le rythme de ses émissions et transmet la météo : vent calme, visibilité nulle, QGO.

A son tour, Le Bourget appelle l'avion de Brun avec un message urgent. C'est Daurat qui donne au pilote ordre de se diriger sur Toulouse, où la visibilité semble meilleure. Brun change de cap, et Prudon demande les dernières conditions prévues pour l'atterrissement à Toulouse. La brume monte, et les prévisions ne sont guère rassurantes.

Brun et son équipage ne peuvent évidemment pas se douter que les drames sont loin d'être épisés ce soir et, qu'à leur tour, ils vont en être les acteurs.

En effet, alors que le brouillard s'épaissit sournoisement dans la vallée de la Garonne, une violente explosion ébranle soudain le Ju-52, et une longue flamme s'étire sur le pare-brise, devant Brun.

— Aux parachutes! crie Prudon, en se précipitant vers l'arrière.

Brun coupe le contact du moteur central, coupable *a priori*, ferme l'alimentation d'huile et l'admission d'essence, puis manœuvre l'extincteur. Le feu cesse. Mais en l'absence de frein, l'hélice continue à tourner, et le déséquilibre intérieur du moteur provoque d'importantes vibrations qu'il est impossible d'arrêter. Elles se propagent bientôt à toute l'armature de l'avion. Sur la planche de bord, les instruments battent dangereusement et entachent d'erreurs les indications des aiguilles. En outre, privé

d'un moteur l'appareil se sustente mal, et Brun concentre tous ses efforts à limiter la perte d'altitude.

Prudon et Durantel reviennent sur l'avant le torse ceint d'un parachute. « Mais il en manque un, dit Durantel. Dans ces conditions, ajoute-t-il aussitôt, mon vieux Brun on ne te quitte pas; personne ne sautera! » Et débouclant son parachute, il l'envoie dans la carlingue. Prudon l'imiter. Brun sourit. Ses mains caressent le volant du manche, que les vibrations animent d'un tremblement convulsif.

— Mais moi, dit Brun doucement, je n'ai nullement envie de sauter. J'aurais bien trop peur!...

De Toulouse, le commandant d'aérodrome signale à Brun : « Ici, brouillard dense, QGO; dirigez-vous sur Perpignan. »

Le pilote hausse les épaules. Malgré ses efforts, l'avion s'enfonce, perdant lentement de l'altitude.

Au Bourget, Daurat reste silencieux. Son apparente impassibilité masque mal une angoisse intérieure qui se remarque à l'accélération dans la cadence d'un geste familier : l'index de sa main droite tape plus souvent sur le bout de sa cigarette éteinte.

Brun survole le terrain de Toulouse à quelques centaines de mètres au-dessus d'une couche impénétrable. Même à la verticale, aucune lueur n'apparaît, et le pilote n'envisage pas de tenter l'atterrissement avec une machine aussi dépourvue de ressources. Il ne peut donc que continuer sur Pau, à son tour menacé par le QGO.

Par le travers de Tarbes, le brouillard est plus léger et, sous la clarté lunaire, Brun reconnaît parfaitement les dessins de la vallée de l'Adour. L'avion s'enfonce toujours lentement mais gagne vers l'arrivée. Car l'impératif s'accuse : quelle que soit la visibilité à Pau, Brun devra tenter l'atterrissement.

A proximité de Pau, le pilote distingue suffisamment les

lueurs de la piste et ses abords familiers pour sentir que, dans cette ouate encore perméable, il prendra contact sans histoire. Un furtif sourire éclaire son visage. Se penchant vers ses deux coéquipiers, il s'écrie à l'intention du passager qui n'a pas bougé, enfoui sous les sacs de poste :

— Nous arrivons à Pau. Si quelqu'un veut encore sauter, qu'il en profite. Dans un moment il sera trop tard...

Quelques minutes plus tard, en effet, après une magistrale procédure directe dans la visibilité réduite, le F-BAKK atterrit.

Daurat quitte alors des yeux le crayon du radio de service qui vient de noter « avion bien atterri ». Dégagé d'un poids très lourd, il respire mieux et songe à rallumer sa cigarette. « Demain, pense-t-il, un moteur sera convoyé pour être monté sur place. »

Puis il appelle Pau au téléphone, afin de complimenter l'équipage.

Le lendemain, et parce que telles étaient les prévisions, la Postale recevait un nouveau Ju-52, le F-BALN.



Le soir du 24 janvier, Gobert est lâché. Pour ce premier courrier de nuit en pilote seul, il fait équipage avec le radio Favreau, et le mécanicien Laporte. Et malgré les plafonds inférieurs à cent mètres de Bordeaux et Toulouse, tout se passe parfaitement bien.

Et des projets se réalisent. L'exploitation de la Postale s'étoffe par le démarrage du service de fret hebdomadaire prévu vers l'Afrique du Nord. Le 30 janvier, un premier voyage est effectué sur Alger avec un chargement dépassant deux tonnes. C'est Despruniers, lui aussi un ancien pilote du S. C. L. A. M., qui

l'assure avec Pérez en second, le radio Meyzonade et le mécanicien Pascal.

Février commence par une série de tempêtes. Les vents sont violents, instables, généralement en travers des pistes d'atterrissements, et charrent d'épais nuages, qui courrent au ras du sol. En sorte que les équipages font des voyages pénibles, en P. S. V. intégral durant de longues heures, et avec d'importantes dérives qui demandent une constante vigilance.

Au début de février également le nouvel aérodrome de Toulouse est inauguré; il est situé près de Blagnac. Des plots au sodium ont bien été incorporés au balisage, mais il manque la ligne d'approche. C'est néanmoins une importante amélioration pour les atterrissages par mauvaise visibilité, d'autant que le gonio est enfin normalement placé dans l'axe de la piste. Un effort a été fait qu'on ne peut sous-estimer.

Le 6 février, le second avion de fret hebdomadaire pour Alger quitte Paris avec Clément, Pérez, Meyzonade et Durantel.

Durantel pense qu'il s'agit pour lui d'un de ses derniers voyages à la Postale car, séduit par le Réseau Long-Courriers à Orly, il a fait sa demande de mutation. Mais lorsque son remplaçant sera désigné, Durantel reviendra sur sa décision, et restera encore quelque temps dans une équipe qu'il quittera par la suite à regret.

Le 8 février, une violente tempête d'ouest est signalée. Lorsque Clément décolle du Bourget, il fait encore assez beau. Mais peu après le départ, il entre dans de terribles turbulences donnant au pilote l'impression que l'avion va se désarticuler. Pendant deux heures, Clément bataille dans les éléments déchaînés. Lorsqu'il arrive à la verticale de Tours, sa moyenne horaire est inférieure à 100 kilomètres. Aussi, n'ayant plus une marge de sécurité suffisante pour atteindre Bordeaux, il décide de se poser à Tours.

Aussitôt informé, Vanier ordonne à Gobert de retourner sur Bordeaux qu'il vient de quitter. La décision est sage, car le front froid monte rapidement sur Le Bourget. Dans l'heure qui suit, les rafales en travers de la piste dépasseront 120 km-h.

Les deux courriers repartiront au lever du jour pour leurs destinations respectives.

Une certaine effervescence se manifeste à nouveau parmi le personnel navigant des lignes commerciales. On parle ouvertement de grève. C'est bien la première fois que de tels propos sont tenus dans le métier. Ils sentent qu'un monde nouveau cherche sa voie, mais se met en marche sur des bases incertaines. Les hommes sont inquiets, et commencent à accuser le poids d'un malaise dont le caractère se définit mal. Des problèmes se créent, qu'il faudrait traiter d'urgence. Mais on vit sur une lancée d'illusions entretenues par des slogans faciles. Pour éviter d'avoir à aborder les grandes et graves questions de l'heure qui, dans bien des cas, dépassent leurs auteurs mêmes, on accrédite qu'il n'y a pas de problème! Cela évite au moins d'avoir à les résoudre. Ainsi tout est simple!

Et des groupes se forment, grossissent, qui bientôt vont s'opposer. Les syndicats s'étoffent rapidement, et cherchent des éléments de force dans l'affiliation spontanée à d'importantes fractions politiques.

Non sans amertume et angoisse, la majorité des anciens assiste à cette évolution lourde de sens et de conséquences, que rien ne saurait endiguer, et qui va voir sombrer l'idéal de la plupart des nouveaux. Et les navigants se heurtent à de nouvelles figures obnubilées par la séduction d'un progrès qu'on déclare impossible à freiner, et dans lequel le facteur humain est considéré comme négligeable. Certains de ces nouveaux venus, jusqu'alors en marge de l'ambiance aérienne, sont convaincus que tout ce qui

les a eux-mêmes précédés est périmé, à éliminer, ou à oublier et, qu'en fait, l'Aviation commence à l'heure présente. Ce point de vue est d'ailleurs exprimé sans ambages au cours de conférences.

La Postale échappe encore à cette atmosphère de conflits et d'ambitions. L'esprit recréé est tel, que les hommes y sont estimés et utilisés en raison directe de leur valeur propre, et jugés selon leurs actes. Il s'agit de l'action d'une équipe; non de la subordination d'un système à quelques esprits supérieurs qui s'estiment en avance d'une génération.



La neige a fait son apparition au Bourget. Elle tombe durant de longues heures, et la couche s'épaissit sur les pistes.

Le 1<sup>er</sup> mars, la météo annonce officiellement seize centimètres de neige au Bourget, ce qui entraîne naturellement un QGO. Vanier en admet d'autant moins le maintien qu'il y a du plafond, et que les courriers arrêtés cette nuit par Daurat pourraient partir au lever du jour. Mais le commandant n'est pas d'accord. Il affirme qu'avec l'état actuel des pistes, il n'est matériellement pas possible d'envisager un départ et, *a fortiori*, une arrivée.

Vanier conteste ce point de vue, et cherche dans l'arsenal des arguments, ceux des plus aptes à faire obtenir le lever du QGO, au moins pour les avions de la Postale.

— J'ai fait rouler notre camionnette d'un bout à l'autre de la piste, dit-il au commandant. La neige ne bourre pas et les larges pneus de notre Ju-52 lui permettraient de décoller facilement.

Les deux responsables d'un système, mais à des titres bien différents, en sont là de leurs exposés respectifs, lorsqu'un bruit de moteur emplit le ciel. C'est un Lockheed de la compagnie belge Sabena qui survole Le Bourget. Quelques instants plus

tard, et à la surprise générale, il se pose sans difficulté apparente, soulevant d'immenses gerbes de neige poudreuse.

Moins d'une heure après son arrivée, le Loockheed repart. Mais les avions français resteront bloqués. Vanier enrage. Il se remémore les souvenirs d'une époque encore rapprochée où aux termes des accords conclus par les commissions d'armistice italo-allemande, l'Aviation française avait pu conserver quelques lignes civiles à son activité. Parmi celles-ci, le parcours Marseille-Turin autorisé en Goéland s'établissait en concurrence avec les pilotes italiens, qui se proposaient d'en effectuer un service tri-hebdomadaire. Et les premiers voyages s'accomplirent dans le plus sportif esprit de compétition.

Mais, assurer un tel trajet régulièrement l'hiver sur le relief alpin représentait une gageure.

Un jour de l'hiver 1941-1942, Vanier arrive au-dessus de Turin, dont le terrain exigu laissait tout juste huit cents mètres utilisables dans les meilleures conditions, mais qui disparaissait présentement sous cinquante centimètres de neige. Il était accompagné du mécanicien Saint-Angel. Par suite des abondantes chutes de neige, les lignes italiennes étaient arrêtées depuis plusieurs jours.

Au grand ébahissement des spectateurs présents, et à l'enthousiasme de ses passagers, Vanier se pose sur l'épaisse couche de neige, dans laquelle le Goéland se trouve rapidement bloqué. Pour rejoindre un endroit déblayé, le pilote ne peut rouler que plein moteur, manche au ventre, et risquant le capotage à tout instant.

A peine arrivé devant l'aérogare, Vanier demande si les passagers prévus au départ sont présents, et annonce au commandant du terrain dont la surprise est grande, qu'il comptait repartir à l'horaire.

De sorte que, malgré le froid et la neige, les curieux sont nombreux pour assister au décollage du petit appareil français d'un terrain considéré comme impraticable.



Le 17 mars, deux « Siebel » sont livrés au service postal, sous la nouvelle appellation NC-702. Mais il faut en compléter l'équipement, et en assurer une mise au point qui s'avérera des plus laborieuses.

Sur l'Afrique du Nord, la ligne hebdomadaire de fret fonctionne régulièrement. Malgré un temps défavorable, les nouveaux pilotes lâchés : Pérez, Chevrier, Vicens, l'assurent dans d'excellentes conditions.

Avec l'arrivée de Chartrain, Liaudet, Augoyard, Marchal, Lefèvre et Moreau, l'effectif stagiaires passe à dix-huit. Le dernier venu, Moreau, est un ancien radio du S. C. L. A. M. de Vichy; il a énormément travaillé pour réaliser ses aspirations et devenir pilote. Malheureusement, sa carrière sera brève.

Fin avril, quatre nouveaux NC-702 viennent s'ajouter à la flotte Postale. Dès les premiers vols de prise en main, ces appareils ont révélé d'importantes lacunes. La cabine n'est pas étanche. A la moindre pluie, l'eau ruisselle à l'intérieur, et de nombreuses modifications doivent être apportées pour rendre l'avion utilisable aux services demandés. Il faut notamment remplacer les accessoires d'origine allemande par des équivalents français, pour lesquels les délais de livraison sont extrêmement longs, l'adaptation souvent difficile, et la qualité encore douteuse.

Par contre, les Ju-52 sont maintenant bien au point. Admira-

blement suivis par l'équipe d'entretien, les quelques exemplaires en service permettent d'assurer tous les courriers.

Fin avril, le pilote Ricaud est lâché. Par contre, le radio Prudon et le mécanicien Durantel décident brusquement de quitter la Postale, pour une affectation sur les grandes lignes, au réseau d'Orly.

La mise au point des NC-702, alias Siebel, constitue une importante préoccupation car, plusieurs fois au cours de vols d'entraînement, Brun s'est retrouvé en fin de roulage sur la piste, avec un axe de compas du train d'atterrissage cassé.

Par rapport aux Ju-52 qui atteignent péniblement 180 km-h, les 300 km-h de cet appareil seraient cependant intéressants à exploiter sur les lignes postales à petit débit...

Dimanche 13 mai, départ du premier avion sur Casablanca, via Toulouse et Oran. C'est l'équipage Brun-Chaulet-Carot qui l'assure. Il parviendra au terme du voyage après une longue journée de vol.

Le réseau postal prend une extension accélérée et, à lui seul, représente plus de la moitié du trafic total d'Air-France. Cette promesse de prospérité est en grande partie due à l'équipe de jeunes navigants qui répond magnifiquement aux espoirs placés en elle.

Afin d'estomper la mauvaise réputation du NC-702, de nombreuses améliorations doivent être apportées aux montages d'origine. Peu à peu, il est remédié aux lourds inconvénients du début. Moteurs, carburateurs, hélices, pneus, roulettes de queue, planches de bord, instruments de contrôle, pompes à vide, etc., sont mis en état d'assurer un service adapté aux besoins de la ligne. Malgré les difficultés à pouvoir obtenir les pièces de rechange nécessaires, la persévérance des mécaniciens obtient là

un rapide et exceptionnel résultat. A eux revient le mérite de réussir à mettre en service un appareil utilisable.

Le 2 juin, a lieu l'inauguration du vol Paris-Londres. L'appareil part de Paris avec 2 200 kilos de pêches à destination de l'Angleterre; d'autres suivront.

Le lendemain 3 juin, le premier NC-702 quitte Le Bourget pour Nice. C'est la première relève des Ju-52. Il est piloté par Clément, accompagné du radio Lagier. Daurat sera leur passager. Au retour, ils se croiseront avec le second NC-702 parti de Paris, dont les pilotes sont Gobert et Moreau, radio Reynier.

Le 4 juin, l'équipage Chevrier-Meyzonade-Tourné double les voyages sur Londres. Devant le succès obtenu par la régularité de ces cargos, il est demandé à Daurat de poursuivre cette cadence.

De jour et de nuit, chacun est présent! Les équipages réalisent un carrousel ininterrompu, dont Daurat et Vanier orchestrent les détails.

Dans la nuit du 27 au 28 juin, une note douloureuse vient assombrir ce magnifique essor. En procédure d'atterrissement à Pau, Gobert heurte un pylône de transport de force 2 500 mètres avant l'entrée du terrain. Avec le radio Favreau, il est projeté à 15 mètres de l'appareil, dont les débris épars prennent feu. Le mécanicien Houix est tué sur le coup, et carbonisé.

Sur l'instant, Favreau apparaît indemne et ne semble présenter aucune blessure profonde. Mais il s'agit énormément et demande constamment à chacun : « Mais qui êtes-vous?... » Il meurt à l'hôpital quatre heures plus tard, sans avoir recouvré sa lucidité. Quant à Gobert, couvert de plaies, la jambe gauche broyée, et un énorme trou au-dessus de l'œil gauche, son état nécessite deux transfusions de sang immédiates.

Avec l'équipage Brun-Chaulet-Carot, qui va se mettre en

place pour assurer le prochain courrier en remplacement de Gobert, Vanier part pour Pau.

L'enquête sur les causes de cette catastrophe est menée par les commandants d'aérodrome Gelly, de Toulouse, et Cortegiani, de Pau. Les premières constatations confirment ce que Daurat et Vanier savaient déjà quant aux conditions atmosphériques.

Quinze minutes avant son arrivée à Pau, la météo reçue en vol par le F-BAJS était ciel clair, vent calme, visibilité 1 800 mètres. Mais cette visibilité s'abaissa assez vite et, lorsque l'avion passa au-dessus du terrain, la brume se formait rapidement. Gobert fit deux tours avant d'entamer la procédure qui devait l'amener sur l'axe d'A. M. V.<sup>1</sup>. A ce moment, la météo lui fit transmettre 80 mètres de plafond, et 1 200 mètres de visibilité, ce qui pouvait passer pour des conditions très acceptables.

Du Bourget, Daurat demanda Pau au téléphone. Non pas par inquiétude, mais pour obtenir plus rapidement l'heure précise d'atterrissage. Il obtint sans délai le commandant d'aérodrome Corteggiani auprès duquel se trouvait le chef-mécanicien Clermont, de la Postale.

Informé de l'abaissement soudain de la visibilité, le commandant Corteggiani mit son terrain en QBI-QGO, c'est-à-dire qu'il communiqua cette décision à Clermont pour transmission au gonio alors que lui-même conversait avec Daurat. Mais, seul à son poste et occupé avec l'avion en procédure d'arrivée, l'opérateur radio ne put distraire de précieuses secondes pour répondre à Clermont, dont la demande ne fut satisfaite qu'après plusieurs minutes d'appels. A l'information d'avoir à transmettre à l'avion « QBI-QGO, terrain de dégagement Toulouse », l'opé-

1. A. M. V. : Atterrissage par Mauvaise Visibilité.

rateur répondit que « Gobert essayait une variation, et irait à Toulouse s'il ne pouvait se poser ».

Clermont se rendit alors au gonio, pour y apprendre que, depuis quelques instants, l'avion n'émettait plus. Inquiet, et n'entendant aucun bruit de moteurs, Clermont remonta dans sa voiture et s'éloigna en direction du sens d'atterrissement.

Il n'avait pas fait un kilomètre, qu'au loin il distinguait de longues flammes ne pouvant lui laisser aucun doute sur la nature du drame qui venait de se dérouler. Il fonça alors jusqu'au terrain pour prévenir les services de sécurité, pompes à incendie, ambulance et, en compagnie du commandant Corteggiani, retourna à toute vitesse sur les lieux du désastre.

Dans la nuit noire, sous une couche de stratus très bas, alors qu'au-dessus de l'aérodrome une éclaircie s'était à nouveau produite, ils accédèrent à un espace inculte parsemé de trous bourbeux et, non sans mal, arrivèrent tout près du brasier. Le F-BAJS avait heurté un pylône à 9 mètres du sol, et s'était abattu sur le nez.

Le complément d'enquête démontra que, si cette nuit-là le vent transmis à Gobert était bien nul au sol, sa force atteignait 25 à 30 km-h à 500 mètres d'altitude.

Le drame est facile à reconstituer.



Les NC-702 ne donnent pas une satisfaction sans réserve, et les pannes de pompes à essence, de limiteurs de pression, ou de pneus qui éclatent sans raison valable, retardent trop souvent, au gré des responsables, la marche habituelle des courriers.

Le 2 juillet, la deuxième grande ligne postale de nuit s'ouvre sur Paris-Lyon-Marseille-Nice. La veille, Brun accompagné du

radio Favier et du mécanicien Carot font une mise en place pour assurer le départ de Nice selon l'horaire prévu.

Le 20 juillet, une nouvelle catastrophe atteint les lignes postales.

Le NC-702 du service de jour Nice-Marseille-Lyon-Paris, percute le sol aux abords de Pontarmé, à une quinzaine de kilomètres du Bourget. Les deux occupants, le pilote Moreau et le radio Furelaud, sont littéralement broyés.

L'accident n'a pas de cause apparente. En raison de quelques bancs de stratus à 200 mètres, Le Bourget avait signalé QBI et, à 12 h 15, Moreau avait reçu d'abord le QGP-4, puis 3, puis 2 puis enfin le n° 1. Le radio avait régulièrement accusé réception de ces indications, signalant en outre qu'ils volaient à 200 mètres en bonne visibilité, attendant leur tour d'atterrir.

Des premières constatations, et par la profondeur des moteurs fichés en terre, la chute semble avoir été verticale, et probablement due à une rupture.

Dans l'attente de conclusions plus précises, Daurat décide cependant l'arrêt des Siebel.

Chacun est bien persuadé que Moreau ne s'est pas tué, mais qu'une pièce a cassé en vol, entraînant la chute brutale. Mais comment trouver un indice valable dans cet amas de ferraille aux débris tordus, brisés, calcinés ?

Vanier a cependant prélevé les deux extrémités du manche à balai, dont les cassures lui semblent présenter des anomalies. Il alerte le Bureau Véritas pour en obtenir une analyse officielle. Celui-ci répond spontanément par l'affirmative puis, invoquant la période des vacances, demande un long délai.

C'est alors vers le Service technique du ministère de l'Air que se tourne Vanier, auprès duquel il trouve, par téléphone, un

accord immédiat. Mais lorsqu'il arrive avec les pièces à conviction, on s'aperçoit que les ingénieurs chimistes sont tous partis en congé.

Vanier s'adresse enfin aux ingénieurs de la S. N. C. A. N.<sup>1</sup> à Suresnes où, grâce à leur diligente activité, il peut connaître, fin août, le résultat de leur expertise. En présence de Clément, l'ingénieur qualifié est formel, et déclare à Vanier : « Il y a eu rupture de fatigue. Le rapport n'est pas encore définitivement établi, ajoute-t-il, mais vous en recevrez une copie dans deux ou trois jours, dès que j'aurai moi-même reçu les différents documents que doit me faire parvenir l'*« Aluminium français »*, qui nous a efficacement secondés dans nos recherches. »

Et Vanier pense qu'il va connaître la clé du mystère de l'accident de Moreau, ainsi que de nombreux autres restés inexplicables, tels ceux de Maryse Hilz, Morlaix, etc., au sujet desquels aucune recherche systématique ne semble avoir été entreprise.

En arrivant au Bourget le 2 septembre au matin, Vanier apprend du chef d'atelier Bertin, qu'un nouvel accident de Siebel vient d'avoir lieu près de Villacoublay. L'avion s'est écrasé au sol peu après le décollage : sept morts !

Les catastrophes s'accumulent, et aucune mesure d'arrêt officiel ne frappe cette machine, qui est certainement très belle et pourrait offrir un excellent rendement si la fabrication était sérieusement et méthodiquement reprise en main.

Trois semaines après la visite qui laissait espérer une prochaine et très précise conclusion sur les raisons de l'accident de Pontarmé, aucun rapport n'a encore été adressé, malgré les promesses enregistrées.

Décidé à pourchasser ce désintérêt apparent, Vanier

<sup>1</sup>. S. N. C. A. N. Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord.

obtient au téléphone l'ingénieur qui avait été si explicitement formel :

— Quelle est donc votre conclusion définitive ? interroge Vanier.

Sans nier ses premières affirmations concluant à la certitude d'une rupture de fatigue, le correspondant confie avoir reçu une information du ministère par laquelle on lui aurait fait comprendre sans équivoque qu'il n'était pas souhaitable de voir les rapports remis directement à la Postale, mais qu'ils devaient, dans tous les cas, suivre une filière hiérarchique beaucoup plus orthodoxe.

Comme Vanier se fait pressant, et demande à l'ingénieur si ses propres conclusions rejoignent toujours celles de l'Aluminium français, celui-ci devient très réservé, et déclare :

— Vous n'ignorez pas que, si l'on peut parfois être verbalement formel, cela devient beaucoup plus difficile dans la rédaction d'un rapport officiel. Vous verrez que le développement de mon exposé conduit aux mêmes aboutissements précis, mais j'ai dû laisser à mes chefs le soin de conclure.

Il est difficile, pour Vanier, d'insister davantage.

Alerté à son tour, le représentant de la S. N. C. A. C.<sup>1</sup> à Paris semble être très au courant de cette affaire, mais dans un sens différemment orienté. Il déclare à Vanier que, d'après les dossiers et rapports examinés, le matériel ne saurait être incriminé.

— Mais, objecte Vanier, je croyais savoir que la cassure pouvait être attribuée à une rupture de fatigue ?

— En effet, réplique l'interlocuteur, cette thèse avait été avancée par les ingénieurs de l'Aluminium français. Mais, par téléphone, ils ont reconnu avoir fait une erreur... Ce n'est pas

<sup>1.</sup> S. N. C. A. C. Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre.

une rupture de fatigue, d'autres cassures du même genre ont déjà été remarquées.

La presse s'est emparée de l'affaire et, par des arguments souvent discutables, commente les accidents.

Enfin, dans les tous premiers jours d'octobre arrive une copie du rapport officiel, acheminée par des voies laborieuses et hiérarchiques. Elle contient l'essentiel des propos rapportés à Vanier par l'ingénieur de la S. N. C. A. N. et, à l'endroit de la lecture où les conclusions découlent d'elles-mêmes, un espace libre important apparaît dans le tirage, comme si un paragraphe entier avait été effacé. Par contre, une feuille d'une autre main et d'un autre esprit était ajoutée, dans le but évident de détruire l'opinion que pouvait faire naître le rapport précédent.

Ce complément de rapport indique que la résistance à l'allongement du métal prélevé sur les pièces cassées est conforme au cahier des charges et, qu'en conséquence, il ne peut être envisagé d'incriminer la pièce prêtant à suspicion. Mais il n'est nullement fait allusion à la cassure proprement dite. Pour terminer, il est cependant recommandé aux usagers de ne pas trop exiger du métal et, dans tous les cas, de ne pas dépasser un pourcentage très faible au-dessus des normes établies pour ces alliages...

Par ailleurs, et bien qu'aucun communiqué officiel n'ait été diffusé à ce sujet, on apprend que depuis trois semaines, toutes les commandes de Siebel ont été annulées.

Peu de temps après le ministère de l'Armement fait éditer une plaquette « confidentielle ». Elle contient un mémorandum spécial sur l'avion Siebel, ou plutôt NC-702 Martinet. On peut ainsi y lire ces lignes, confidentiellement :

« Juillet 1946. Après un vol de longue durée en P. S. V., avion postal d'Air-France sort des nuages en piquant presque

verticalement, et percute au sol : deux tués. Les conclusions officielles de l'enquête ne sont pas encore connues. Le pilote, ancien radio, n'avait que trois cents heures de pilotage. Il semble donc que l'hypothèse d'une perte de contrôle de l'avion, par suite de fatigue et d'entraînement insuffisant, puisse être sérieusement envisagée. »

La vague d'indignation soulevée chez les témoins du drame par la diffusion de cette plaquette, rendue à dessein confidentielle dans le but d'interdire toute réaction, n'a pas besoin d'être soulignée.



Le 21 octobre, l'équipe postale fête la Légion d'honneur de Clément, dont la croix de chevalier a été obtenue au titre du ministère des P. T. T. Pour cette amicale cérémonie, les trois derniers pilotes incorporés font office de « jeunes filles de la maison ». Ce sont : Andréani, Cahouet et Daudon.

Dans une courte allocution improvisée, le directeur des P. T. T., M. Le Mouel, fait l'éloge de toute la phalange postale, et en particulier de son directeur, et de Clément, spécialement honoré aujourd'hui. Ces fleurons sont repris par Daurat à l'adresse de Clément, vedette du jour, pour la rituelle formalité du parrainage.

Non sans raison semble-t-il, Brun manifestera quelque humeur de n'avoir pas été plus étroitement associé aux hommages rendus à ceux dont les efforts ont permis d'atteindre les exceptionnels résultats obtenus. Et ce pilote remarquable, infatigable, et animé du plus magnifique esprit de camaraderie, se trouvera doublement offensé de lire, à cette occasion, sous la plume d'un journaliste insuffisamment informé, que « Clément est entouré d'un groupe de jeunes, en tête desquels on place Brun... »

Sous une apparence débonnaire, Brun cache un tempérament sensible. C'est pourquoi, quelque peu ulcéré, il remet à Daurat sa démission des lignes postales, demandant son affectation à Orly, aux Lignes Long-Courriers. Mais Brun ne quittera pas ainsi la Postale. Il y est trop attaché.



Le 25 octobre, a lieu le premier anniversaire de la réouverture des lignes de nuit. A cette occasion, c'est le personnel qui invite la direction à cette commémoration intime.

Dans l'équipe, il est certes bien difficile d'évaluer la valeur du travail de l'un par rapport à l'autre, et aucune comparaison ne saurait être établie puisqu'il s'agit de compléments, mais certaines références des plus spectaculaires méritent d'être citées. C'est ainsi qu'en une seule année, Brun et Clément ont passé chacun près de trois cents nuits en l'air. Si l'on ajoute à cette exceptionnelle référence les vols d'entraînement assurés pour la formation de la jeune phalange, Brun et Clément méritent vraiment une mention toute spéciale; elle restera attachée à leur carrière tout entière.

Jusqu'à mi-novembre, aucun fait notable ne vient émailler la régularité des lignes, sauf quelques QGO facilement exploitables. Le mauvais temps a fait son apparition, et renoue une tradition de pluie, vent, givrage, mais surtout de brumes et de plafonds bas. Ce qui remet également à l'ordre de chaque jour, les interventions auprès des services officiels.



En cette fin d'année 1946, une amélioration notable dans l'installation des balisages doit être portée à l'actif des Services

de l'Infrastructure. Le Bourget dispose maintenant d'une ligne d'approche de 2 500 mètres, avec un plot au sodium tous les 100 mètres. C'est encore assez loin des normes réclamées par la Postale, d'autant que la puissance et l'inclinaison des lampes demandent à être modifiées; mais c'est un début, qui s'améliorera avec l'incessante collaboration des équipages, et la harcelante intervention des « patrons ». Plusieurs atterrissages par QGO viennent d'ailleurs d'être rendus beaucoup plus aisés, par la ressource visuelle qu'apporte cette ligne d'approche. Certes, les difficultés sont énormes pour obtenir du matériel, et l'ingénieur Baldino déploie la plus grande activité pour faire de la récupération en attendant la livraison des commandes passées. Dans le but de connaître les ressources disponibles sur les différents terrains, une sorte de tour de France est entrepris sur son initiative. En liaison constante avec Daurat et Vanier, M. Baldino est souvent au Bourget. On arrivera ainsi à la mise en service d'installations souvent hétéroclites, au fonctionnement parfois hasardeux, mais qui, avec la bonne volonté et même le dévouement de quelques-uns, permet quand même de progresser vers l'objectif poursuivi. Et dans cette volonté opiniâtre du but à atteindre, si Daurat occupe une place prépondérante, l'action permanente et efficace de M. Baldino doit être utilement soulignée.

De la sorte, et malgré l'amélioration progressive des moyens, les consignes de QGO manquent encore de souplesse et restent trop souvent appliquées avec une rigueur excessive, au gré de la Postale.

La persévérance cependant l'emportera.

## IX

1947

Bien avant la guerre, les Allemands volaient déjà à peu près par tous les temps, été comme hiver, de jour et aussi de nuit avec leurs Junker-52. Une expérience systématiquement réalisée leur avait prouvé que ces machines étaient parfaitement utilisables ainsi. Elles avaient fait leurs preuves dans les plus rudes conditions atmosphériques.

Le profil de l'avion, sa faible vitesse, les tôles ondulées qui componaient sa structure, n'offraient au givrage qu'une prise négligeable.

Ne s'en étant guère souciés jusque-là, les services officiels français découvrent, à la fin de 1946, la nécessité de faire équiper les Ju-52 de dégivreurs pneumatiques.

Malgré les véhémentes protestations des utilisateurs postaux qui objectent que l'avion sera alourdi, freiné, qu'il perdra une partie de ses qualités de vol, la décision des bureaux ministériels est sans appel. Et le F-BALN est équipé.

Par suite de beau temps, ses deux premiers voyages en ligne ne justifient pas l'utilisation d'un nouvel équipement et se passent

sans incident sérieux, hormis le changement de trois pompes à vide.

Toutefois, les rapports des pilotes concluent à une diminution sensible de la maniabilité, et ceci dans les meilleures conditions de vol. Comme la partie pneumatique des dégivreurs recouvrant l'empennage ne peut être utilisée — la déformation du profil déséquilibre l'appareil — les pilotes laissent d'autant plus percer leur inquiétude en cas de panne de moteur.

D'importants incidents ne vont d'ailleurs pas tarder à justifier ces craintes.

Au troisième voyage, quarante-cinq minutes après le décollage du Bourget en direction de Lyon, Clément voit brusquement son pare-brise inondé par l'huile du moteur central. L'huile sort par tous les orifices, et rend le pare-brise complètement opaque. C'est une manifestation du système de dégivrage, due à une contre-pression du retour d'huile au puisard.

Auxerre est heureusement dégagé, et Clément peut s'y poser de justesse, presque en aveugle, avant que le moteur soit grillé. Par précaution cependant, un camion part du Bourget avec un moteur de rechange et une équipe de monteurs pour en effectuer le changement.

L'expérience est concluante aux yeux de Daurat; sous prétexte de préserver les avions d'un givrage des plus aléatoires, on crée des sources de pannes supplémentaires particulièrement dangereuses. Les Ju-52 de la Postale voleront donc avec les dégivreurs, puisque tels sont les ordres supérieurs, mais la consigne sera de ne pas les utiliser.

Le surlendemain, Clément ramène l'avion dépanné au Bourget. La visibilité est mauvaise et les instructions de QBI en vigueur. En procédure d'approche, cette fois c'est le moteur droit qui tombe en panne, rendant encore plus scabreuse la

maniabilité de l'appareil. Ayant reçu la priorité accordée à l'urgence de la situation, Clément se pose directement, sans même faire de variation.



Les QBI tombent à l'improviste sur les équipages en vol sans qu'aucune prévision les ait mis en garde. Les QGO succèdent alors aux QBI, et les avions souvent renvoyés d'un terrain vers un autre, sans que la météo puisse fournir une prévision valable.

Le 27 janvier, un avion anglais part de Londres dans un brouillard épais et, par suite de QGO, ne peut se poser au Bourget. Les services du contrôle de la Région parisienne le dirigent sur Bordeaux, où l'attend une interdiction d'atterrir, puis il est orienté vers Toulouse, où sévit également un QGO impératif. Il retourne donc sur Le Bourget, qui le déroute sur Cormeilles où la brume est tout aussi dense. Dans l'impossibilité d'obtenir un terrain praticable, et ses réserves de carburant s'épuisant, il remet le cap sur l'Angleterre.

Quelques heures plus tard, on apprendra qu'il n'a pu atteindre un aérodrome, et s'est écrasé en panne d'essence sur la côte anglaise.

Cette année, le froid sévit dans le Midi. A Marseille, il fait 4° au-dessous de zéro et la neige a fait son apparition. La piste du terrain de Marignane est recouverte d'une couche de 25 centimètres, et le terrain est déclaré impraticable.

Le service postal vers le sud-est est donc assuré directement de Lyon à Nice, et vice-versa.

Le même jour, 27 janvier, Brun, qui remonte le cargo depuis Alger, se trouve davantage gêné par la suppression de l'escale de Marseille, car un fort vent debout ralentit considérablement sa marche. Montpellier et Perpignan, qui pourraient être uti-

lisés comme escales techniques, signalent 40 centimètres de neige et, pas plus que Marseille, ne disposent de moyens pour déblayer leurs pistes.

Brun continue donc sa route sur Lyon, qu'il atteindra sans grande réserve, cependant que Corveler, poussé par le vent favorable, accomplira plus aisément Lyon-Alger. Et les jours suivants, l'habitude s'établira « d'oublier » une région dont l'aérodrome engourdi sous la neige, ne semble manifester aucun désir de voir reprendre son activité.

Puis la neige du sud remonte vers le nord, et fait son apparition dans la région parisienne. Le matin du 1<sup>er</sup> février, les chasse-neige du Bourget sont en action, et Vanier s'efforce d'obtenir l'autorisation des départs aux horaires fixés, notamment pour l'avion à destination d'Alger.

Malgré les 15 centimètres recouvrant encore la piste nord-sud, celle-ci est parfaitement visible, et un décollage immédiat ne présenterait aucune difficulté spéciale. Mais l'annulation du QGO ne sera accordée qu'après déblaiement total, ce qui nécessitera près de deux heures d'attente. Deux heures de retard qui se retrouveront le soir, et feront arriver les avions de nuit à leurs terminus. Pour cette raison, un de ceux-ci n'arrivera jamais à destination. En effet, le DC-3 de la ligne régulière sur le Portugal, piloté par Porta accompagné du radio Montel, pris dans le mauvais temps de nuit à l'approche de Lisbonne, va s'écraser sur les collines de Cintra, avec onze passagers à bord et quatre membres d'équipage...

Dans la nuit du 11 au 12 février, nouvel incident qui hérissé Daurat. La météo fait passer à Vicens et à Clément des informations d'atterrissage franchement mauvaises pour Le Bourget. Leur exactitude est d'ailleurs vivement contestée par Daurat, qui ne peut cependant s'opposer à leur transmission.

Venant de Lyon, Vicens fait une procédure d'arrivée avec un plafond signalé de 70 mètres, et une visibilité horizontale de 500 mètres. Bien aligné sur le QDM 266, il se présente pour atterrir face à l'ouest. Mais, poussé par un vent de nord-est, c'est-à-dire de trois quarts arrière dépassant 30 km-h, il est beaucoup trop long et ne peut se poser. Pour cette raison, il met alors en doute auprès du contrôleur les possibilités d'atterrissement dans de pareilles conditions. Celui-ci lui interdit en conséquence toute nouvelle tentative, et le déroute sur Lyon.

Clément, qui vient de Bordeaux, n'est pas de cet avis et insiste pour se poser. Le pilote a d'excellentes raisons pour faire prévaloir sa demande, signalant sur son parcours des difficultés de vol par suite d'un fort givrage à toutes altitudes. Mais le contrôleur reste intraitable; il refuse à Clément l'autorisation de tenter un seul essai, et lui signifie de rejoindre Lyon.

Mais Clément n'ira pas à Lyon; il se posera à Auxerre, dans des conditions certainement plus scabreuses que s'il avait atterri directement au Bourget.

Resté près du guettement à l'entrée de piste, Daurat ne voit pas ses avions passer comme prévu sur l'axe d'arrivée. Il rejoint rapidement l'aérogare pour y apprendre leur déroutement. Il va alors chercher le chef-météo et l'emmène sur la piste. Sur place, Daurat fait ainsi remarquer que les renseignements, observés depuis la météo et transmis à Clément et Vicens, ne correspondent pas du tout à la réalité du lieu d'atterrissement. Daurat démontre encore que, plus exactement renseigné pour sa part, le contrôleur n'aurait certainement pas refusé une demande de renouvellement d'essai pour Vicens, et il aurait donné son accord à Clément. Le chef-météo en convient.

— En attendant, soliloque Daurat, la poste n'est pas là!

Le matin du 12 février, l'avion de départ sur Alger n'a pu

décoller du Bourget qu'à 11 h 45, c'est-à-dire avec trois heures de retard. Il a fallu attendre l'effet du sel répandu sur la piste, et qui devait faire fondre une légère couche verglacée. L'autorisation de ce départ peut d'ailleurs être considérée comme une faveur insigne, car le QGO n'est pas levé. Clément restera à Auxerre et Vicens, à Lyon.



Les jours et les nuits qui suivent n'apportent pas de modification sensible à la conception du rôle des organismes de l'administration. La politique du « parapluie » et de l'irresponsabilité creuse son sillon; elle se propage en chaîne dans les rouages des différentes activités, où de curieuses initiatives voient le jour.

C'est ainsi que le léger verglas sur les pistes vient de permettre la diffusion d'une formule nouvelle : QGO technique. Le terme est plaisant.

Le 13 février, Daurat décide de provoquer une conférence avec les prévisionnistes au siège météo du Bourget.

— Ce qui nous intéresse, leur explique Daurat en substance, ce n'est pas que vous inscriviez au bas d'une feuille, dite de protection, la formule « risque de brume ». Ces trois mots ne nous apportent aucune aide, et ne protègent réellement que vous. Mais là n'est pas l'objectif à atteindre. En dehors des formules administratives périmées qui ne représentent aucun apport utile, recherchons donc ensemble les éléments propres à nous permettre une efficacité accrue. Ne faisons pas de nos rapports une sorte de jeu stérile, par lequel vous cherchez à vous abriter derrière des consignes que, pour notre part, et avec opiniâtreté, nous nous efforcerons de bousculer.



Les brillants résultats obtenus jusqu'à présent laissent prévoir une nouvelle extension des programmes attribués aux lignes postales. On parle beaucoup d'un Paris-Marseille-Alger de nuit, et d'une transversale Bordeaux-Toulouse-Marseille. Il est également question d'une ligne Paris-Lille, ainsi que Paris-Marseille direct.

Les mêmes bruits laissent entendre que des DC-3 version cargo seraient affectés à la Postale, pour assurer le transport d'un fret qui devient de plus en plus volumineux.

Mais de telles perspectives nécessitent un potentiel conséquent d'avions et d'équipages. Or, malgré la vive insistante de Daurat à réclamer les uns et les autres, les Ju-52 attendus depuis longtemps pour permettre une exploitation moins tendue en machines n'arrivent toujours pas. Les pièces de rechange, indispensables à un entretien rationnel, restent également à l'état de promesses. Pour celles-ci, on a pu trouver un argument de valeur; le responsable en est le conflit d'Extrême-Orient, selon le mot d'ordre : tout pour l'Indochine.



Le matin du 15 février, il fait un temps magnifique, et exceptionnel pour la saison. Un ciel dégagé, une excellente visibilité, pas la moindre trace de brume; un temps frais, mais sans menace de neige, de verglas, ou autre perspective propre à offrir un obstacle quelconque au respect absolu des horaires.

Au Bourget, deux Languedoc viennent de quitter l'aire de stationnement, et s'acheminent vers la piste de décollage avec

leurs passagers. L'ambiance est d'autant plus sereine, qu'on peut enfin envisager une période de régularité sur les lignes commerciales.

L'un des deux appareils se met à peine en position de départ, qu'il reçoit l'ordre lumineux de revenir au parking. Le second suit bientôt.

Renseignements pris, il s'agit d'une nouvelle disposition de règlement prévoyant que, désormais, chaque appareil ne pourra circuler dans la zone contrôlée de la région parisienne que s'il est muni de la radiotéléphonie. Et chacun, parmi les exploitants, comprend mal la soudaine rigueur de ces impératifs, qui paralySENT une reprise déjà extrêmement laborieuse de l'activité des lignes pour passagers.



Le printemps arrive doucement, coupé d'alternatives diverses. Au début d'avril, le beau temps semble cependant s'établir, ce qui permet de lâcher, seuls, les derniers pilotes encore à l'entraînement. Andréani, Cahouet et Daudon, volent maintenant régulièrement le jour sur Alger. Pour la nuit, Beaugourdon et Lefèvre viennent d'obtenir l'accord définitif de Clément. Dans quelques jours, ce sera le tour de Chartrain et Graugnard.

Le matériel arrive enfin, unité par unité, et comprend maintenant seize machines. Mais, pour en assurer un entretien convenable, il manque encore des mécaniciens. L'absence de personnel qualifié est d'autant plus sensible, qu'il est question d'assurer la ligne de nuit sur Alger à partir du 1<sup>er</sup> mai.

L'équipage Chevrier-Quenée-Haman vient d'ouvrir le service sur Casablanca, via Oran. Un autre service tri-hebdomadaire, réservé au fret et colis-postaux, fonctionne également jusqu'au

grand port marocain, en passant par Lyon-Marseille-Alger-Oran.

Inaugurée par Brun au départ d'Alger, avec Daurat en passager, la ligne de nuit commence comme prévu. En sens inverse ce même jour du 1<sup>er</sup> mai, Clément assure le départ de Paris.

Les avions sont progressivement équipés d'un matériel de radiotéléphonie V. H. F.<sup>1</sup> fourni par les militaires, qui donne entière satisfaction.

Tous les pilotes en stage sont maintenant lâchés par Clément. Pour quelques-uns d'entre eux, il restera à parfaire l'entraînement de nuit, avec un atterrissage dans la brume.



Vers le 10 juin, c'est-à-dire un peu plus d'un mois après la mise en route des nouveaux services, la régularité s'établit.

Cette belle équipe s'épanouit sans heurts dans une ambiance morale qui rappelle celle de l'époque dite héroïque, et le grand public apprécie la qualité de résultats aussi rapidement obtenus, car il en perçoit la solidité.

Mais une lettre du ministère des P. T. T. vient jeter une ombre sur un démarrage aussi encourageant. Pour des raisons d'économies, il est décidé la suppression de la ligne Paris-Nice à partir du 15 juin. Puis un peu plus tard, au gré de la Direction postale, celle de Paris-Pau.

Daurat et son équipe sont consternés et, devant l'évidente prospérité d'un système en plein essor, ne peuvent croire à la possibilité d'une pareille décision. Bien entendu ils protestent avec une véhémence débridée, et apprennent que le ministre

1. V. H. F. : Very High Frequency (Très Haute Fréquence).

des P. T. T. a dû céder à une très forte pression des « ambulants » qui voient, dans le développement d'un courrier aérien aussi régulier, une menace grave pour leur situation.

Encore que les chemins de fer ne soient pas à l'abri d'accidents, la nuit du 4 au 5 août allait apporter aux détracteurs des services postaux aériens un argument de grand poids.

L'équipage Cahouet-Ducoudray-Salle, parti de Nice pour Marseille sur le F-BANB, pris dans les orages sur la Provence, percute vers 22 heures les collines de la Sainte-Baume, à une vingtaine de kilomètres de Marseille.

Les premiers renseignements signalent que le pilote Cahouet et le mécanicien Salle, tués sur le coup, sont calcinés. Seul, le radio Ducoudray, projeté à une centaine de mètres de l'appareil, mais atrocement brûlé, a pu être transporté à l'hôpital d'Aubagne. Quelques heures plus tard, Vanier arrive à son chevet. Il recueille ainsi un témoignage succinct, exprimé dans un admirable sursaut de courage, et permet de reconstituer le drame.

— Nous étions à 1 700 mètres, dira Ducoudray, et je venais d'informer Cahouet surtout de ne pas descendre, car je m'étais aperçu que Marignane me passait des QTE au lieu des QDM. Puis il s'est produit un choc violent, suivi d'une grande flamme et... je ne sais plus!

L'enquête, menée par Vanier accompagné de Gonin, est rapidement établie; ce sont toujours des concours de circonstances jouant dans le mauvais sens qui orientent vers les catastrophes.

Pour l'équipage du F-BANB, un vent arrière beaucoup plus fort que celui estimé; des nuages intermittents, mais épais permettant d'identifier dans les trous une ville ou un repère qui ne sont évidemment pas ceux que l'on croit; des orages interrompant la permanence des liaisons radio dont les relèvements seront ensuite entachés d'une erreur de 180°; et l'absence de tout

contrôle complémentaire de navigation par suite de la fermeture des gonios V. H. F., la nuit.

Éclaboussé d'essence enflammée, Ducoudray s'est efforcé d'ouvrir la porte latérale du Ju-52. Ne pouvant y parvenir, il se précipita, véritable torche vivante, vers le fond de l'appareil, ouvrit la porte arrière et sauta dans le vide, dévalant une centaine de mètres dans les éboulis de pierres. Ce qui explique l'endroit où il fut retrouvé par les sauveteurs avant d'être transporté à l'hôpital d'Aubagne où, trente-six heures plus tard, il devait mourir dans d'atroces souffrances, devant sa mère et sa femme.

Le lendemain même, la chaîne des gonios militaires V. H. F. appelée des « Galets » fonctionnait et, quelques jours plus tard, le gonio V. H. F. de Marignane était enfin mis en service.

Il est certain que si, faisant droit aux nombreuses demandes d'amélioration formulées par Daurat et Vanier depuis bien longtemps, une au moins de ces deux ressources avait fonctionné, l'accident aurait été évité.

Les journalistes de la grande presse, toujours à l'affût d'une nouveauté, découvrent alors la Postale. La régularité obtenue avec de précaires moyens les surprend un peu. A l'intention d'un large public, ils veulent savoir et diffuser comment une équipe est arrivée à un tel résultat. On reparle forcément de la Ligne, de l'esprit des pionniers de l'époque héroïque.

Le 10 juin, une grève des chemins de fer offre l'occasion d'un rebondissement dont la presse fait largement état. Pour faire suivre le courrier en souffrance vers Lyon, Marseille et Bordeaux, des services spéciaux aériens sont sollicités. En moins de trente-six heures, ils achemineront plus de trente et une tonnes de lettres.

Et le trafic ferroviaire reprend normalement le 13 juin. A la

suite des éminents services rendus pendant la grève, le président du Conseil, Ramadier, promet le maintien des lignes. Mais une intense activité est alors déployée de part et d'autre ; les uns pour conserver le maintien des lignes, les autres pour obtenir leur suppression. Les députés, les Chambres de Commerce, les syndicats, tout le monde s'en mêle, diversement.

Le samedi 14 juin, un communiqué apprend que la suppression de la ligne Paris-Nice est suspendue, et fera l'objet d'un examen en Conseil des Ministres l'après-midi même. Le soir, on apprend qu'une décision ne pourra être prise qu'après la discussion du budget des P. T. T., prévue vers la fin du mois. C'est un répit de bon augure.

Entre-temps, la presse prend ouvertement parti et pousse une offensive générale en faveur du maintien, et même de l'extension, des lignes postales ; ce qui entraîne d'importantes polémiques chez les parlementaires. La décision intervient le 12 juillet avec le vote, par la Chambre, des crédits pour l'Aviation postale de nuit. La cause est entendue.

Toutes ces discussions, plus ou moins passionnées, auront en tout cas atteint un objectif : celui de mettre mieux en lumière une forme d'activité nationale qui devait, par la suite, fournir de nombreuses occasions de fierté.

Mais la rénovation du matériel s'impose et, malgré les services rendus, les Ju-52 ne correspondent plus à une flotte qui doit être modernisée pour conserver, et accroître, les avantages acquis. Quatre DC-3 ont bien été promis pour juin. Mais, provenant des surplus américains, ils sont toujours en cours de révision à l'atelier de l'Air à Alger. Il ne semble pas qu'ils puissent être prêts avant la fin du mois d'août, et peut-être même le courant de septembre.

En attendant, les lignes tournent néanmoins remarquablement.

Dans la nuit du 28 au 29 juillet, Vanier ressent une émotion puissante. Il ne s'agit pourtant que de l'appel banal d'un téléphone relié avec l'extérieur...

De Lyon, c'est le mécanicien Nubalde qui alerte Vanier. Sa voix est entrecoupée, et il semble ému au point d'avoir de la difficulté à pouvoir s'exprimer :

- Allô ? Monsieur Vanier ?... Il y a... ici... un accident...
- Vanier le bouscule assez rudement, ce qui n'arrange rien :
- Quoi ? Allons, dites vite. Qui ? Où ? Comment ?...
- Eh bien, voilà !... C'est M. Graugnard...
- Alors ? A-t-il du mal ? Est-il, sont-ils blessés ?
- Euh, non ! Mais il a embouti l'aérogare !

Vanier respire. Maintenant il a tout le temps d'écouter les explications.

Venant de Nice et Marseille, Graugnard, un peu long à l'atterrissement, s'est beaucoup servi de ses freins en fin de course. Ils ont chauffé, perdant leur efficacité, et Graugnard s'est d'abord arrêté dans l'herbe, moteurs coupés. Puis il a remis en route pour revenir très lentement jusqu'au parking. Coupant à nouveau les moteurs bien avant l'aérogare, il pensait s'arrêter quelques mètres plus loin. Mais l'avion poursuivit sa course et, de l'aile gauche, accrocha le bâtiment de l'aérogare. En pivotant, le moteur droit rasa une barrière, assez résistante pour descendre deux radiateurs d'huile ainsi qu'une partie du capotage.

Un équipage (Corveler, Oury, Le Traon), est hâtivement récupéré, et décolle pour Lyon à 01 h 30. Ils seront de retour au Bourget, avec le courrier, à 06 h 30.



A la fin de l'été, une ligne d'approche par plots au sodium est mise en service à Pau. Le principe même de cette ligne, identique à celle du Bourget, allait ouvrir l'ère d'une active polémique entre les tenants de la ligne à gauche et ceux, d'inspiration anglo-saxonne, de la ligne médiane. Comme il s'agit là d'un très important point d'histoire, conditionnant le rendement même des lignes, il sera fixé en détail dans l'ordre chronologique des faits.

Une période de brume dans le sud-ouest permet justement l'utilisation régulière et appréciée de la ligne d'approche de Pau. Seule la tension d'alimentation parfois insuffisante, rend les plots assez peu apparents par visibilité réduite.

Dans la nuit du 3 au 4 octobre, Pau signale une visibilité inférieure à quatre cents mètres. A l'arrivée, le pilote Liaudet redresse sa machine trop haut et l'écrase au sol, sans dommage pour l'équipage et le chargement. Seul, le mécanicien Duprat montre une légère coupure sans gravité au sommet de la tête. Daurat, qui était passager, signale l'avion irréparable, et demande un dépannage.



Et l'on arrive au second anniversaire de la reprise de l'exploitation postale. En moins de deux ans, Clément a passé environ cinq cents nuits en l'air. Avec ses camarades, il a examiné toutes les faces du problème de l'atterrissement tous temps, et peut alors établir les normes précises des moyens nécessaires et propres à assurer une régularité intégrale pour les déplacements aériens.

Dans un document peu diffusé à caractère strictement pro-

fessionnel, Clément expose le point de vue expérimental de l'équipe de la Postale de nuit. Le chef-pilote résume en cela l'action et les idées de Daurat sur cette capitale question. Ce petit chef-d'œuvre de concision marque un tournant décisif dans l'histoire de l'air. Il inspirera encore longtemps les chercheurs de bonne volonté, désireux d'obtenir une amélioration réelle dans le rendement des lignes aériennes.

« Le C. E. P. M. (Centre d'Exploitation Postal Métropolitain), écrivait Georges Clément, a maintenant acquis une indiscutable expérience en matière de balisage. Pour la communauté, il importe de recueillir le fruit du travail ingrat, sans panache, et souvent pénible de nos équipages, afin d'augmenter la sécurité et la régularité de nos lignes, en faisant reculer la limite des QGO jusqu'à leur suppression. »

Plus loin, Georges Clément considérait les deux aspects du balisage de jour ou de nuit, selon qu'il s'agissait d'une arrivée par visibilité normale ou suffisante, ou bien réduite par une brume à la contexture toujours différente.

« Pour un *balisage normal* de nuit, les deux côtés de la piste seront délimités par des feux à incandescence tous les 50 mètres. Pas de feux encastrés, qui présentent les inconvénients de manque d'étanchéité, d'angles morts, d'occultation facile par herbes, terre, etc. Il est préférable d'installer des feux hors sol, constitués par de petites pyramides en tôle surmontées d'une lampe de 40 watts découverte. Les obstacles ainsi érigés sont sans danger.

« Les extrémités de la piste seront nettement marquées par des feux bicolores, verts vus de l'extérieur, et rouges vus de l'intérieur. Chaque extrémité de la piste sera barrée par une série de feux bicolores. Quoique la manœuvre d'atterrissement ne doive être effectuée que si l'appareil a franchi le seuil à altitude et vitesse convenables, il peut être utile d'indiquer au pilote l'approche

de la fin de piste. Pour cela, il suffit d'alterner feux rouges et blancs sur les 500 derniers mètres du côté gauche de la piste, et dans chaque sens.

« De jour, la piste en dur se distingue nettement. Il est toutefois utile d'en marquer l'entrée par une ligne transversale de triangles blancs, l'axe par une bande blanche continue, et les indications de distance par des barres blanches en nombre croissant sur le côté gauche, et tous les 500 mètres. »

Ayant ainsi précisé les règles du balisage en général, Georges Clément abordait alors la partie la plus importante de l'exposé, celle concernant le balisage de brume.

« De nuit, par visibilité réduite, la lumière jaune offre le contraste maximum sans éblouissement, chaque feu normal de piste étant doublé d'un feu jaune, dit de brume.

Malgré leur perfection croissante, le guidage par les moyens radioélectriques est insuffisant. Par raison de sécurité, la présentation doit donc se terminer à vue. Ceci sera facilité en faisant précéder le côté gauche de la piste dans le sens de l'arrivée, par une ligne d'approche de l'ordre de 2 kilomètres constituée de feux jaunes distants de 50 mètres. Afin d'éviter la confusion entre *feux de piste* et *feux d'approche*, des feux rouges seront intercalés entre les feux jaunes de la ligne d'approche. En outre, des indications de distance seront fournies par une première ligne transversale de feux rouges à 800 mètres du seuil de piste, une seconde ligne de feux jaunes à 400 mètres<sup>1</sup>. »

1. Ces conceptions générales ont, depuis, été considérées, retenues, standardisées, et appliquées avec quelques modifications légères :

1<sup>o</sup> La longueur de la ligne d'approche pourra être sensiblement réduite et ramenée à 1 kilomètre, à la condition de disposer d'un I. L. S. de fonctionnement parfait.

2<sup>o</sup> Les standards retenus en distance du seuil de piste comprennent trois lignes transversales : la première composée de feux jaunes à 900 mètres du seuil de piste;

De jour, les feux rouges seront plus visibles en raison de la supériorité de contraste de la lumière rouge. Une suite de bandes blanches sur la ligne d'approche et dans son sens, sera un complément très appréciable malgré son apparente simplicité.

Et Georges Clément continuait l'exposé technique par une analyse de la particularité des feux.

« La lumière colorée à la source, disait-il, est de beaucoup préférable aux écrans de couleur qui absorbent environ 80 % de la puissance lumineuse. Le sodium est donc indiqué pour les feux jaunes, et le néon pour les feux rouges.

« Les feux de piste et d'approche au sodium seront constitués par des projecteurs de 140 watts à réflecteur cylindro-parabolique donnant un faisceau principal d'une ouverture de 30°. Une aération permettra d'éviter la condensation. Les feux d'approche au néon n'existant pas sous forme de projecteur, ceux-là seront constitués par des feux omni-directionnels de 400 watts, hors-sol et posés sur un réflecteur évitant les pertes de lumière vers le bas.

« Sur les projecteurs au sodium, le bord avant du faisceau principal sera orienté à la verticale, ceci pour plusieurs raisons. D'abord, la partie du faisceau située à l'avant de la verticale du projecteur dans le sens de la marche serait perdue. Ensuite, l'orientation verticale augmente évidemment la portée en altitude. La sécurité est donc accrue par la possibilité du contact précoce avec la ligne d'approche. En effet, si l'on admet que, pour un certain type de temps, un projecteur orienté verticalement est aperçu à 200 mètres d'altitude, le même projecteur, orienté horizontalement par le même temps, sera aperçu à

la seconde faite de feux rouges, à 600 mètres; la troisième de feux jaunes, à 300 mètres.

Ces dispositions s'harmonisent d'ailleurs sur celles qui régissent la ligne d'approche « axiale », dite ligne Calvert, dont il est largement parlé plus loin.

environ 52 mètres d'altitude. En fait, le faisceau restant dans la partie inférieure du brouillard qui est la plus dense aura une portée moindre, et c'est vers 35 mètres d'altitude qu'il sera perceptible.

« Enfin, les feux réglés à la verticale sont, en pratique, visibles par tous temps à 100 mètres d'altitude. Leur lueur dans la masse nuageuse, souvent visible à 300 et 400 mètres, permet un contrôle de la variation et de la manœuvre d'approche. »

Et Clément termine ce documentaire par quelques conseils pertinents sur l'utilisation des projecteurs de bord dont la facilité, dit-il, apportée pour l'atterrissement par beau temps n'est qu'apparente au début de l'entraînement de nuit. En effet, la notion de plan donnée par l'ensemble du système lumineux visible par le pilote, se révèle bien vite préférable à la vision limitée d'une partie de piste dans le faisceau d'un projecteur. En outre, par brume ou brouillard les projecteurs de bord sont très dangereux, car le halo formé par la diffusion du faisceau dans la masse nuageuse éblouit le pilote. Ce sont des raisons suffisantes pour ne pas s'habituer à atterrir aux projecteurs de bord par beau temps.

« Ajoutons enfin, concluait Clément, que l'emploi des projecteurs de bord doit être limité au roulage au sol, au repérage des obstacles non balisés aux abords de terrains mal connus, à l'atterrissement sur terrain non balisé, ou, en campagne, comme complément des fusées éclairantes. »

X

## DE 1948 A 1949

Vers la fin de 1948, Daurat est pressenti pour prendre la direction du réseau d'Air-France, à Orly. Activement sollicité, il accepte sans enthousiasme. Il quitte donc la Postale, non sans conserver un droit de regard sur son fonctionnement et y revenir, dit-il, dès qu'un peu d'ordre aura pu être mis dans la lourde organisation qui, à Orly, groupe près de cinq mille personnes.

Longtemps souhaitée par ceux qui connaissaient bien Daurat pour avoir travaillé avec lui, et le savaient capable de remettre en bonne voie n'importe quelle affaire à base de contacts humains, son appel à la direction d'Orly semblait toujours avoir été différé pour des questions de principe. Il apparaissait, en effet, que la qualité sans faille et la trop forte personnalité de l'intéressé pouvaient constituer pour lui un handicap, au regard de certaines conceptions.

Auréolée d'une incomparable et unique expérience, l'arrivée de Daurat à Orly allait imprimer une évolution quasi magique dans le fonctionnement de ce centre dont, sous des influences diverses, on pouvait alors craindre l'éclatement.

Selon une ligne de conduite qui n'avait jamais varié, Daurat désirait obtenir un résultat en profondeur. Et il l'obtint, au prix d'un travail acharné, dont la persévérance ne se démentit point durant ses quatre années de présence à la direction de ce centre essentiel. Surveillant la marche des Long-Courriers depuis son nouveau bureau, il téléphonait souvent la nuit au Bourget, et demandait à Vanier les nouvelles des avions postaux.

Dès le départ de Daurat, son successeur, Vanier, est l'objet d'une persuasion, à l'échelon le plus élevé, d'avoir à laisser intégrer la Postale dans le réseau d'Air-France au Bourget.

La constante progression des lignes postales situe pour le seul mois de décembre 1948, deux cent vingt tonnes de lettres transportées dans le mauvais temps d'hiver, avec un rendement dépassant 98 % de régularité.

Devant l'excellence d'un tel bilan, Vanier est à la fois ravi et inquiet. Il informe Daurat des pressions dont il est l'objet. Ce dernier l'incite vivement à résister.

Dans une note détaillée, Vanier fait alors un large exposé de l'organisation du réseau postal qui, avec un personnel réduit, obtient un rendement incomparable, et poursuit en expliquant les inconvénients que présenterait l'intégration de la Postale dans un autre centre d'exploitation.

La livraison des nouveaux DC-4 à Orly va permettre à ce centre d'assurer désormais le transport du fret, et le personnel en excédent à la Postale sera récupéré pour renforcer les lignes long-courriers.

Ramené à l'exploitation des lignes métropolitaines, le Département postal va pouvoir encore mieux concentrer ses efforts vers le but recherché du rendement total.

Ainsi de nombreux navigateurs deviennent disponibles pour

aller étoffer les secteurs d'outre-mer en plein développement. Les pilotes Ricaud et Rondet sont affectés à Dakar; Chartrain et Graugnard à Tananarive. Après son terrible accident dont les conséquences demandent encore de grands ménagements, Gobert passe à la Région Europe. Andréani part pour l'Afrique du Nord, à la Compagnie Air-Tunisie, filiale d'Air-France.

Après cette dispersion, l'effectif postal est ainsi ramené à une dizaine d'équipages. Clément demeure chef-pilote, en même temps qu'il assure des voyages sur DC-4 à Orly.

Vanier reste avec trois anciens du secteur, dont deux sont promus agents d'opérations : Darqué et Marsaut. Bertin demeure chef d'atelier avec une fidèle équipe d'entretien du matériel.

Pour Vanier, le premier et permanent obstacle à vaincre est d'obtenir la levée automatique des QGO pour les avions de la Postale. Certes, des tolérances ont été accordées, et la plupart des commandants d'aérodromes, quotidiennement harcelés, se laissent généralement flétrir et admettent les dérogations demandées. Mais ces autorisations n'ont aucun caractère officiel.

Le 1<sup>er</sup> mars 1949, un inspecteur financier des P. T. T. vient inspecter les lignes postales. Vanier en profite pour lui exposer l'intérêt présenté par l'ouverture des nouvelles lignes demandées avec insistance par différentes Chambres de Commerce. Il apparaît, en effet, qu'une transversale Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Lyon rendrait les plus grands services, et serait sans incidence sensible sur le budget général de l'exploitation.

Contacté par Daurat, le ministre des Travaux Publics, M. Christian Pineau, serait d'autant plus acquis à cette idée que le prix de la lettre transportée par avion est à peine plus élevé que celle acheminée par fer.

Depuis qu'Orly assure l'écoulement total du fret avec sa

flotte DC-4, la concentration de l'activité, maintenant axée sur les lignes postales métropolitaines, porte tous ses fruits.

Durant ce premier trimestre de 1949, pour les deux lignes Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau et Paris-Lyon-Marseille-Nice assurées de nuit dans chaque sens, neuf tonnes de lettres ont été *quotidiennement* transportées, avec un rendement absolu de 100 %.

L'effectif utile en personnel se trouve réduit à huit équipages complets. Les pilotes Daudon et Augoyard partent pour Dakar. Les radionavigants Graffin, Monereau, Raymond, Simon, Boyer et Fraillon sont affectés massivement à la Région Europe au Bourget. Avec l'inusable Ju-52 F-BFFN, Tuduri assure même un convoyage de moteurs jusqu'à Madagascar, pour dépanner un DC-4.

Mardi 29 mars, le directeur général des P. T. T., M. Le Mouel, a une entrevue avec Vanier. Il lui exprime la grande satisfaction de l'administration postale pour les résultats obtenus qui dépassent, dit-il, les plus optimistes prévisions. Un projet d'ouverture de lignes européennes, établies sur les mêmes bases, est même ébauché. Sur cette lancée cordiale, M. Le Mouel signale à Vanier qu'une croix de la Légion d'honneur pourrait être attribuée à un radio au titre du ministère des P. T. T. A défaut de Prudon, parti pour Orly sur les Long-Courriers, la candidature de Meyzonade est retenue.

Le même soir, il fait beau au départ des deux avions du Bourget. Malgré une visibilité moyenne, le prévisionniste assure qu'il n'y aura aucun risque de brume avant le matin. Ayant flairé l'air, Vanier ne partage pas cet optimisme, et décide d'attendre l'arrivée des deux appareils venant de Nice et de Pau.

A minuit, le brouillard monte et la visibilité s'abaisse rapidement pour devenir nulle en quelques instants. Le Bourget est

mis en QGO. Orly est encore praticable, et Vanier fait transmettre des instructions à Clément et à Lefèvre d'avoir à s'y poser. Puis, avant de partir lui-même pour Orly, il laisse des directives à Darqué, pour faire retourner, si nécessaire, les deux appareils à Tours, où tout sera prêt pour les recevoir.

Après mille difficultés dues à la brume sur la route, Vanier arrive à Orly pour apprendre que le contrôle a impérativement dérouté les deux avions sur Tours.

Dès les premières heures du matin, les cinq tonnes de lettres en souffrance sont réclamées par la poste avec insistance.

Le jour suivant, 30 mars, Vanier reçoit enfin la réponse du ministre à une nouvelle demande réitérée de suppression des QGO pour la Postale. Sous une forme aimable, et avec des circonlocutions toutes administratives, cette réponse est négative.

Le soir du 31 mars à 21 h 30, les prévisions météo sont très optimistes pour la nuit : pas de brouillard avant le lever du jour. Vanier lui, pense que « ça sent la brume », et décide, une fois de plus, de passer la nuit au terrain.

A 23 h 30, la visibilité tombe à 350 mètres, et le QGO est appliqué. Une heure plus tard une légère amélioration se produit, et Vanier en profite pour alerter le commandant Maurice, et lui demander ses intentions. Tous deux se dirigent vers la piste et dès l'entrée, ils distinguent les plots au sodium du nouveau balisage et peuvent dénombrer les 16 lampes. Par conséquent, la visibilité horizontale est de 1 000 mètres au minimum et, malgré un plafond flou qui paraît inférieur à 50 mètres, Vanier obtient qu'une tentative soit accordée à Chevrier rentrant de Bordeaux.

Chevrier fera deux essais infructueux, et sera dérouté. Dès son arrivée à Tours, il informera Vanier que s'étant uniquement

fié à l'I. L. S<sup>1</sup>., il a mal situé la ligne de plots et n'a pu, dans ces conditions, envisager de poursuivre la descente au-dessous de 40 mètres.

— Vous savez, lui réplique Vanier, que l'I. L. S. est encore sujet à de fréquentes distorsions. Avec les QDM habituels sur Moyenne Fréquence, l'alignement aurait pu être facilement corrigé, et vous auriez pu vous poser.

Chevrier en convint.



D'accord avec le ministre et la Direction d'Air-France, la Société des Lampes Mazda et la Compagnie des Signaux ont demandé à la Postale les éléments susceptibles de faire prévaloir leur thèse sur la nature et la qualité de l'éclairage des lignes d'approche, au prochain Congrès annuel de l'Électricité qui doit se tenir à Paris.

Mais, pour l'établissement d'un tel rapport, Vanier ne peut fournir aucun compte rendu utile puisque, dit-il, par visibilité inférieure à 500 mètres le QGO est décreté et l'atterrissement interdit.

Fort des résultats obtenus par la Postale, et spéculant sur des données pour lesquelles il refusait d'autre part les moyens d'en assurer l'expérience, le ministre a invité des délégations étrangères à effectuer, ce soir du 14 avril, un vol de nuit ayant pour but de faire apprécier l'excellence de la ligne latérale d'approche française.

Les Anglais avaient auparavant diffusé des graphiques démontrant l'incontestable supériorité de leur fameuse ligne médiane, dite ligne Calvert, avec laquelle, prétendaient-ils, l'atterris-

<sup>1</sup>. I. L. S. Instrument Landing System (système d'atterrissement aux instruments).

sage était possible par une visibilité inférieure à 100 yards.

L'efficacité de cette ligne axiale était formellement contestée par ceux qui avaient la plus sérieuse expérience de la question, c'est-à-dire par tous ceux de la Postale et notamment par Clément, dont on verra d'ailleurs plus loin l'exposé magistral sur la supériorité pratique de la ligne française.

— Mais enfin, disait Vanier, où est donc chez nos voisins, ce rendement intégral de 100 % que devrait permettre cette ligne soi-disant idéale ?

Et nul écho ne répondait à une question aussi précise.

A 20 h 30, Daurat téléphone à Vanier lui demandant de venir à Orly prendre sa place pour la présentation en vol des balisages d'Orly et surtout du Bourget, aux délégations étrangères. La journée avait, en effet, été particulièrement dure pour Daurat, qui avait dû faire face, à Orly, à une espèce d'émeute fomentée par certains éléments du personnel ouvrier.

A 22 h 30, le DC-3 du C. P. P. N. (Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant), qui vient de Coulommiers où a lieu l'entraînement des pilotes, arrive à Orly.

Les délégations, anglaise, égyptienne, portugaise, etc., sont là, ainsi que les responsables et représentants du Service infrastructure du ministère de l'Air : MM. Duval, Isnard, l'ingénieur Baldino, le commandant Jacquot, d'autres personnalités encore parmi lesquelles un représentant d'Air-France, et Vanier.

Les vingt-deux personnes embarquent, et l'avion se dirige vers la piste de départ. Mais au point fixe une magnéto coupe sur un moteur, et le pilote retourne au hangar pour vérification.

Il est alors décidé de faire venir le second DC-3 de Coulommiers. Il arrive vers minuit.

Cette fois, le décollage a lieu normalement et, après quelques tours au-dessus d'Orly où se remarque la déficience des moyens

électriques, cap sur Le Bourget, qui va être le « clou » de la soirée.

Le temps est beau, et les feux de la piste visibles à plusieurs kilomètres. Les lampes au sodium viennent seulement d'être allumées et apparaissent encore rouges; il faudra un bon quart d'heure pour que, suffisamment chaudes, elles donnent leur pleine et éclatante lumière jaune. Mais les barres transversales rouges, destinées à fixer, sur la ligne d'approche, les distances successives jusqu'à l'entrée de piste, demeurent invisibles. Ce qui, par le truchement de l'équipage, entraîne un laborieux dialogue entre la Tour de Contrôle et l'ingénieur Baldino.

En attendant, l'avion tourne toujours en rond. Les délégués étrangers, qui se sont rendus deux par deux au poste de pilotage pour voir la ligne d'approche au sodium en présentation d'atterrissement, sont revenus à leurs places. Ils ne disent rien; les uns lisent, d'autres sommeillent.

Tout à coup, cependant, une partie des feux rouges intercalés dans la ligne d'approche, et qui ne fonctionnaient pas non plus, s'allument, s'éteignent aussitôt, puis se rallument, pour s'éteindre à nouveau.

La démonstration semble assez probante! Les représentants français ont des mines désolées, et M. Duval donne l'ordre de rentrer.

Après l'atterrissement, on apprendra qu'il s'agissait, en effet, d'une série de relais qui ne s'enclenchaient pas régulièrement malgré les indications des lampes-témoin placées sur le tableau du contrôleur de la Tour.

Un tel système est évidemment très dangereux, car en l'absence du fonctionnement des feux rouges cependant signalés en marche par le contrôleur, le pilote peut prendre la ligne d'approche pour le côté de la piste, et se poser avant le terrain. Mais

il ne s'agit là que d'une question de mise au point durant la période d'essais, et qui devrait demeurer sans incidence sérieuse sur la valeur du système de la ligne d'approche à gauche.

Depuis quelque temps, on parlait d'une grève possible du personnel navigant des compagnies aériennes, et l'activité des syndicats donnait à ces bruits persistants un certain relief.

Une telle perspective apparaissait d'autant plus lourde de conséquences, qu'il s'agissait de la première atteinte morale portée à une profession qui, jusqu'alors, s'était tenue à l'écart des conflits sociaux : par dignité et par état. Mais la nouvelle Constitution nationale, bâclée dans la hâte d'une période déséquilibrée dont elle reflétait l'esprit, autorisait cette atteinte envers un certain ordre, et la paraît même d'une sorte de droit sacré.

C'était trop tentant pour des éléments jeunes, prompts aux mesures extrêmes.

Pressés de prouver leur majorité, les navigateurs ne pouvaient rester longtemps exclus de cette invitation à une démonstration de force.

Devant cette menace de grève, la plupart des anciens du métier ne cachaient pas leur peine et, cherchant à en comprendre les mobiles exacts comme à en analyser les raisons profondes, ils se demandaient pourquoi.

Dès que l'idée de grève fut implantée et trouva du crédit, le métier s'enlisa insensiblement dans la surenchère sans issue des revendications sociales.

Pour parer aux inconvénients consécutifs à un arrêt de travail prévu pour les 7, 8, et 9 mai, le ministre fait porter par les gendarmes un ordre de réquisition aux domiciles des navigateurs.

La grève a tout de même lieu.

Par solidarité, les équipages postaux n'ont pas cru devoir

faire exception aux dispositions collectives, et le transport des lettres est stoppé durant trois jours.

La Direction des P. T. T. manifeste. Elle laisse sous-entendre que si la régularité aérienne devait subir de tels risques dans l'avenir, la poste aurait à nouveau recours à la voie ferrée. L'argument n'a évidemment qu'une valeur assez symbolique, car il faudrait admettre que le transport par fer ne connaisse pas, lui, ces sortes de vicissitudes. Hélas!

Le 10 mai, le trafic est redevenu normal, et les pourparlers se poursuivent entre les syndicats, la Direction d'Air-France, et les Pouvoirs publics.

Au début de juin, le directeur général d'Air-France, accompagné du directeur technique, et du directeur financier, reprennent l'idée de l'intégration de la Postale. Au cours d'une visite au Bourget, ils s'efforcent de convaincre Vanier de l'intérêt que présenterait une telle réalisation, justifiée au premier chef par d'impérieuses raisons d'économies.

Une conférence a lieu le 27 juin. Elle groupe trois représentants d'Air-France de la Région Europe : MM. Jarrier, Scherer et de La Brosse, chargés d'argumenter en faveur de la thèse d'assimilation. Mais le représentant des P. T. T., M. Joder, prend d'emblée une position rigide pour le maintien de l'autonomie ; il laisse entendre que si les conventions d'origine n'étaient plus intégralement observées, le service postal pourrait reprendre sa liberté complète, et envisager la création d'un nouvel Air-Bleu par exemple...

Vanier reste sur ses positions. Il a la preuve que le système est viable et que la Postale doit garder intégralement la direction et l'organisation générale interne, depuis la comptabilité jusqu'à l'entretien.

Quelques jours plus tard, au cours d'une rencontre fortuite,

le directeur général d'Air-France, M. Ziegler, informe Vanier qu'il « a eu gain de cause » ; la Postale restera ce qu'elle est.

En même temps, et sans qu'un rapprochement quelconque puisse être établi entre les faits, Vanier est avisé que le hangar, jusqu'alors occupé par les avions et l'atelier de la Postale, va devoir être rendu au S. G. A. C. C.<sup>1</sup> Il faudra donc que les appareils et les services d'entretien postaux se casent dans les hangars de la Région Europe, dont la place, souligne-t-on, s'avère déjà insuffisante...

Nouvelles démarches, nouveaux entretiens, nouvelles interventions, nouvelles pertes de temps. Puis tout rentre dans l'ordre, provisoirement.

Dans un esprit de conciliation qui semble d'ailleurs unilatéral, la Postale accepterait de quitter Le Bourget, afin de collaborer au regroupement projeté des différentes exploitations à Orly. Et ceci bien que sa régularité risque d'en souffrir, car l'infrastructure d'Orly ne peut en aucun point se comparer à celle du Bourget, à laquelle les postaux ont si intimement collaboré et qui leur permet maintenant un rendement de 100 %.

La proposition sera examinée, mais restera sans suite, perdue sans doute dans le maquis des problèmes à résoudre.



Le 20 septembre peut être considéré comme une grande date dans l'histoire de la poste aérienne.

C'est d'abord le 30<sup>e</sup> anniversaire du début de la ligne Toulouse-Casablanca. Différentes manifestations sont prévues, et notamment la présentation du film *Le Grand Balcon*. Tiré d'un excellent

<sup>1</sup>. Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale.

scénario de Kessel, c'est l'histoire quelque peu romancée des débuts de l'Aéropostale.

Il est également prévu qu'à cette occasion Daurat reçoive les insignes de Commandeur de la Légion d'honneur. Il convient de souligner que la signature du décret de cette distinction, si vivement convoitée par ailleurs, a été « arrachée » au ministre en faveur de Daurat, grâce à l'amitié et à la conviction agissantes de quelques personnalités bien placées, dont M. Héderer, le secrétaire général de l'Aviation civile, et son chef des services de presse, M. Roger Laurent.

La cérémonie de remise a lieu à Toulouse, berceau de la ligne, et fait l'objet d'émouvantes manifestations. Par la même occasion et en récompense de trente années de services assez exceptionnels, Vanier recevra la Médaille d'honneur de l'Aéronautique.



Avec la fin de l'automne la saison difficile réapparaît. Le début d'octobre voit se renouveler l'ère des atterrissages délicats et aussi des discussions avec les services chargés du contrôle et de la sécurité.

Cependant, Vanier semble trouver moins de rigidité dans l'application systématique des règlements, et une atmosphère de meilleure compréhension s'établit.

C'est en 1949 que Le Bourget commença à être apprécié des équipages étrangers. Lorsque la brume couvre la région parisienne, ils délaissent volontiers Orly au bénéfice du Bourget, qui devient un des terrains parmi les mieux équipés d'Europe. Depuis trois semaines, les Constellation de la compagnie américaine T. W. A. (Trans World Airlines) s'y sont posés à de nombreuses reprises.

Le 27 novembre, l'équipage d'un Constellation de la Panair do Brasil a marqué son enthousiasme pour la ligne d'approche à gauche, la déclarant, dans un rapport, beaucoup plus rationnelle que la ligne médiane installée à Londres.

De tels témoignages, spontanément apportés par des étrangers qu'on ne peut taxer de partialité, et que leur pratique de nombreux aérodromes met en mesure de faire des comparaisons, sont des plus encourageants pour l'équipe de la Postale, ainsi que pour les quelques agents et ingénieurs de l'administration qui apportent une collaboration active à l'amélioration du système.

La fin de l'année 1949 se termine sur une note doublement optimiste, mais qui n'autorise cependant aucun relâchement dans la vigilance. En décembre, il se réalisera vingt et un atterrissages par QGO complet, c'est-à-dire par visibilité absolument nulle; et le 30 décembre, en limitant l'essence des quatre avions en vol à une prudente autonomie, il sera transporté pour une nuit, plus de douze tonnes de lettres.

**XI****1950**

Dans les premiers jours de janvier, Daurat et Vanier sont reçus par le directeur général des P. T. T., M. Le Mouel.

Celui-ci exprime à nouveau sa satisfaction pour la remarquable régularité obtenue, qui dépasse maintenant la réputation acquise par les chemins de fer français. Le compliment est de poids.

Les P. T. T. aimeraient étoffer leurs lignes aériennes, et commencer dès que possible par Paris-Lille-Paris, dont la correspondance du soir permettrait déjà une liaison rapide entre le nord et le sud-est-sud-ouest.

Mais il semble que les obstacles majeurs viennent du ministre qui, s'il ne nie point l'admirable qualité des services rendus, est loin d'être convaincu de l'intérêt que présentent des liaisons supplémentaires.

Pour étoffer son argumentation et défendre la cause de la poste aérienne, M. Le Mouel demande à Vanier d'établir une étude très complète de la question.

A l'issue de leur entretien, et malgré les éléments de réconfort prodigués par le directeur général des P. T. T., Daurat et Vanier

ne peuvent faire montre d'un optimisme sans réserve quant à l'avenir.

Ils perçoivent bien que, même dans les proches milieux spécifiquement aérophiles, on admire le travail postal, on s'en sert de plus en plus comme référence politique, mais le principe ne pénètre pas les esprits, et n'est pas soutenu avec la vigueur et la conviction que justifient les résultats acquis.

Heureusement, ces premiers jours de janvier n'apportent pas de préoccupations spéciales dans le déroulement des courriers. Un beau temps général, froid et sec, permet à Vanier de se consacrer plus complètement à l'élaboration de l'étude du prix de revient de la ligne envisagée Lille-Paris, dont le devis apparaîtra d'une modération séduisante.

Rien ne sera décidé pour autant.

Le 27 janvier, Lyon est sous la neige et il fait très froid. La piste est déblayée sur quarante mètres de large, ce qui permet à Tuduri venant de Marseille de se poser dans une espèce de tranchée, bordée de part et d'autre par des talus de neige gelée.

En fin de course, Tuduri dérape sur la piste glissante, et l'empennage de son avion est endommagé. Emportant le matériel de recharge pour la réparation, Clément ira le dépanner; et il ne s'agit là, en somme, que d'un léger incident assez banal.

Mais la Direction des Ports aériens revient sur un fait auquel elle entend donner une ampleur d'autant plus curieuse, que le motif apparaît des plus discutables.

Voici plus d'un mois, dans la nuit du 22 au 23 décembre, ce même pilote Tuduri aurait, selon les Ports aériens, été justifiable d'une infraction au Bourget, pour s'être présenté en direction inverse du sens d'atterrissement donné par la Tour de Contrôle.

Vanier sait bien que rien de semblable ne s'est produit, et que

L'amorce de cette histoire avait été réglée en son temps par un rapport de Tuduri contresigné par Clément, sur le Registre S<sup>1</sup>. Mais, sans qu'on puisse expliquer « officiellement » pourquoi, cette affaire sans objet rebondit soudain cinq semaines après.

La Direction des Ports aériens reprend ce prétexte du non-respect des consignes données, pour faire retirer à la Postale l'autorisation de poursuivre les essais d'atterrissements par QGO!

Vanier réagit vivement, et il obtient un rendez-vous avec M. W., directeur de la D. N. T. A. au S. G. A. C. C., et signataire de la lettre d'interdiction.

Au cours de cette entrevue du 31 janvier, le directeur de la Postale fait tout d'abord observer au représentant de l'administration combien il est regrettable qu'une décision aussi importante puisse être prise sans qu'il en ait été au préalable informé. Il prouve, documents en main, qu'aucune infraction n'a été commise par Tuduri.

M. W. est ébranlé par des évidences dont il ne semble pas avoir eu entièrement connaissance. Pour signer la lettre d'interdiction, il s'est basé sur un rapport, dont d'ailleurs on ne retrouve pas trace.

Vanier profite de cet entretien pour exposer inlassablement une nouvelle fois la nature des services rendus, et la qualité d'un travail qui va bien au-delà des simples apparences.

L'entretien prend fin dans une atmosphère beaucoup plus détendue, mais sans aucune assurance officielle sur le report de cette note. Une enquête doit être ouverte, qui « éclairera » le problème.

<sup>1</sup>. Le Registre S était un registre des réclamations à la disposition des Navigants sur les aérodromes contrôlés. En contrepartie, l'administration disposait du Registre R consignant les infractions relevées. Ces registres n'existent plus sous cette forme.

La semaine suivante, la chance favorise les avions postaux. Ce que l'équipe appelle la chance, c'est l'absence de brume, dont l'apparition pourrait faire appliquer des QGO, cette fois sans appel. Grâce à une dépression très creuse qui sévit dans le golfe de Gascogne, la tempête balaie tout le sud-ouest, et empêche même les navires d'entrer en Gironde, où le vent dépasse 100 km-h. Ce qui reste sans incidence sur la régularité des services de la Postale.

Mais le volant administratif n'a cure de ces contingences. La lettre redoutée a été lancée, et poursuit son chemin. Le 6 février au soir, les escales informent Vanier que l'interdiction d'atterrissement par QGO est affichée dans les différents centres exploités par les avions postaux. Cette interdiction est absolue pour tous appareils, *sans aucune exception*.

Vanier alerte alors le directeur d'exploitation à Air-France, lequel vient précisément de partir pour Saïgon. Des différents contacts qu'il peut avoir par ailleurs, il obtient d'apaisantes paroles, par lesquelles il apparaît que « l'affaire » est en excellente voie, et ne peut manquer de s'arranger bientôt!

Peu enclin à l'optimisme, Vanier demande une entrevue au Secrétaire Général de l'Aviation Civile, boulevard du Montparnasse. Dès le lendemain, 7 février, il est reçu par M. Héderer, auprès de qui il trouve, non seulement la plus grande affabilité, mais surtout la plus active compréhension.

L'enchaînement des faits n'a d'ailleurs pas été présenté au Secrétaire Général sous le jour exposé par Vanier. Saisissant le téléphone, M. Héderer insiste vivement et de façon pressante auprès des « responsables », pour que cette mesure qui atteint l'activité de la Postale soit rapportée dans les plus brefs délais.

A cet instant, entre le directeur de la Navigation aérienne, M. T., qui n'avait encore jamais eu l'occasion de rencontrer

Vanier. Après avoir dit à son tour combien il était d'accord avec les licences accordées, et combien il appréciait le remarquable travail effectué, il explique à Vanier qu'en fait, la fameuse lettre a surtout été rédigée dans le but de l'aider, lui Vanier. Elle est destinée à lui donner plus de poids auprès de ses équipages, pour les inciter à un respect plus rigoureux de la discipline — aérienne. Et de citer nombre d'infractions commises par tel Languedoc à Londres, tel DC-4 à Orly, etc.

Vanier assure que les équipages de la Postale sont animés du meilleur esprit, qu'ils observent scrupuleusement les règles qu'on leur impose, quelle qu'en soit la nature ou la vraisemblance, et que lui, Vanier, n'a besoin d'aucun étai pour obtenir de ses collaborateurs une parfaite et complète compréhension de leur rôle.

Quelques heures plus tard, dans l'après-midi de ce même 7 février, un agent des Ports aériens téléphone au Bourget pour demander si les escales de Lyon, Marseille, Nice, Bordeaux et Toulouse servent, la nuit, à l'unique service postal. Car, ajoute ce correspondant sans doute bien calé dans son fauteuil de bureau, il convient de faire des économies...

Vanier répond que le moment lui semble assez mal choisi pour ce genre de plaisanteries.



Pour se remettre de ses luttes incessantes chaque jour renouvelées, le directeur de la Postale passe la plus grande partie de ses nuits dans la réconfortante ambiance de l'action aérienne. Dans la nuit du 9 au 10 février, peu après le décollage de Lyon vers Marseille et Nice, Clément passe une hélice en drapeau, et revient à Lyon sur un moteur. Le plafond relativement élevé ne

nécessite heureusement pas une longue procédure, et Clément pose le DC-3 sans histoire.

Vanier décide le dépannage avec l'équipage qui va rentrer de Bordeaux, et dont la légère avance va pouvoir être mise à profit. Le Bourget offre actuellement un plafond de cent mètres ce qui n'entraînerait aucun retard pour les arrivées s'il n'y avait deux avions anglais de compagnies privées qui, depuis un bon moment, s'efforcent de trouver un rapport entre les caps suivis et les QDM qui leur sont transmis.

Le premier appareil se pose enfin, après une procédure de vingt-cinq minutes; le second, après différents essais et ne sachant trop que faire, semble-t-il, des QDM reçus, ne donne plus aucune nouvelle.

Craignant qu'il puisse tourner quelque part dans les nuages à proximité du terrain, le Contrôle n'autorise pas l'avion postal à descendre, jusqu'au moment où l'on apprend que l'appareil anglais s'est écrasé dans les bois du côté de Senlis. Les deux occupants sont sérieusement blessés.

Après quoi, le dépannage de Clément s'effectue sur Lyon avec diligence, et le courrier arrive à Nice à 07 h 30.



La journée du 10 février est marquée par une nouvelle et importante réunion qui a lieu, cette fois, au siège de la Compagnie Air-France, rue Marbeuf; elle concerne toujours « l'affaire Tuduri ». L'intéressé est présent et, devant l'inspecteur-pilote délégué par l'administration, il expose une fois encore la chronologie des faits. Il en résulte qu'aucune faute ne peut être retenue contre « l'accusé ». Mais l'inspecteur-pilote n'a pas qualité pour faire lever l'interdiction des atterrissages par QGO; il fera un rapport.

Par chance, la tempête ne mollit pas, et tout risque de brume est écarté pour quelques jours. Vanier ne se réjouit pas pour autant. Il sait qu'une zone de hautes pressions se dessine et ne va pas tarder à amener de nouvelles inquiétudes.

Le 15 février, il téléphone à l'auteur de la fameuse lettre-ukase dont tout le monde s'est tellement occupé, et lui demande où en est « l'histoire ».

Avec beaucoup d'affabilité, M. F. déclare qu'il y a évidemment un grand malentendu, et qu'il est d'avis d'accorder la plus grande liberté au trafic aérien.

Vanier n'est pas encore revenu de sa surprise que son interlocuteur ajoute :

— Il n'y a en effet aucune raison pour ne pas étendre l'abolition des QGO à tous les avions. Le trafic passagers doit également pouvoir bénéficier de votre intéressant travail. Il faut donc élaborer des instructions générales, qui pourront être d'autant plus longues à venir, que j'attends les propositions de la Compagnie Air-France. De notre côté, nous ferons naturellement toute diligence.

La mesure dilatoire exaspère Vanier.

Comme il le craignait, la météo signale qu'une zone de hautes pressions se précise dans le Sud-Ouest, avec risque de brume à Bordeaux pour la nuit prochaine. Pourtant, il faut absolument que les avions arrivent et pour cela obtenir la levée du QGO.

M. F. déclare qu'il est sincèrement désolé, mais n'a plus le temps matériel pour diffuser des instructions d'ici à ce soir. D'autre part, les commandants d'aérodromes ne comprendraient pas ces dispositions assez contradictoires... « Cependant, ajoute-t-il, si le pilote juge la chose possible, il pourrait peut-être se poser quand même, malgré le QGO.

— Certainement pas, réplique Vanier. Nous avons l'habitude de respecter les consignes. Nous sommes déjà l'objet d'infractions sans motif, comment imaginer que nous nous mettions délibérément dans une situation critique ? »

M. F. conclut qu'il fera le maximum pour accélérer l'assouplissement prévu, dès qu'il aura reçu les propositions concrètes d'Air-France.

Enfin, le 24 février, Vanier reçoit copie d'une lettre de la D. N. T. A., officiellement adressée à Air-France.

Sans doute, de cette origine purement administrative, le directeur de la Postale ne s'attend-il guère à l'arrangement subit d'une affaire sans motif, et au sujet de laquelle depuis un mois tous les services alertés ont unanimement conclu qu'il n'y avait rien; mais il était assez loin d'imaginer les ressources paralyssantes contenues dans ces attendus spécieux.

Afin de conférer une certaine valeur à son argumentation, la lettre commence par faire état de « l'incident » du 23 décembre 1949 lequel, est-il écrit, « ne met pas en cause les intéressants résultats obtenus au cours de l'expérimentation poursuivie depuis six mois par les avions postaux, pour tenter d'améliorer la régularité des arrivées sur aérodromes. Je considère donc comme suffisants, poursuit l'auteur de la lettre, les résultats acquis pour envisager l'extension à l'ensemble des avions de votre Compagnie des dérogations aux consignes d'interdiction d'atterrissement précédemment accordées aux seuls avions postaux ».

Cette subtile et soudaine générosité surprend tout de même un peu Vanier. Et il en apprécie mieux tout le sel en poursuivant la lecture de cet intéressant document.

« Les minima météorologiques fixés par votre Compagnie pour les différentes catégories d'avions, et suivant qualification des pilotes commandants de bord, ne devront pas être inférieurs aux

minima publiés sur les différents aérodromes pour l'application des consignes QGO. »

Il y a là une sorte de chef-d'œuvre, qui laisse les destinataires légèrement pantois.

Juste avant la promulgation de la précédente lettre d'interdiction, les équipages postaux s'étaient posés par visibilité nulle plus de quarante fois en moins de deux mois. Les nouvelles dispositions qui « élargissent » l'abolition des QGO, sous les réserves expresses du diabolique § 4, deviennent une mesure rétrograde et reportent la Postale à cinq années en arrière, au moment où, avec quelques rares lampes disposées le long d'une piste souvent en mauvais état, et avec des moyens radio encore précaires, les équipages tentaient les atterrissages dans la brume opaque.



Le 4 mars, une nouvelle grève est déclenchée. Elle affecte surtout le personnel au sol. Mais à l'exception de trois mécaniciens et un monteur-radio, les solides équipes d'entretien de la Postale sont présentes.

La grève prendra fin le 20 mars. Cette période aura été favorisée par un temps exceptionnellement beau, qui aura permis aux courriers d'obtenir sans difficulté la régularité maximum de 100 %.

Entre-temps, il semble que l'affaire des QGO ait quelque peu évolué, car la copie d'une nouvelle lettre du S. G. A. C. C., signée de M. W., parvient à la Postale. Le texte diffère sensiblement des précédents. La suppression des QGO est accordée à tous les avions d'Air-France, suivant des minima à déterminer par la Compagnie, et qui doivent faire l'objet d'un accord.

Il ne semble donc plus y avoir, comme précédemment, de

subordination directe à un paragraphe qui annule les effets de la suppression des QGO.

Chacun est ménagé. Il est certain que les commandants d'aérodromes conservent toujours la faculté d'interdire leur terrain si les conditions leur paraissent dangereuses, mais la rigueur impérative des QGO semble quelque peu assouplie.

Pour la Postale, la suppression définitive des « interdictions d'atterrir » est encore loin d'être obtenue, et rien n'est donc changé. Mais Vanier considère comme une victoire d'avoir pu, en deux mois de laborieuses et opiniâtres discussions, revenir au point de départ.

Vers la fin du mois de mars, une importante réunion a lieu à Paris, entre les représentants anglais et français, dans le but de confronter à nouveau les thèses des lignes d'approche centrale et à gauche.

A cette conférence, assistent M. Calvert lui-même ainsi que des pilotes britanniques et français, MM. Baldino et Duval, un représentant d'Air-France, et Vanier.

Les notes établies par Clément dès 1947 ont fait leur chemin. Mais les essais britanniques se sont plutôt polarisés sur les atterrissages de jour, ce qui ne représente qu'un aspect de la question. Les Français, de leur côté, se sont surtout orientés vers les atterrissages de nuit. Il conviendrait donc de confronter les points de vue, afin de dégager le système rationnel, et si possible idéal, qui permette l'atterrissage de jour comme de nuit.

En vue de la détermination à l'échelle mondiale d'un balisage-standard, l'O. A. C. I.<sup>1</sup> a déjà porté la considération de ce problème sur son calendrier pour l'an prochain.

1. Organisation Aviation Civile Internationale.

Les systèmes anglais et français ne trouvent une base d'accord au départ, que sur le plan de la mauvaise visibilité. Il est évident que la seule référence anglaise des atterrissages de jour ne peut faire autorité absolue, et lui subordonner les conditions bien différentes des atterrissages de nuit.

Avec une sorte de passion courtoise, mais apparemment inébranlable et bien dans la nature de nos voisins d'outre-Manche, Calvert fait ressortir l'avantage de la ligne centrale, dont les plots de plusieurs milliers de bougies conduisent le pilote comme sur un rail jusqu'à l'entrée de piste.

Ce point de vue n'est guère contesté par les Français pour les atterrissages de jour; mais la nuit, dans le brouillard, cette ligne provoque un éblouissement certain, et ne permet aucune prise de contact rationnel avec le sol, à cause de sa rupture même au franchissement du seuil de piste.

Après deux heures de confrontation et d'échanges de vues où la plus stricte objectivité n'était pas toujours présente, chacun reste sur ses positions. Et les commissions se séparent, en fixant néanmoins la date d'une prochaine conférence.

Jusqu'à la fin de mai, aucun événement digne d'être noté n'est à porter à l'actif de l'équipe. Tous les services fonctionnent dans de bonnes conditions, et la régularité est parfaite.

Seule, demeure préoccupante la question de l'extension des lignes postales, et au premier chef Paris-Clermont-Ferrand-Lyon-Montpellier-Toulouse, dont la réalisation chemine avec une sage lenteur.

Entre-temps a lieu, en Amérique du Sud, la commémoration du 20<sup>e</sup> anniversaire de la traversée de l'Atlantique-Sud par Mermoz en 1930. Vanier fait partie de la délégation. A l'époque,

il avait effectué le transport de ce courrier de Natal à Rio de Janeiro.

A la mi-juin, grâce à l'active conviction du ministre des P. T. T., M. Brune, une reconnaissance de nuit est effectuée sur la nouvelle ligne projetée. C'est Clément qui l'assure; il est accompagné du radio Chaulet, et du mécanicien Loo.

Les balisages de Clermont-Ferrand et de Montpellier présentent bien quelques lacunes, mais la bonne volonté, et parfois l'enthousiasme rencontrés, permettent de penser qu'elles pourront être rapidement et aisément comblées.

Pour assurer ce nouveau service toujours en instance, il faudrait deux équipages supplémentaires. Avec le développement du réseau général d'Air-France, la pénurie de pilotes est telle qu'aucune affectation ne peut actuellement être envisagée à la Postale.

Vanier signale alors que depuis quatre ans, un mécanicien particulièrement doué a été entraîné par Clément, et pourrait facilement être lâché. Il s'agit de Haman, qui a beaucoup travaillé dans cet espoir au point de réussir brillamment tous les examens exigés pour être pilote de ligne, celui de navigateur compris.

Cette proposition, dont Vanier et Clément endossent toute la responsabilité, est loin de rencontrer le crédit escompté. Une telle acceptation créerait un précédent, paraît-il. Pour être consacré pilote, Haman devrait suivre les pratiques établies, et « mûrir » dans les stages d'où sortent les hommes-standard.

D'abord un stage d'instruction de co-pilote (6 mois), puis une période d'adaptation en ligne (2 à 3 ans), ensuite un stage de commandant de bord (6 mois), puis les différents stages de qualification-machines...

Clément plaidera vigoureusement la cause de Haman. Sans succès.

Le 22 juin, la Direction technique d'Air-France autorise la préparation du personnel et du matériel en vue de la très prochaine ouverture des escales de Clermont-Ferrand et de Montpellier... Dans le même moment, Vanier est avisé que, par suite du manque de crédits, la D. N. A. (Direction de la Navigation Aérienne) n'est pas d'accord.

Le lendemain, les difficultés s'aplanissent devant l'intervention du ministre; pour que la décision devienne officielle, ce n'est plus qu'une question d'heures. La Postale semble donc toucher au but, car l'essentiel est de commencer; ensuite, on améliore. Mais, le 25 juin au soir, le gouvernement est renversé!

Tout semble remis en question. Les choses étaient cependant tellement avancées que l'adjoint du directeur des P. T. T., M. Joder, informe Vanier que l'ouverture tient toujours; elle dépend uniquement d'un minimum d'apport de la part des Services de la Navigation aérienne au S. G. A. C. C., dont le directeur est M. T. Le 27 juin, celui-ci lance une nouvelle lettre signalant l'impossibilité de l'ouverture du terrain de Clermont-Ferrand.

Le surlendemain, une réunion est provoquée chez le directeur des P. T. T. A cette réunion, Daurat est présent. Malgré la carence de la D. N. A., l'ouverture de la ligne Paris-Toulouse, par Clermont-Ferrand, Lyon et Montpellier est décidée, mais sans atterrissage à Clermont-Ferrand.

C'est une particularité nouvelle que d'envisager l'ouverture d'une ligne, dont l'objet est de desservir un lieu où l'avion ne passera pas! En fait, la formule est heureuse, car elle va permettre d'écrire au futur ministre des Travaux publics une lettre précisant que le terrain de Clermont-Ferrand sera utilisé dès que les services responsables de la D. N. A. en auront assuré la viabilité. Cette lettre fera en outre état de projets établis, pour

lesquels il sera demandé l'aménagement urgent des terrains de Poitiers et Limoges.

Le 2 juillet, un gouvernement est constitué, qui va permettre de reprendre les conversations pour obtenir l'autorisation officielle. Mais le 4, il est mis derechef en minorité.

Dans la semaine qui suit, Vanier rencontre incidemment M. Héderer. Le secrétaire général à l'Aviation civile affirme que tout est en ordre à Montpellier. L'accord du ministre ne saurait d'autant moins excéder une huitaine de jours, qu'un nouveau gouvernement vient d'être mis en place.

Le 17 juillet, Vanier est convaincu que l'accord va enfin être donné. Mais la copie d'une lettre lui parvient, dont les termes sont assez peu propices à faire envisager la mise en route de la nouvelle ligne. L'original en a été adressé au nouveau ministre des Travaux publics par le directeur de la Navigation Aérienne, M. T. Cette lettre va évidemment inciter le ministre à réfléchir, car elle demande plusieurs dizaines de millions de crédit pour ouvrir Montpellier, et maintenir en activité les autres escales de nuit utilisées par les avions postaux. Le signataire n'est même pas convaincu de l'utilité du service postal de nuit, et le laisse entendre.

Émanant d'un organisme dont la mission essentielle est, par définition, de faciliter le développement de l'activité aérienne du pays, la lettre produit une certaine sensation dans tous les milieux intéressés.



Et puis, c'est la période des vacances. Comme chaque année pendant près de trois mois, les Services officiels centraux n'existent plus que pour mémoire. M. Icks est parti, et M. Ygrec pas encore

rentré. Ensuite, il y aura bien sûr la période des fêtes, puis sans doute celle des grèves, des gouvernements minoritaires, des épidémies. Par hasard, M. Zède se trouve parfois accessible. On ne sait d'ailleurs pas jusqu'à quel point il y aura lieu de s'en féliciter.

Et sans que jamais la question soit posée du « comment », les lignes postales tournent très rond; elles semblent avoir atteint un degré de régularité qu'il devient difficile de dépasser. Et le mot de perfection vient insensiblement à l'esprit des témoins.

Au début du mois d'août, une lueur vient éclairer la sereine opacité de l'atmosphère des vacances. Vanier va rendre visite à l'inspecteur général de l'Aviation civile, M. Girardot. On parle lignes, et Vanier en profite pour situer la question de l'ouverture des terrains de Clermont-Ferrand et Montpellier au service de nuit.

— Comment? s'exclame M. Girardot. Mais je suis allé récemment en inspection sur ces terrains, et ils m'ont paru suffisamment équipés pour autoriser un fonctionnement de début. Je croyais d'ailleurs cette ligne déjà inaugurée par vos avions.

« Et, ajoute encore M. Girardot, vous pourrez d'autant plus faire état de notre conversation auprès de qui vous voudrez, que la redevance d'utilisation demandée par la D. N. A. aux P. T. T., s'apparente à un abus de pouvoirs entièrement en contradiction avec les règlements de l'O. A. C. I. »

Pour garantir la protection du parcours Montpellier-Toulouse, l'autorité militaire informe que le fonctionnement du gonio V. H. F. installé sur la Montagne Noire peut désormais être assuré de nuit.

Tout semble prêt. Il suffit d'une décision officielle pour que la

ligne soit lancée sans plus de retard. Mais quelques jours plus tard, une lettre en date du 29 août vient ruiner tous ces beaux espoirs! Le ministre des P. T. T. fait savoir en effet que, par suite des compressions de dépenses imposées aux différents ministères, il ne peut envisager d'inscrire à son chapitre les soixante-quinze millions de crédits supplémentaires demandés par les Services de l'Aviation civile pour assurer le fonctionnement des nouveaux terrains à desservir. Dans ces conditions, le projet semble devoir être abandonné jusqu'à nouvel ordre...

Vanier n'est pas d'accord, et se propose de faire appel.

Le 2 octobre, il a une nouvelle entrevue avec M. Héderer. Le Secrétaire Général à l'Aviation civile fait au directeur de la Postale un long historique des difficultés financières de l'administration.

Trois semaines plus tard, une cérémonie particulière devait permettre à Daurat, qui suspend pour quelques heures sa présence à Orly, de mettre cette question en relief.

Le 26 octobre, en effet, était le cinquième anniversaire de la réouverture des lignes postales, et les P. T. T. avaient décidé de donner à cet événement un éclat tout spécial. Avec l'évidente participation d'Air-France et du ministère des Travaux publics, de nombreuses invitations ont été lancées pour cette manifestation que le ministre des P. T. T., M. Charles Brune, tient à honorer de sa présence.

Avec les navigateurs et les chefs d'équipes, Vanier a fait en sorte que soient spécialement présents quelques dévoués compagnons des premières heures de la reprise postale : les mécaniciens Rath et Dubernet, ainsi que le magasinier Blanfumey.

Vers 21 heures, de nombreuses personnalités se pressent au Bourget, où attendent déjà journalistes, cinéastes, radio-diffusion, photographes.

Daurat prononce une allocution de très belle tenue et, à l'adresse du ministre, met un accent particulier sur les difficultés rencontrées pour faire aboutir le démarrage de la ligne projetée par Clermont-Ferrand et Montpellier. Quoique averti, le ministre marque sa surprise. Il répond en termes précis, bien que nuancés, rendant un hommage de qualité au travail accompli par cette magnifique équipe, et termine en donnant l'assurance que la ligne vers Montpellier s'ouvrira bientôt.

Après le décollage des avions vers Pau et Nice, la soirée se prolonge en conversations animées. Vanier apprend ainsi que le troisième DC-3, le F-BBBE, dont la Postale venait de recevoir l'affectation en vue de l'ouverture des lignes projetées, va leur être retiré.



Le 20 novembre, une tempête d'ouest d'une rare violence sévit sur l'ensemble du pays. Dans la région de Brest, les rafales de vent atteignent 200 km-h. Sur le parcours Paris-Bordeaux, le vent moyen signalé dépasse 100 km-h, accompagné de véritables trombes d'eau.

C'est Clément qui assure le départ du Bourget. Il est secondé par le mécanicien Haman, entre-temps admis à un stage théorique, et présent ce soir au titre de co-pilote.

Dans les turbulences d'une violence inaccoutumée, le pilotage se révèle, cette nuit, particulièrement dur. Haman effectue tout le parcours sans la moindre faiblesse ou erreur. Et alors que tous les autres moyens de transports voient leurs horaires bouleversés par le déchaînement de la tempête, Clément-Haman arrivent à Bordeaux avec moins d'une heure de retard.

Puis la tempête s'apaise et, quelques jours plus tard, le

25 novembre, Haman, que Clément a repris en double commande, fait une arrivée parfaitement réussie dans la brume épaisse au Bourget. Par QGO et moins de cent cinquante mètres de visibilité, il se pose dans les meilleures et les plus classiques conditions enseignées par Clément.

L'année 1950 s'achève, avec ses alternances de mauvais temps, de givrage, de brume régulièrement vaincue. Et un bilan peut s'établir sur l'excellence de la technique utilisée par les avions postaux. Cette réussite maintenant acquise n'est pas le résultat d'un hasard, mais l'observance permanente de règles strictes. « En fait, dira Clément, pour réussir sans risque les arrivées dites difficiles, il suffit d'avoir pris l'habitude de respecter strictement quelques règles essentielles :

« a) De nuit, toujours atterrir sans phare, *même par beau temps*. En effet, les phares sont dangereux dès qu'apparaît la moindre brume. De plus, l'atterrissement aux phares oblige le pilote à regarder la tache de lumière et lui fait perdre la notion de plan de piste, ainsi que celle de sa position dans l'espace dès qu'il perd ses instruments de vue. Et regarder un seul point du sol ne peut donner qu'une idée de hauteur, d'ailleurs trop souvent erronée. Il est facile de constater que les pilotes de la Postale, dont j'ai la responsabilité, se posent toujours dans le noir.

« b) Utiliser toujours la sonde, et se la faire lire à chaque atterrissage, *même par beau temps*. Ceci afin de s'habituer à une concordance automatique entre les hauteurs (entendues) et l'aspect de la piste (vue). Ainsi, dans le déroulement d'une procédure normalement suivie, le pilote n'est jamais surpris de ce qu'il découvre au moment de la percée. Et si, pour une raison quelconque la manœuvre est soudain entachée d'erreur, le pilote

sera immédiatement alerté par ce qui lui semblera, inconsciemment, un désaccord.

« *c) Par tous les temps*, présenter toujours l'avion de la même façon. Il faut donc adopter en toutes circonstances ce que j'appellerai la présentation I. L. S. Ce qui ne signifie pas faire toujours une procédure I. L. S., mais terminer sa finale en configuration I. L. S. Dans une présentation de ce genre, un DC-3, par exemple, peut aller jusqu'au sol sans danger, puisqu'à 500 pieds-minute et 105 miles de vitesse-bardin l'appareil se pose seul aussi bien qu'à vue. Le pilote a donc l'esprit plus libre et peut se concentrer sur son guidage.

Il faut évidemment être capable de réaliser une tenue d'avion parfaite et, pour conserver cette tenue dans les cas difficiles, continuer le plus loin possible aux instruments. Il est non moins nécessaire, dans ces cas-là, de pouvoir laisser à son équipage le soin d'assurer les liaisons avec l'extérieur. Enfin, un pilote qui veut regarder dehors trop tôt, laisse presque toujours dévier son avion et, si peu que ce soit, c'est généralement suffisant pour manquer une arrivée.

« *d) Avoir constaté* à l'entraînement qu'il est facile d'atterrir sous capote avec un avion convenablement présenté et que, seul le guidage en direction ne peut être réglé à l'avance. Cette constatation décontracte le pilote qui, au début, est toujours obsédé par l'idée du sol, de l'emboutissage, ou de la mise à plat. En général, un pilote à son deuxième hiver à la Postale arrive à une telle tranquillité d'esprit, qu'il trouve très peu d'arrivées difficiles. En fait, une attention accrue ne devient nécessaire qu'au-dessous de deux cents mètres de visibilité horizontale, surtout sans I. L. S., en raison de la faible longueur du segment de guidage, et de son apparition tardive qui n'autorise plus aucune correction. »

Cette incomparable leçon de pilotage restera comme le témoignage d'une action inégalée. Pour sa part, Clément n'a pas cherché à faire des hommes-standard dont la personnalité s'efface devant les servitudes dues au robot. A tous ceux qui sont passés entre ses mains, Clément a enseigné l'exploitation intelligente des connaissances acquises, et leur a ouvert des horizons dans l'accomplissement perfectionné d'un réconfortant travail d'homme.

## XII

## 1951 : ÉCHEC A LA LIGNE D'APPROCHE FRANÇAISE

La poste ne cesse d'augmenter. Chaque nuit, plusieurs centaines de kilos de lettres des escales doivent être acheminés par voie ferrée. Pour satisfaire les besoins, il faudrait, soit doubler des portions de parcours comme Paris-Lyon, soit envisager le remplacement des DC-3 par des avions d'une charge utile plus importante, et donnant une plus grande vitesse de croisière avec une autonomie convenable.

Et le Nord-2 500, récemment sorti des usines de la S.N.C.A.N.<sup>1</sup>, semble, en effet, présenter tous les atouts exigés par l'accroissement de la charge postale. Ses caractéristiques sont nettement supérieures à celles du DG-3.

Les performances de ce bimoteur français, qui développe au décollage plus de 4 000 chevaux, révèlent une charge utile de 4 500 kilos sur 3 000 kilomètres, ou 7 300 kilos sur 500 kilomètres. Il réalise en outre un vitesse commerciale de 315 km-h pour une consommation horaire de 600 litres. L'intérêt est

complété par un accès de la cabine au ras du sol, qui supprime tout matériel d'échelle, escabeau, etc., et rend ainsi plus pratiques et plus rapides les manipulations de fret.

Vanier est de plus en plus séduit par cette machine à laquelle les P. T. T. sont loin d'être hostiles et, sous réserve d'un aménagement convenable de la planche de bord et d'une mise au point par Clément, l'appareil pourrait fort bien s'adapter à l'exploitation postale.

Mais cet avion est cher, et les P. T. T. ne disposent guère des importants crédits nécessaires à son achat. D'autre part, le ministère de l'Air bénéficie en priorité absolue d'une commande de cent-soixante appareils. Comme la sortie en série ne saurait être immédiate, les perspectives restent, de toute façon, assez éloignées.

L'idée est cependant retenue, et les efforts vont porter à coordonner les ressources entre les ministères de l'Air et des P. T. T. Des promesses sont faites...

En attendant, la nécessité de services supplémentaires prend un caractère des plus impérieux. Sur le papier sont établies les nouvelles lignes, ainsi que les correspondances devant compléter les parcours existants :

- Paris-Poitiers-Bordeaux-Pau,
- Paris-Limoges-Toulouse-Perpignan,
- Paris-Lille, et une transversale :
- Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice.

Mais il faut obtenir l'aménagement des terrains de Poitiers, Limoges, Perpignan et Lille, sans oublier Montpellier et Clermont-Ferrand, toujours en instance...

Le 12 août, Haman est lâché par Clément et assure son premier voyage seul, comme pilote. La saison d'été ne le favorise

<sup>1</sup>. S. N. C. A. N. : Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord.

guère. Nuits et jours, averses, orages et coups de vent se succèdent à travers le pays. Haman effectue ses premiers vols avec une régularité et une précision de grande qualité. Il se confirmera par la suite un pilote de tout premier ordre.

Le 18 septembre, Vanier est avisé par le secrétaire du ministre des Travaux Publics, A. Pinay, que la demande de crédits relative à l'ouverture du terrain de Montpellier ne trouve pas une audience très favorable au Cabinet du nouveau ministre des Finances. Naturellement cette demande n'est pas formellement rejetée, mais elle reste « réservée ».

Entre-temps, la question de l'unification à l'échelle mondiale d'un balisage-standard des pistes a été portée en urgence au calendrier des examens par un comité de l'I. A. T. A.<sup>1</sup>. Ce comité, dont la réunion est prévue à Washington, n'a certes pas qualité pour traiter le fonds d'un problème technique d'une portée aussi considérable mais, après étude, il pourra en adresser un rapport suggestif à la division compétente de l'O. A. C. I.<sup>2</sup>. Ce qui ne manquera pas d'être fait, ainsi que la suite le fait apparaître.

Les services du personnel navigant d'Air-France sont pressentis pour envoyer un représentant à cette réunion. On cherche donc un pilote qui, non seulement présente la thèse française, mais encore puisse la défendre avec les arguments d'une expérience renouvelée. Mais ayant des consignes strictes de minima d'atterrissement à respecter, les pilotes commerciaux ne peuvent faire état d'une connaissance approfondie sur l'efficacité des lignes d'approche *jusqu'au contact du sol dans la brume épaisse*. Pour établir une opinion d'apparence valable, un référendum est lancé parmi eux dont les conclusions ne pourront être probantes.

1. I. A. T. A. : Association Internationale des Transporteurs Aériens.

2. O. A. C. I. : Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Finalement, on se tourne vers la Postale qui dispose peut-être d'arguments de valeur...

D'abord réticent, mais vivement encouragé par Vanier qui voit une occasion nouvelle de mettre en évidence la réussite française, Clément se laisse convaincre. Le chef-pilote de la Postale ira soutenir la thèse française aux États-Unis, thèse qui, eu égard aux résultats acquis, semble devoir recueillir sans peine l'approbation unanime.

Il convient de rappeler que, quelques années auparavant, en novembre 1944, et durant que le conflit mondial se poursuivait vers sa conclusion victorieuse, une Organisation de l'Aviation Civile Internationale s'élaborait à Chicago. Cinquante et un pays s'y trouvaient représentés. Cet organisme, d'abord établi dans un caractère provisoire, prit sa forme définitive (O. A. C. I.) en 1947.

A l'origine, et prévoyant l'expansion de l'Aviation commerciale dès la cessation des hostilités, Franklin D. Roosevelt en avait lui-même défini les raisons et le but : établir entre les nations et avec leur accord, des règles applicables à tous, et la recherche en commun des moyens techniques destinés à faire progresser l'Aviation mondiale sur un plan pacifique, pour le plus grand profit de l'humanité.

— Je sais, avait déclaré le président des États-Unis dans son message de bienvenue aux délégués, que vous veillerez à ce que l'espace aérien, que Dieu a fait pour tous, ne devienne la source d'une domination sur personne.

Dans cet esprit, et aussi à cause de l'interdépendance que l'aviation issue de la guerre projetait sur la surface terrestre, l'O. A. C. I. devait rapidement grouper la quasi-totalité des

nations qu'il était séant d'appeler libres, et établissait son siège à Montréal.

Parallèlement à l'O. A. C. I., se créait un second organisme, l'I. A. T. A. Dans le même esprit de collaboration entre les pays, cette Association Internationale des Transporteurs Aériens se reconnaissait pour tâche essentielle la coordination des questions commerciales et, d'une manière générale, l'examen de tous les problèmes susceptibles de promouvoir le rendement aérien.

C'est pourquoi, par leur nature même, l'O. A. C. I. et l'I. A. T. A. s'intéressaient très vivement aux résultats pratiques obtenus par les équipages français de la Postale de nuit.

Non certes que les recherches effectuées par d'autres pays soient négligées. Car, ainsi qu'on l'a vu, les Anglais et les Américains poursuivaient des essais du même ordre que les Français mais plutôt à titre expérimental.

En Grande-Bretagne, rappelons-le, les recherches s'étaient polarisées sur le perfectionnement d'une ligne d'approche « axiale » appelée communément ligne Calvert, du nom de l'ingénieur britannique chargé de sa mise au point.

Aux États-Unis, un nombre restreint de terrains avaient été équipés de cette ligne d'approche « axiale », mais les Américains poursuivaient par ailleurs l'aménagement d'un système propre, dit de *slope line*. Ce système d'approche comprend essentiellement deux lignes de feux parallèles orientés vers l'entrée de piste. Ces deux lignes offrent la particularité d'être chacune formée d'une suite de barres lumineuses. L'inclinaison de ces barres sur l'horizontale est telle, que lorsque le pilote se trouve sur sa trajectoire idéale de descente, il voit de chaque côté une ligne continue. Au-dessus ou au-dessous de cette trajectoire idéale, l'orientation différente des barres en traits discontinus lui révèle sa position en niveau trop haut, ou trop bas selon le cas.

C'est la « Civil Aeronautics Administration » qui, à Indianapolis, avait conduit les essais de la *slope line*. Ceux-ci furent déclarés satisfaisants, et il fut admis de vulgariser cette installation sur les principaux terrains internationaux des États-Unis bien que, dès 1949, les pilotes de lignes aient formulé les plus expresses réserves sur les résultats pratiques à attendre d'un tel système<sup>1</sup>. Son imperfection reconnue était telle que, dans les instructions fournies à leur personnel navigant, certaines grandes compagnies américaines faisaient figurer l'avertissement suivant pour les terrains internationaux de Washington, Idlewild et Los Angeles : « Attention : feux d'approche *slope line* peuvent être confondus avec les feux de piste. »



Au début d'octobre, accompagnant la délégation française, Georges Clément partit pour Washington.

Quelques jours plus tard, devant l'Assemblée des nations membres de l'I. A. T. A., le plus qualifié de nos représentants fit un exposé de pilote, expliquant les raisons du choix français de la ligne d'approche à gauche sur laquelle, concluait-il, repose l'efficacité de l'atterrissement par tous les temps.

Mais, dans l'Assemblée, son exposé et surtout sa conclusion ne rencontrent pas l'accueil escompté *a priori*. Il semble même qu'une opinion préconçue soit déjà établie parmi les délégués. Chez les Britanniques notamment, la ligne Calvert trouve un soutien extrêmement vigoureux.

1. Le périodique américain *Time* du 3 janvier 1955 a rappelé les arguments des pilotes, à la suite du spectaculaire accident d'un *DC-6 B* italien, qui s'écrasa sur la *slope line* au quatrième essai d'atterrissement sur la piste 4 de l'aérodrome d'Idlewild (New York) le 18 décembre 1954. Bilan : vingt-six morts.

Les « leaders » de l'opposition s'efforcent de développer un certain nombre d'arguments propres à gêner les tenants de la ligne d'approche à gauche.

— Votre ligne à gauche, disent-ils, n'est pas rationnelle. Dans la perspective, elle apparaît oblique et demeure, de ce fait, difficile à suivre selon une direction rectiligne.

A cette argumentation, la délégation française réagit avec vigueur. « Pas du tout, déclare un de nos représentants ; d'abord, l'obliquité apparente est très faible. Ensuite, par sa vision périphérique, l'œil est habitué à cet aspect des choses puisque, dans la vie, chaque individu évolue, non sur un axe, mais selon une ligne parallèle : maison, trottoir, bord de route, etc. Quel que soit le mode de propulsion utilisé, nul homme ne se déplace sur une ligne, hormis les funambules. Et, sans être « spécialiste », ou « acrobate » comme vous dites, chacun marche, ou roule, à peu près droit ! »

L'observation avait conduit Clément à remarquer que, pendant la procédure d'approche finale, la ligne « axiale » présentait l'inconvénient de faire voler « dans la lumière ». « Ce qui, explique-t-il aux auditeurs attentifs, risque toujours de modifier les conditions d'arrivée, par suite de la coupure brutale sur le noir au franchissement du seuil de piste. Pour qu'il n'y ait pas décrochement entre la ligne d'approche et le côté gauche de la piste, il faut que le guidage visuel, même réduit, reste continu. »

Enfin, en raison de la forme des pointes avant des avions, le segment visible permettant le guidage est plus long à gauche qu'au centre. La valeur de cette différence, qui est stable pour une même position de l'appareil, prend une importance énorme dans les basses visibilités. « Il arrive donc un moment, poursuivait Clément, où la visibilité n'est plus suffisante devant ; et elle devient même nulle, alors qu'il reste encore un segment utilisable

sur le côté. Seule la ligne d'approche à gauche, concluait le pilote, permet d'aborder des visibilités inférieures à quatre cents mètres. »

Mais, tout au long de son développement, il semblait à Clément qu'il s'adressait à des êtres, certes courtoisement intéressés, mais dont les perceptions demeuraient manifestement imperméables aux plus évidentes explications. L'esprit torturé, il se demandait sous quelle forme et par quels arguments il pourrait bien convaincre cette coalition, sans doute admirative, mais peu acquise à entériner la proposition française, pour probante qu'en apparaisse l'évidence-force.

A chacune des nombreuses répétitions demandées, parfois insidieusement, par les délégués étrangers, un des membres de la délégation française se dressait régulièrement sur son fauteuil ; c'était M. Baldino. D'une volumineuse serviette qui ne le quittait jamais, il sortait alors quelques notes scrupuleusement classées, et réfutait les arguments d'opposition avec un bonheur évident, rappelant des phrases, citant des dates... Ce qui ne manquait pas de surprendre les délégués étrangers, légèrement ébahis d'une telle organisation, à laquelle les Français, jusqu'alors, ne les avaient point accoutumés.

Pendant plusieurs jours, les explications de la délégation française furent passées au crible d'un examen critique, et nos représentants bataillèrent avec la fougue d'une conviction solide, étayée par des évidences qui embarrassaient souvent les contradicteurs. Atmosphère animée, souvent fiévreuse et tendue, et aussi empreinte d'un esprit que la nature de Clément comprenait mal.

Devant le poids et la qualité des arguments français en faveur de la ligne d'approche à gauche, le Comité I. A. T. A. se garda bien de conclure. Il déclara qu'après examen un rapport détaillé serait adressé à la division compétente de l'O. A. C. I.

pour décision, en vue de l'établissement des installations-standard recommandées.

Et, en effet, au cours d'une session de l'O. A. C. I. qui eut lieu à Montréal du 21 octobre au 20 novembre 1952, la question fut définitivement tranchée.

La division chargée des aérodromes, routes aériennes et installations au sol, déclara tout d'abord avoir reçu une note présentée par l'I. A. T. A. sur le balisage diurne et lumineux, note « jugée très intéressante ». Puis, dans son rapport final cette division soulignait explicitement : « La configuration du dispositif présenté a fait l'objet d'une étude approfondie et, à l'exception de la délégation française, tous les délégués ont été d'avis qu'il convient de normaliser une configuration à *ligne axiale*. »

C'est ainsi que, contre l'évidence des résultats acquis, triompha, non la loi du meilleur, mais celle d'une majorité.



Vers la mi-octobre, une zone de hautes pressions s'étend sur toute l'Europe. Si les conséquences en sont un temps clair et ensoleillé dans la journée, en revanche les nuits sont chargées de brumes, d'une densité variable suivant les régions.

Sur la France, la nuit du 16 au 17 octobre offre aux services postaux la possibilité d'une spectaculaire démonstration.

A l'arrivée au Bourget vers 02 h 15, le courrier venant de Bordeaux est placé en attente, car un DC-6 de la Compagnie suédoise S. A. S. (Scandinavian Airlines System) effectue un essai d'atterrissement. Mais la visibilité s'abaisse rapidement et le DC-6 n'insiste pas; il se dirige sur Amsterdam.

L'avion postal amorce alors sa procédure. A ce moment, le contrôleur informe le pilote d'un plafond d'environ cinquante

mètres, avec une visibilité horizontale inférieure à cent mètres. Au premier essai, le DC-3 est posé avec la même aisance que par temps clair.

Quelques minutes plus tard, le courrier arrivant de Lyon opérera d'une façon identique, avec le même succès.

Cette nuit-là, sur les sept terrains utilisés par la Postale, cinq sont en QGO. Ils seront tous normalement desservis.

Pendant les nuits qui suivent, la situation atmosphérique ne varie guère, et les résultats obtenus par les avions postaux sont aussi probants.

Au cours d'une récente visite aux différents aéroports de Paris, le ministre des Travaux publics et des Transports, M. Antoine Pinay, avait tenu à rendre un public hommage au rendement réalisé par les services postaux aériens de nuit. Dans une déclaration largement commentée par la presse unanime, il avait notamment souligné : « ... Les performances de régularité de l'Aviation postale de nuit dépassent même le chemin de fer sur un terrain où celui-ci était cependant jugé imbattable. »

Au S. G. A. C. C., l'ambiance semble évoluer dans le sens d'une plus large compréhension, et Vanier pense que les atouts s'accumulent ainsi en faveur de l'ouverture des lignes nouvelles, dont Montpellier reste toujours l'articulation majeure. Mais, simultanément, la Direction des Postes fait savoir que les crédits demandés à cette fin par le ministre des P. T. T. ont été officiellement retirés du projet de budget par les Finances.

Les raisons invoquées sont de deux ordres, assez différents. La première raison est que les Montpelliérains peuvent bien attendre leur courrier quelques heures de plus et se passer de l'avion. La seconde est une question de transfert de crédits.

Si, par exemple, avec la voie aérienne, les P. T. T. économisent 50 à 70 millions en supprimant quelques wagons d'ambu-

lants entre Paris et Marseille, c'est autant qui ne sera pas versé à la S. N. C. F., dont le déficit augmentera en rapport.

Dans ces tractations à caractère politique, le nécessaire développement de la vie économique du pays prend un aspect assez secondaire...



Le 8 novembre, Vanier est brusquement convoqué au ministère des P. T. T. Il lui est déclaré sans ambages que le ministre vient de décider l'ouverture prochaine de la ligne de Montpellier, et qu'il tient à l'inaugurer lui-même le plus rapidement possible.

Bien qu'habitué à ce genre de volte-face, Vanier demeure d'abord ébahi. Mais il se ressaisit très vite et, en toute hâte, prend contact avec les services navigants et techniques d'Air-France. Après l'accord spontané du directeur général, le nécessaire va être fait sans délai pour accorder à la Postale deux avions et deux équipages. Ceux-ci étant d'ailleurs aussi difficiles à trouver que ceux-là.

Le pilote Petiaux est rappelé de la Compagnie filiale Air-Atlas de Casablanca, et confié d'urgence à Clément qui le prend aussitôt à l'entraînement. La nouvelle ligne semble enfin en bonne voie de démarrage, et chacun est optimiste.

C'est alors que les services officiels s'aperçoivent que le terrain de Clermont-Ferrand n'offre pas, au décollage, les dégagements conformes aux dispositions O. A. C. I. pour une classification en catégorie B. Vanier entend passer outre à cette remarque et, avec une piste bien roulée sur 1 500 mètres, il juge la classification en catégorie C suffisante pour l'exploitation par la Postale de nuit. Et le directeur général d'Air-France fixe l'ouverture de la ligne au 17 décembre.

Le 26 novembre, Chevrier profite du convoyage d'un avion au centre de révision de Toulouse, pour passer faire une reconnaissance de la procédure à utiliser sur le terrain de Montpellier.

Petiaux, qui s'est révélé un excellent élève, est lâché par Clément le 3 décembre, et il accomplit son premier voyage seul de nuit sur Paris-Nice.

Enfin, à quelques jours de l'inauguration déjà tant de fois reportée de la ligne sur Montpellier, le directeur des P. T. T., M. Le Mouel, rencontre Vanier. Le chef de la Postale pense qu'il s'agit d'une mise au point de dernière heure, et il est prêt à répondre efficacement à toutes les remarques qui pourraient lui être présentées. Hélas, M. Le Mouel lui annonce la plus navrante des nouvelles : par suite du refus du ministre des Finances d'ajouter au budget les quelques millions nécessaires à l'ouverture de la ligne vers Montpellier, le ministre des P. T. T. décide d'en reporter le démarrage jusqu'à nouvel avis...

Tout espoir n'est pourtant pas perdu, ajoute M. Le Mouel, car à la faveur d'une prochaine augmentation de l'affranchissement postal, la question peut être reconsidérée !

En l'absence d'une extension immédiate, l'activité se polarise sur une réussite aérienne qui, le 17 décembre, s'affirme de façon éclatante.

Ce soir-là, une brume épaisse couvre la France entière. Dans la région parisienne, la circulation routière est devenue pleine de risques. Certaines agglomérations de banlieue sont noyées de brouillard au point d'interdire la vue d'un trottoir à l'autre.

Au Bourget, sur l'aire de stationnement où ils sont seuls cette nuit, les deux DC-3 postaux fondent leurs contours dans cette vapeur froide, dont la densité réduit la visibilité à quelques dizaines de mètres.

Dans l'attente des voitures postales, Vanier s'avance à pied

vers la piste par les chemins de roulement. Sa silhouette s'estompe vite dans les éléments qui vont, une nouvelle fois, faire mieux apparaître sa présence efficiente. L'atmosphère des terrains reste son domaine, comme la brume un aliment qu'il a assimilé; il vit pour eux, et par eux.

A son retour, une décision est prise : la jeep de l'aérodrome devancera le premier avion pour lui indiquer les chemins de roulement conduisant jusqu'à la piste. Le second appareil suivra en se guidant sur les feux clignotants du premier. La visibilité est inférieure à 40 mètres.

Et tout se passe d'abord comme prévu, jusqu'au moment où, à l'allure d'un homme au pas, le chauffeur de la jeep perd de vue l'alignement des feux et sort du chemin en dur. Le premier avion, qui suit fidèlement cette voiture-guide, enfonce alors une roue dans la terre molle, et s'enlise.

En attendant l'arrivée du tracteur qui sortira l'avion embourré de sa fâcheuse position, le second appareil réussit, par des manœuvres hardies, à passer près du premier et à poursuivre son chemin. Non sans maints tâtonnements, coups de moteurs et de freins il arrive enfin à l'entrée de piste, et s'aligne en vue du décollage.

Depuis sa place, le pilote distingue deux plots du balisage et soupçonne le troisième, ce qui fait tout juste 150 mètres de visibilité. Il en informe le contrôleur de la Tour qui, lui, ne distingue toujours rien à 50 mètres.

— Prêt à décoller, dit le pilote.

— Allez-y, répond le contrôleur, dont le rôle se borne à enregistrer les événements.

Le second appareil arrive et, après les mêmes manœuvres, décolle dans les mêmes conditions. Et chacun d'eux annoncera successivement :

— Bien décollé.

La brume est signalée particulièrement dense sur la moitié nord de la France, et Vanier cherche en vain un terrain de dégagement facilement praticable pour les deux courriers montant en direction de Paris. Mais partout le QGO sévit.

Lefèvre arrive le premier au-dessus du Bourget, mais ne se pose qu'au troisième essai. Par contre, Graugnard, qui s'est aligné avec précision, réussit impeccablement à la première tentative.

Le lendemain après-midi, la météo est formelle : brume persistante sur tous les aérodromes : Bordeaux, Lyon, Marseille, Pau, Toulouse; et, bien entendu, les terrains parisiens n'échappent pas au QGO total.

Depuis trente-six heures, tous les déplacements aériens, hormis la Postale, ont été stoppés. Vanier informe les P. T. T. de la situation.

— Je ne pense pas, dit-il, pouvoir obtenir l'autorisation de faire desservir, cette nuit, tous les terrains en QGO.

M. Joder lui répond qu'il comprend la situation et qu'il va prendre la décision d'un acheminement restreint par fer.

Vanier avise donc les escales de l'annulation des vols pour cette nuit du 17 décembre, et fait prévenir les équipages de départ qu'ils peuvent rester chez eux.

Cependant, vers 18 heures, un léger vent d'ouest-sud-ouest dégage 700 à 800 mètres de visibilité. Avant de quitter Le Bourget, Vanier va sur la piste faire son tour d'horizon météo personnel. Les atterrissages lui semblent tout à fait possibles pour la Postale.

Méditant sur l'opportunité d'un contre-ordre aux décisions d'annulation déjà diffusées, il rejoint l'aérogare, dont les lueurs floues le guident dans la nuit tombée. Et là, devant des passagers

faisant examiner leurs bagages par la douane, il a un haut-le-corps. Un avion serait-il arrivé?...

Renseignements pris, il s'agirait d'un appareil de la Compagnie américaine T. W. A. qui, malgré le QGO, s'est posé il y a un instant.

Vanier se précipite alors à son bureau, supputant que si un appareil étranger s'est posé, ceux de la Postale peuvent au moins en faire autant. Et sa décision est déjà prise; il en informe M. Joder. Celui-ci est enchanté de cette disposition qui simplifie considérablement son travail. Les escales et les équipages sont également avisés que les ordres d'annulation sont rapportés.

Rasséréné devant les perspectives de pouvoir faire assurer les courriers cette nuit, Vanier téléphone au commandant du Bourget, afin d'obtenir quelques renseignements sur la procédure utilisée par l'appareil de la T. W. A., la visibilité qu'il a pu observer durant l'approche, etc.

— T. W. A? s'étonne le commandant. Quel T. W. A.?

— Mais l'avion américain qui s'est posé tout à l'heure, et dont j'ai vu les passagers au dédouanement des bagages?

— A l'exception de vos avions postaux, il n'y a eu, ici, aucun trafic depuis la nuit dernière. Les deux Constellation garés sur l'aire de stationnement sont arrivés hier après-midi, n'ayant pu atterrir à Orly.

— Mais, les passagers vus tout à l'heure, à la douane d'arrivée?

— Ah, bien sûr! C'étaient ceux convoqués pour le départ; ils ont été embarqués, mais au dernier moment le pilote a estimé la visibilité insuffisante pour envisager un départ; et les passagers sont redescendus. Ce sont eux que vous avez vus!...

Vanier reste un peu perplexe. Sa décision de faire partir les avions ce soir n'était, en somme, qu'une conséquence... De toute

façon, maintenant la position est prise; les courriers postaux seront assurés.

Et de fait, malgré les QGO, ils le seront magnifiquement, tant aux départs qu'aux arrivées, avec une visibilité qui restera de l'ordre de 800 mètres au Bourget.

Dans le courant de cette même nuit et à l'étonnement général, deux Constellation américains venant de Hambourg sont signalés. L'un d'eux fera un essai infructueux à Orly et retournera à Hambourg. L'autre se posera au Bourget dans de bonnes conditions; on apprendra qu'il s'agit de l'avion et de l'équipage personnels du général Eisenhower, venus à Paris chercher M. Harriman.

Vanier ne regrette rien.



Le 21 décembre, une nouvelle grève est décidée par le personnel navigant de la Compagnie Air-France. Ce mécontentement général semble puiser ses raisons dans des attitudes à son égard, dont l'exposé et l'analyse seraient sans objet dans le cadre restreint de l'œuvre postale. Cependant, une politique d'équipages réduits tend à s'instaurer, qui vise à ramener à deux la composition initiale classique sur les multimoteurs : pilote, radio, mécanicien. Cette atteinte portée à une tradition qui, selon les navigateurs, met en cause la sécurité, n'est guère acceptée par l'immense majorité de ce personnel. Un déséquilibre accentué s'empare également de ceux qui semblaient les mieux placés pour être les dépositaires de la raison, et l'on voit par exemple la suppression délibérée du spécialiste radionavigant sur les lignes transatlantiques de l'Amérique du Nord, alors qu'il subsiste sur Paris-Londres!

Durant cette grève, seuls les départs vers l'Indochine, où sévit la guerre, seront assurés selon les horaires prévus. En outre, pour ne pas compromettre les bénéfices moraux acquis, et ne pas gêner l'administration des P. T. T. durant la période lourdement chargée des fêtes de fin d'année, les syndicats autorisent les navigateurs de la Postale à effectuer leurs courriers réguliers.

Au 31 décembre, 3 000 tonnes de lettres auront été acheminées durant cette année, sans aucun accident de personnel ou de matériel, ce qui représente environ 300 millions de lettres. Sur les 15 francs d'affranchissement imposés par l'État, le prix de revient unitaire du transport aérien s'équilibre aisément avec celui de l'acheminement par fer, et s'établit à 1 fr 20.

Malgré les augmentations massives du prix de l'essence dont aucune détaxe n'a été obtenue pour les services postaux cependant largement reconnus d'intérêt public, les taxes d'atterrissements de plus en plus élevées, les majorations des salaires du personnel, l'amortissement du matériel, ce résultat bénéfique a pu être obtenu en raison d'une autonomie qui a permis une organisation interne absolument rationnelle du réseau.

Cependant, au terme de cette année et malgré une convergence d'actions opiniâtres, l'ouverture de la ligne de Montpellier n'a pu être obtenue. Des efforts ont cependant été réalisés pour la mise en service de ce terrain, qui pourrait dès maintenant accueillir les avions de nuit. Son infrastructure, quoique imparfaite, permettrait néanmoins de s'y poser en attendant une amélioration progressive.

Pour l'aménagement des terrains, il faut rendre un hommage particulier à l'ingénieur Baldino. C'est en grande partie grâce à sa permanente action que des résultats importants ont pu être acquis. Fermelement convaincu dès l'origine de la valeur de la ligne d'approche à gauche, il en fait établir la réalisation avec,

tous les moyens que sa position lui permettait de mettre en œuvre, et la réussite technique du terrain du Bourget peut lui être attribuée.

Bordeaux, Toulouse, Pau, Lyon seront adaptés au standard français. Nice et Marseille, moins défavorisés par le temps, n'exigent pas la même urgence à un équipement définitif.

Et l'année 1951 se termine également sur la meilleure des nouvelles puisque, après Didier Daurat, une décision ministérielle vient d'élèver Raymond Vanier à la dignité de Commandeur de la Légion d'honneur.

**XIII****1952**

La grève du personnel navigant prend fin le 2 janvier. Une commission est constituée, qui s'efforcera de concilier les points de vue des parties.

Pour la Postale, la régularité continue à être parfaite, et la ligne de Montpellier reste à l'ordre du jour. Une nouvelle offensive pourrait même être reprise vers les ministères intéressés mais, le 8 janvier, le gouvernement, une fois encore, est mis en minorité.

Comme par une ironie du sort, le S. G. A. C. C. informe les P. T. T. que l'escale de Montpellier est prête à être ouverte.

Des pluies torrentielles inondent le sud-ouest. Le dimanche 3 février, les terrains de Pau et Toulouse sont signalés impraticables, étant transformés en lacs. Les balisages sont en panne, et les gonios inaccessibles. Les courriers seront néanmoins assurés jusqu'à Toulouse, malgré le QGO technique pour cause d'inondations.

Dans la région parisienne, le froid est vif et la neige tombe. Le 14 février, un DC-4, n'ayant pu se poser à Orly, se présente

à l'atterrissement au Bourget. Malgré un plafond de soixante mètres et une visibilité de deux kilomètres, il est trop long et ne peut freiner avant le bout de la piste; il s'arrête dans les décors. Sa roue avant est hors d'usage et bloque l'avion, qui ne peut être dégagé, faute de moyens suffisants.

Vers 21 heures un Languedoc arrive, et est informé d'avoir à se poser court; mais à mi-piste, le pilote hurle soudain dans son micro que ses freins ne fonctionnent plus. Le Languedoc ira s'arrêter sur le DC-4 qui fait office de butoir, endommageant ainsi sérieusement les deux machines.

A l'aide de tracteurs, les pompiers s'activent à libérer l'axe d'envol. Les curieux de différents services du terrain vont voir les dégâts subis par les machines, et transforment la piste en une promenade. Vanier intervient vigoureusement pour que les avions postaux puissent décoller à l'heure.

A Orly, un Constellation fait des essais d'arrivée infructueux; il ne situe pas la piste sous la neige, et est dérouté sur Lyon. Il est certain qu'avec une ligne d'approche au sodium, l'atterrissement eût été des plus aisés. Mais pourquoi le contrôle responsable n'a-t-il pas incité cet avion à venir se poser au Bourget?

De nouvelles démarches auprès des ministères intéressés à l'ouverture de la ligne de Montpellier trouvent toujours le même accueil favorable. Tout le monde se montre bien disposé pour le démarrage de ce service si utile au développement économique de cette région. Mais il faut attendre encore un peu que le ministère soit stabilisé, c'est-à-dire la fin du vote de la loi des Finances...

Or, le 28 février la question se trouve à nouveau reportée pour un temps, puisque le gouvernement Edgar Faure est mis en minorité!

Le 8 mars, M. Pinay est investi, et M. Duchet reste aux P.T.T.

Le 14 mars, une conférence a lieu à Clermont-Ferrand, dont l'objet est de déterminer l'aménagement du futur terrain. Dans le but de faire vite et économique, il est décidé de rouler une bande large de 150 mètres sur 1 600 mètres de long, balisée de plots au sodium, et précédée d'une ligne d'approche de 1 000 mètres. Les aides-radio feront l'objet d'une autre délibération. Il y a déjà un point d'acquis, auquel Vanier a souscrit avec empressement, car il ne faut décourager aucune bonne volonté.

Au cours d'un déjeuner offert à Orly le 20 mars, il n'est question que d'un accord donné aux Travaux publics, pour la généralisation, en France métropolitaine et dans les territoires d'outre-mer, de la ligne d'approche *médiane*. Daurat proteste violemment contre l'éventualité même d'une telle disposition et, mesurant ses termes, parle de scandaleuse trahison des efforts de l'équipe postale.

Cette équipe n'en poursuit pas moins son travail avec une régularité qui pourrait maintenant paraître fastidieuse à force de renouvellement. Cependant, si l'on veut conserver la permanence de la réussite, aucun relâchement ne saurait se concevoir, et l'impulsion doit être opiniâtrement entretenue.

Des nouveaux pilotes sont formés et lâchés. Certains d'entre eux sont d'anciens mécaniciens ou radios, qui ne veulent pas désérer une ambiance dans laquelle ils ont réalisé leurs aspirations d'hommes.

L'activité administrative se cristallise toujours sur le développement des lignes, dont celle de Montpellier reste le premier objectif. Enfin, le 4 mai 1953, elle est inaugurée officiellement.

Comme les autres lignes postales, elle connaîtra spontanément

le même succès, parce qu'elle réalisera le même rendement. Daurat peut savourer sa réussite selon une sagesse qui lui procure la plus réconfortante des satisfactions intérieures. Il peut aussi méditer sur ce qu'il faut attendre de la gratitude des hommes. Car le 28 février 1953, il sera amené à quitter son poste de commandement d'Orly, dans des conditions que l'Histoire pourra préciser, étant officiellement admis, selon la phrase consacrée, à faire valoir ses droits à la retraite.

Ainsi les pionniers ont *presque* atteint l'idéal poursuivi. *Presque*, car il reste toujours à parfaire, si l'on veut renforcer et prolonger les résultats obtenus.

Pour être totalement réalisé selon l'esprit de sa lancée, il manque deux compléments importants : d'abord parachever le transport du courrier par l'utilisation de l'hélicoptère qui peut acheminer aisément les lettres jusqu'aux lieux secondaires.

Le second point de complément à atteindre apparaît en simple conséquence du travail déjà réalisé ; assurer, à l'échelle métropolitaine d'abord, le transport effectif des passagers, mais sur la seule base concevable, qui est celle de la régularité postale. Il est certain que le client n'admettrait pas que, parti de Paris pour Toulouse par exemple, il se retrouve à Marseille ou à Bordeaux à cause du temps. Et pour la Postale, tel équipage qui, depuis plusieurs années, a transporté chaque nuit 2 500 kilos de lettres avec 100 % de régularité, aurait aussi bien pu conduire 25 passagers avec la même sécurité.

Après avoir une fois de plus longuement conféré avec Daurat des possibilités qui s'offrent de pouvoir atteindre enfin au but final, Vanier établit un rapport dans lequel il expose les avantages du système : meilleure utilisation du potentiel avion, rotation accélérée des équipages, dont il faudrait d'ailleurs renforcer

sensiblement l'effectif. Mais surtout, amener rapidement à l'avion sur le plan intérieur une clientèle de plus en plus élargie, dont la fidélité reposera sur les démonstrations répétées de sécurité et de régularité. Dans le même temps, aménager des appareils plus vastes et plus rapides, tel le Nord-2500 qui conviendrait admirablement pour l'exploitation combinée de la poste de nuit, et des passagers le jour.

Dans les sphères intéressées, ce dernier projet est favorablement accueilli et, sur la base des moyens actuels, des études sont poussées afin d'en établir la rentabilité. Une date est même avancée pour le démarrage de la première ligne qui serait Paris-Nice; on parle du 15 juillet.

Mais les difficultés s'accumuleront, et d'excellentes raisons seront toujours mises en avant pour faire reporter indéfiniment la réalisation de ces projets. Et six années après, en 1958, il n'y aura toujours aucun réseau intérieur de passagers établi en France sur des bases viables.

En compensation de ces permanents contrebans, une collaboration plus étroite s'est maintenant établie avec les services du contrôle. Devant la persévérance d'une action menée sans failles et les résultats conséquents, le QGO est pratiquement aboli pour les avions postaux. Bien mieux, la seule immatriculation d'un DC-3 postal lancé dans l'atmosphère ouvre toutes les voies; à tel point qu'en décembre 1953, Vicens effectuera un vol d'essai après changement de moteur, par QGO complet.